

# HET VISSERIJBLAD

35e jaargang — Nr. 19 — Vrijdag 9 mei 1969 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



# CASINO KURSAAL OOSTENDE

## NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 10 mei  
van 22 uur af  
Zondag 11 mei,  
the-dansant van 16 tot 19 uur

**JOSY ANDRIEU**  
**MERINO COSTA**  
**Y SU ORQUESTA**  
**FRANZ ANDRE**  
piano

## AMBASSADEURS- ZAAL

Maandag 19 mei te 21 uur  
**BRITISH BALL**

met  
**MERINO COSTA**  
**Y SU ORQUESTA**  
en  
**THELMA CONNOR**

Toegangsprijs : 30 Frs  
Consumpties : 15 Frs  
(dienst inbegrepen)

## AUDITORIUM

Zaterdag 24 mei te 21 uur

### Concert door het EUROPEES SYMFONISCH ORKEST

(75 uitvoerders)  
o.l.v.

**PAUL SMIT**

Solist :

**DIMITRY  
MARKEVITCH**

Cello

Programma :

Beethoven - Haydn -  
Schumann - Wagner -  
Dvorak en Peter Benoit

Toegangsprijzen :  
275 - 225 - 200 - 150 en 85 F

Zondag 25 mei te 21 uur  
(PINKSTEREN)

Blijfspeel

## « LE MAL DE TEST »

van Ira Wallach,  
door « Théâtre Royal  
des Galeries »

Met

**JACQUES LIPPE**  
**NICOLE LEPAGE**  
**MAXANE**  
**JEAN-PIERRE**  
**LORiot**

enz...

Plaatsen : 150 - 125 en 100 F  
Plaatsbespreking :  
Casino-Kursaal  
van 10 tot 13 uur  
en van 16 tot 19 uur

Voor alle inlichtingen :  
Tel. (059) 751 11  
(5264W—2946N—6656V)

VOOR

NIEUWBOUW

EN

HERSTELLINGEN

VAN

SCHEPEN

N.V.

# BELIARD- MURDOCH

(5007V)

## HOOGWATER- BOEKJES 1969

te verkrijgen

In alle boekwinkels

Bij alle  
dagbladverkopers

Voor grote  
hoeveelheden

**Drukkerij**  
**Nieuwsblad van**  
**de Kust**

**H. Baelskaai 30,**  
**Oostende**

**Tel. 777 13 - 777 14**

**Kostprijs 12 F**

(4331W—1287N—6143V)

## DRANKZUCHTIGEN

Voor U is nog redding

Alkoholisten en/of hun familie-  
leden die wensen inlichtingen te  
verkrijgen over de A.A. werking,  
kunnen zich ofwel persoonlijk wen-  
den ofwel schriftelijk tot :  
A.A., Wapenplein 15, Oostende  
Voor het kustgebied :

Alle inlichtingen te Knokke in  
de Fincentlaan 10, van 18 tot 19  
uur, alsook Postbus 10, Knokke.

Voor Blankenberge : Groep A.A.  
Postbus Uitkerke 1.

Alle inlichtingen worden gege-  
ven in volstrekte geheimhouding.

(3653W—9805N—6319V)

# HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

## DE BEROEPSVERENIGING VAN DE OOSTKUST

- \* Alle inlichtingen
- \* Alle tussenkomsten
- GASOIL
  - ELEKTRICITEIT
  - GAREN en TOUWWERK
- BESCHERMKLEDIJ
  - REDDINGSVLOTTEN
  - NETTEN

Verkoper van de beste ZINKANODES  
aan de Kust.

(6267V)

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE  
— Tel. 767 07 —

— O —

HET KOUDSTE  
HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

REDERS en  
VISSERS,  
voor uw

**SOCIALE LASTEN**  
**en BOEKHOUDING**  
wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

# HET VISSERIJBLAD

Nr. 19

Abonnementen : Binnenl. 1 jaar 600 fr. - 6 maanden 300 fr. - 3 maanden 150 fr. - Buitenl. 650 fr. - Holl. 47 gulden  
Redaktie, Beheer, Publiciteit en Drukkerij : H. Baelskaal 30, Oostende - Tel. : 777.13/777.14 - P.C.R. 41.89.47 -  
H.R.O. 25202

Direkteur P. Vandenberghe

Vrijdag, 9 mei 1969

## VISSERIJEVOLUTIE SCHEEPSJONGENS NIEUWBOUW - BEMANNINGSTEKORT

Zoëven verscheen het JAARVERSLAG OVER DE EVOLUTIE VAN DE VISSERIJVLOOT IN 1968, uitgegeven door het Bestuur van het Zeewezen. Reeds vroeger wezen wij er hier op, hoe nuttig deze jaarverslagen zijn om ons in de evolutie van de vloot, bemanning, motoren, enz. een juist inzicht te laten krijgen en dienen wij de opstellers van het verslag geluk te wensen voor de overzichtelijkheid van het geheel. Niettemin zouden wij durven suggereren, waar mogelijk, méér vergelijkende tabellen te geven, niet alleen meer vergelijkingstabellen volgens onderwerp maar ook lopende over meerdere jaren. Thans worden enkele vergelijkingen gegeven met het vorige jaar, maar we weten hoe bepaalde toestanden voor één bepaald jaar doorslaggevend kunnen zijn, waarom het interessant ware deze vergelijkingen door te trekken over minimum vijf jaar.

Het is immers uitermate gevaarlijk konklusies te trekken uit twee naast elkaar staande cijfers, zodat wij durven hopen in de toekomst een jaarverslag te krijgen, waaruit nog duidelijker de evolutie van de ouderdom, de bemanning, de scheepsjongens enz. kan worden afgeleid.

Uit de voor ons liggende cijfers willen wij intussen trachten toch een summier gevogtrekking te maken, die voor vele reders en belangstellenden kan verhelderend zijn.

### ONTWIKKELING VAN DE VLOOT

In de loop van 1968 werden 17 eenheden aan de vloot toegevoegd, terwijl er 19 aan onttrokken werden. Bijgevolg bestaat zij uit 356 schepen tegenover 358 in 1967. Hetzij 2 eenheden minder.

Van deze 17 nieuwe eenheden kwamen er 5 in Oostende terecht, 8 in Zeebrugge en 4 in Nieuwpoort.

19 vaartuigen verdwenen, waarvan 2 door schipbreuk, nl. Z.531 en N.449, 17 vaartuigen werden gesloopt, geschrapt, aan het buitenland verkocht, enz., waarvan 4 uit Oostende, 10 uit Zeebrugge en 3 uit Nieuwpoort.

We stellen dus vast, dat er 5 eenheden in Oostende bijkwamen en er 4 verdwenen, wat Oostende

1 eenheid winst geeft.

Uit Zeebrugge verdwenen 11 vaartuigen en kwamen er 8 bij, zodat Zeebrugge een verlies heeft van 3 eenheden.

Wat Nieuwpoort betreft, daar is aanwinst en verlies gelijk.

Aldus bezit Oostende 150 eenheden, Zeebrugge 149, Blankenberge 3 en Nieuwpoort 54. Merken we nochtans op, dat Oostende 55,22 % heeft van de totale Bruto Tonnemaat, Zeebrugge 36,94 %, Nieuwpoort 7,44 % en Blankenberge 0,40 %, terwijl inzake het totaal aantal PK Oostende 50,89 %, Zeebrugge 40,34 %, Nieuwpoort 8,25 % en Blankenberge 0,52 % hebben.

Dienaangaande is het opmerkelijk hoe het aantal eenheden gedurig vermindert, de Bruto Tonnemaat slechts geleidelijk toeneemt, maar de totale PK zeer snel stijgt:

	1938	1950	1960	1968
Eenheden	510	444	419	356
Bruto Tonnemaat	28.037	25.722	29.065	31.295
P.K.	59.672	58.968	75.656	97.966

Melden we nog, dat in 1967 de gemiddelde ouderdom van de casco's 18 jaar 0 maanden was en in 1968 17 jaar 6 maanden bedroeg, en dat in 1968, 53,65 % van de vloot minder dan 15 jaar oud was, terwijl 62,64 % van de motoren geen 10 jaar oud was. De totale waarde van onze vloot wordt verder geschat op 55,50 % voor Oostende, 37,59 % voor Zeebrugge, 6,47 % voor Nieuwpoort en 0,44 % voor Blankenberge.

### DE BEMANNING : Wettelijk 187 scheepsjongens tekort

Van de 356 vaartuigen waren er einde 1968, 320 bemand door 1.382 vissers (469 vissers waren op dit moment niet aangemonsterd); van de 358 eenheden einde 1967 waren er 324 bemand door 1.433 zeelieden. Dit betekent een vermindering van 51 vissers.

Zeebrugge had einde 1968, 142 bemande schepen met een totaal aangemonsterden à 44,64 %, Oostende 122 bemande vaartuigen à 41,03 %, Nieuwpoort 53 met 13,46 % en Blankenberge 3 vaartuigen à 0,87 %.

Hier ontbreken waarlijk al te veel gegevens om gegronde konklusies te trekken, al schijnt het ons belangrijk te moeten vaststellen dat er, op het ogenblik van het opmaken van de statistiek, 51 vissers minder waren aangemonsterd einde 1968 t.o.v. 1967, hoewel in 1967 toch slechts 2 vaartuigen meer bemand waren.

Anderzijds lezen we, dat op 31.12.1968, 103 vissers beneden de 18 jaar waren aangemonsterd. Ingevolge de wet, waarbij een vaartuig, waarop 3 volwassenen aangemonsterd zijn, één scheepsjongen dient ingescheept, zouden wij op 31.12.1968, 187 scheepsjongens tekort hebben.

Welke gevogtrekkingen kunnen en mogen wij, weliswaar uiterst voorzichtig, aan dit alles vastknopen?

### NIEUWBOUW en BEMANNINGSTEKORT

Een eerste, vrij algemene (en bij eerste opzicht ook normale) reactie in visserijmiddens is, dat door de voortdurende nieuwbouw het bemanningsprobleem uiterst precair geworden is, zodat heel wat reders in paniekstemming geraken en als eerste en enige oplossing voorstellen: de bouw van nieuwe vaartuigen stopzetten. Dit zou dan allereerst en in hoofdzaak mogelijk worden gemaakt door de gunstige kredietverlening, langs NMKN en Verkeerswezen om, heel sterk te reglementeren en zelfs in te trekken.

De slogan «opschorten van de kredieten» lijkt ons echter, zoals alle slogans, nogal demagogisch en al te weinig uitgebalanceerd.

Namelijk:

- Zal onze visserij er mede geholpen zijn met de begonnen modernisering van onze vloot nu plots af te grendelen?
- Is het bemanningstekort hoofdzakelijk te wijten aan een groei van de vloot, dan wel aan het afvloeien van potentieel naar andere bedrijven en instellingen?
- Is de aangroei van onze bemanning (vanuit de visserij-scholen) al of niet normaal te verklaren, al of niet voldoende?

Uit de gegeven cijfers kunnen wij opmaken, dat het aantal eenheden van jaar tot jaar afneemt, terwijl de modernisering wordt doorgedreven, zodat zou kunnen besloten worden, dat we steeds minder en minder personeel zullen nodig hebben. Anderzijds moeten wij echter beamen dat het aangroeien van tonnemaat evenals het stijgen van de PK per eenheid een grotere bezetting vraagt. Hier zou dus wellicht een zekere status quo kunnen bereikt worden. Maar dit is

(Vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

weinig tastbaar en werkelijk onbeduidend te noemen, omdat sterkere motoren toch geen groter bemanning vereisen.

Als we vaststellen dat meer en meer vaartuigen onbemand geraken, moeten we durven inzien dat onze vissers het beroep ontrouw worden (iets wat ook in andere bedrijven problematiek wordt) en moeten we de reden van deze ontrouw trachten na te gaan en pogingen er iets tegen te doen.

**De nieuwbouw stopzetten, beperken of belemmeren zou betekenen :**

- dat onze vloot geweldig vlug zou verouderen en niet in staat zijn de Europese evolutie te volgen, waardoor het bedrijf definitief moet verdwijnen ;
- dat we moedwillig bedanken voor een Staatstussenkomst, die vele visserijlanden ons benijden en die onze visserij enorm heeft vooruitgeholpen ;
- dat de meer en meer ontrouw wordende bemanning opnieuw minder comfort krijgt dan dat zij met de dag meent te mogen opeisen.

Wanneer een verdere daling van de numerieke toestand van de vloot blijkbaar één der oplossingen is, zou dan ook veel eerder dienen betracht dat oudere vaartuigen verdwijnen, door o.m. de verkoop aan het buitenland aan te moedigen en vooral door een slooppremie toe te kennen zonder verplichting tot nieuwbouw.

## DE MIDDELEN OM BEMANNING AAN TE KWEKEN

**Maar veel meer nog zou dienen gezocht te worden naar de middelen om het potentieel niet verder te laten afzakken.**

De verdiensten van onze vissers zijn goed. Het comfort aan boord is buitengewoon verbeterd. De duur der reizen is sterk ingekrompen. Maar het aanbod van nevenbedrijven en bijzonder van de Staatsdiensten groeit met de dag, belooft een rustig leventje en een verzekerde pensioen; de sociale toestanden zijn voor iedereen, terecht, dermate verbeterd, dat niemand meer moet «vechten» voor zijn brood, terwijl de vrijetijdsmogelijkheden zodanig worden gepropageerd, dat de werklust en de beroepstrots met de dag afneemt.

## DE VOORRECHTEN VAN VISSERS

Niettemin genieten onze vissers van enkele voorrechten waar al te weinig de aandacht wordt op gevestigd. Zij zijn werkzaam in een zeer kleine gemeenschap, waar het persoonlijk initiatief nog gewaardeerd wordt en waar zij zich veel vrijer kunnen gevoelen dan in om het even welk ander bedrijf. Zij kunnen gemakkelijker en vroeger

zelf eigenaar, werkgever, zelfstandig worden. **Zij zijn vrijgesteld van militaire dienst.** Zij kunnen ook op latere leeftijd, gemakkelijk in nevenbedrijven zeer lonend worden tewerkgesteld, enz. Dit alles zou o.i. beter gepropageerd, zelfs gestimuleerd en ook gereguleerd moeten worden.

## NOODZAKELIJKE MAATREGELEN

Hier zou de Staat ons enorm kunnen helpen, o.m. door de aanwerving voor de Staatsdiensten uitsluitend of in hoofdzaak voor te behouden aan vissers, echter mits de eis, een voldoende aantal jaren vaart te hebben aan boord van een vissersvaartuig; door de vrijstelling van legerdienst te herzien; door beroepsbekwame schippers financieel te helpen bij aankoop van een tweedehands vaartuig in België; door slooppremies te verlenen voor het uit de vaart nemen van verouderde, onrendabele vaartuigen; door kredieten voor nieuwbouw slechts te geven aan financieel gezonden i.p.v. bepaalde werven te laten ronselen onder een categorie, die normaal nooit kan noch zou mogen aan bod komen, enz.

## DE SCHEEPSJONGENS

De Rederscentrale heeft, in algemene vergadering, de oprichting voorgesteld van een soort pool voor scheepsjongens. Enkele reders, totaal ontkend door hun vrees voor de toekomst of uit egoïsme, hebben gemeend tegen het initiatief van de Rederscentrale te moeten stemmen, vooral omdat zij het nutteloos vinden te moeten bijdragen voor de aanwerving van scheepsjongens, die achteraf toch opnieuw de visserij zullen verlaten om gemakkelijker baantjes te gaan zoeken in de Staatsdiensten.

Het is niet omdat men ontmoedigd is, dat men zijn vaartuig moet in brand steken. Het is niet omdat men een oud vaartuig heeft, waarop velen niet meer willen varen dat men er tegen moet zijn.

Als we er in slagen 100 scheepsjongens méér in de visserij te krijgen, zullen we gemakkelijker kunnen dulden, dat er later node 75 weglopen, want dan zullen we er nog altijd 25 over hebben. Als we géén scheepsjongens bij krijgen en er lopen er van het bestaande aantal 75 weg, dan hebben wij reeds onmiddellijk 75 man personeel tekort.

Het is voor de hand liggend dat in de eerste plaats het bedrijf zelf zoveel mogelijk voor het voldoende aantal personeel moet ijveren. Het schijnt immers een typische karaktertrek van de Vlaming te zijn, de kat uit de boom te kijken. Wij hebben NU te weinig wetenschapsmensen, maar wij hebben er ons te weinig aan geïnteresseerd. De ver-

houding Vlamingen - Walen in het leger is onrechtvaardig, maar wij hebben geweigerd beroepsmilitair te worden, enz. Natuurlijk is zulks wat al te simplistisch uitgedrukt maar we zijn toch al te gemakkelijk en al te vaak met de gedachte bezielde: „Het zal onze tijd wel meegaan!“. Dat menen ook sommige reders!

Misschien wel wat voorbarig en hopelijk ongegrond, durven wij daarbij betreuren dat in Oostende 3 en in Heist 2 visserijscholen, zonder noodzaak, de energie versnipperen, de school boven het beroep stellen en o.m. door schadelijke wedijver er te weinig in slagen een ingrijpend contact met het bedrijf te verkrijgen.

Gezien de visserijscholen niet onder het Ministerie van Onderwijs resorteren, (wat ook nadelig kan zijn) en dus, vermoeden wij, niet of toch minder gebonden zijn aan ons berucht schoolpact, zou het Ministerie van Verkeerswezen hier mogelijk, en zeer spoedig, tot versmelten of koördineren kunnen overgaan, terwijl wij wellicht mo-

gen hopen dat de besluiten in dit verband genomen ter gelegenheid van de Visserijbeurs te Oostende, vrij spoedig kunnen leiden tot het formuleren van concrete voorstellen.

Wij hopen dat het geheel van deze nog vrij onrijpe gedachten niet van de hand zullen worden gedaan als zinloze kritiek of utopische verzuchtingen, doch zowel reders als overheidsinstanties kunnen inspireren en zullen aansporen tot het zeer vlug samenstellen van een werkgroep, bestaande uit ambtenaars en reders, die er moet in slagen, zonder uitstel, oplossingen te vinden die afdoende zijn en de toekomst waarborgen, **zonder dat men in paniek beslissingen treffe** die ons later helemaal de strop om de hals kunnen doen.

Dat zal en dat mag niet!

**JOZEF DE ROOSE**

Direkteur «Hand in Hand»

Zeebrugge

**M·A·N**

Diesel Motoren.

**SLANZI**

Diesel Motoren (luchtgekoeld)



Brandweer materiaal.

Enz...

## POWER & INDUSTRY

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

IJZERLAAN 66 - 70, Antwerpen

Tel. (03) 32.10.23/32.11.38

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



**Kwaliteitsteken!**

ENKELE REFERENTIES AAN DE KUST :

Hektreller „Narwal“ Z.565 — Sleepboten „Brugge“ en „Pres. Gerling“ — Vissersvaartuigen N.788 — Z.161 — Z.538 — Z.563 — Z.599 — Z.575 — Z.578 — Z.400 — Z.460 enz...

AGENT TE OOSTENDE :

Industrielle des Pêcherles, Silpwaykaal 2

AGENT TE ZEEBRUGGE

Fa. Crombez en Fockenler, Werfkaal 43

# DE ONTWIKKELING VAN HET ZEEVISSERIJONDERWIJS IN FRANKRIJK

Deze week publiceren we de integrale tekst van het exposé gehouden door de h. R. Tannay, directeur van de Franse „Vereniging voor het Beheer van de Zeevaartscholen”.

Ten behoeve van de lezers werd de tekst vertaald.

A.W.



De heer Tannay onderlijnt dat hij niet van plan is een exposé in de werkelijke zin van het woord te geven, maar dat hij de deelnemers veeleer wenst te «onderhouden» over de manier waarop in Frankrijk de beroepsopleiding voor vissers, zoals ze werd beschreven door de heer Le Coadou, wordt toegepast, er de wens aan toevoegend de aangelegenheid verder uit te diepen in de voorziene discussie achteraf.

Spreker voegt hieraan toe dat dit «onderhoud» niet lang zal worden gerokken en dat hij niet teveel in detail zal treden.

De heer Tannay waarschuwt ook voor eventuele herhalingen en gelijklopende ideeën en opvattingen met andere sprekers waarin hij evenwel een bewijs ziet dat de problematiek in verschillende landen dezelfde is en dat derhalve

een steeds nauwer internationale samenwerking nodig wordt.

Vervolgens zou spreker zich beperken tot de zeevisserij-opleiding, hetgeen zowel de vorming omvat van het ondergeschikt als van het gespecialiseerd personeel, alsmede de toekenning van de brevetten in Frankrijk.

Tenslotte deelt spreker mede dat hij het weinig zal hebben over de opleiding aan boord, niettegenstaande het groot belang ervan en de grote gebondenheid aan de praktische arbeid en de opleiding in de school.

De heer Tannay zal het ook minder hebben over de opleiding aan boord van schuilschepen, omdat deze opleiding nog in het beginstadium verkeert, enerzijds, en daar spreker anderzijds van oordeel is dat een dergelijke opleiding afhankelijk is van de toekomstige manier van tewerkstelling.

Men moet zich namelijk van de realiteit bewust zijn, aldus spreker, die van oordeel is dat het steeds moeilijker wordt aan boord op te leiden, want aan boord is men om te werken en niet om te leren. Dit geldt evenzeer voor de opleiding in de koopvaardij.

Spreker gaat hierna als volgt verder :

## WAT BETEKENT HET ZEEVISSERIJONDERWIJS IN FRANKRIJK ?

Ongeveer 500 leerlingen (op een effectief van 40.000 vissers) van 15 tot 18 jaar worden elk jaar gevormd. Het aantal effectieven voor het huidige schooljaar dat eindigt eind juni, zal dit jaar evenwel beperkt zijn ten gevolge van de verlenging van de schoolplicht tot 16 jaar i.p.v. 14 jaar. Inderdaad zijn de jongens tussen de 14 en 16 jaar die vorig jaar onze scholen bezochten thans gaan varen.

In het raam van de wet kunnen wij hen voortaan nemen tussen de 14 en de 16 jaar om hen tot visser op te leiden.

Wij zullen evenwel om voornoemde reden dit jaar slechts een gedeelte van het normaal effectief kunnen opnemen. Vanaf volgend jaar zal het evenwicht hersteld zijn.

In feite is er een onevenwicht tussen het aantal dat de visserij verlaat (wegens pensioen, voor andere beroepen, wegens lichamelijke ongeschiktheid) en het aantal nieuwkomers.

Waarom? Omdat de invoering van de verplichte beroepsopleiding slechts bestaat sinds de wet van 25/7/1950 en dat deze verplichting in het begin slechts gold voor vaartuigen van minimum 250 B.T.; aldus viel het grootste gedeelte van de vloot buiten de toepassing van deze wet.

Aanvullende reglementen brachten dit minimum sindsdien op 100 B.T. en laten aan de Directeurs der «Maritime Zaken» — In Frankrijk is de administratie voor zeelieden verzekerd door zg. «Funktionarissen van Maritime Zaken» (vroeger funktionarissen van l'Inscription Maritime).

Deze zijn verantwoordelijk voor een gedeelte van de kust bepaald hetzij

door de geografische ligging, hetzij door het aantal zeelieden. Vijf direkties voor «Maritime Zaken» coördineren de activiteiten van 44 gewesten. — de mogelijkheid over nog lager te gaan. Nochtans moeten wij wijzen op de moeilijkheid te veralgemenen: de vissersbevolking is verspreid over meer dan 2.000 km. kust, de families houden er niet aan dat de jongeren de streek verlaten om ergens anders lessen te volgen en in een internaat te leven, terwijl een opleidingsinstelling een voldoende effectief aan leerlingen moet hebben om de uitgaven van uitrusting en werking te verrechtvaardigen alsmede de tewerkstelling van een bekwaam lerarenkorps. Zo komt het dat een groot aantal jongeren, dat elk jaar vermindert, monstert zonder ooit een vissersschool te hebben bezocht, t.i.z. zonder onderworpen te zijn geweest aan deze nieuwe wettelijke verplichting.

Wat ook dient opgemerkt is dat sinds enkele jaren, het aantal vissers in Frankrijk elk jaar vermindert.

Ik heb gezegd dat er thans 40.000 vissers zijn. Er waren er 50.000 in 1958. Het is mogelijk dat in een niet te verre toekomst, er zal moeten over gewaakt worden dat niet meer krachten tot het bedrijf worden aangetrokken dan het kan gebruiken, maar zoals we gezien hebben is dit nu zeker nog niet het geval.

## DE ALGEMENE ORGANISATIE VAN HET ZEEVAARTONDERWIJS

De heer Le Coadou gaf ons een overzicht van het technisch karakter en het programma van de beroepsvorming der vissers.

Hij sprak ons over de vorming van het dek-, machine- en radiopersoneel. Laat ons nu onderzoeken binnen welke STRUKTUREN de vorming gegeven door het zeevaartonderwijs zich ontwikkelt tenelnde er de moeilijkheden te kunnen ulthalen en de richting ervan aan te tonen.

Twaalf van de zestien zeevaartscholen zijn aktueel gespecialiseerd in de vorming van vissers of hebben een Afdeling Visserij in het kader van een handelsschool.

De Staat, in dit geval het «Ministère de la Marine Marchande» vertrouwd de werking van deze scholen toe aan een speciaal organisme opgericht in 1941, nl. l'A.G.E.A.M. (L'Association pour la Gérance d'Ecoles d'Apprentissage Maritime), waarvan de Beheerraad bestaat uit 1/3 reders, 1/3 syndikaten van officieren en vissers, en 1/3 funktionarissen of personallisten benoemd door de Minister. Deze formule heeft het voordeel dat de uitvoering van de beroepsvorming toevertrouwd wordt aan beroepsmensen. Een algemene inspectie, op nationaal vlak, controleert de werking van de scholen, de kwaliteit van het personeel, de toepassing van het programma en de hygiëne, de tucht, enz.

De funktionarissen van de «Maritime Zaken», helpers van de Minister op lokaal vlak, zetelen in de havens en oefenen permanente controle uit op de scholen.

Een «Raad tot Verbetering» werd aan elke school toegevoegd. Deze groepeert vertegenwoordigers van de beroepsorganisaties en van de plaatselijke belanghebbende organisaties. De leden moeten hun mening weergeven over de ontwikkeling en de aanpassing van het onderwijs, het toekennen van de Staatsbeurzen, en in het algemeen over alles wat met de school verband houdt.

Een gespecialiseerde commissie voor de beroepsvorming speelt, op nationaal vlak, dezelfde rol bij de Minister, aldus de samenwerking tussen het beroep en de administratie op alle vlakken vervolledigend. Een aldus opgevatte organisatie vermijdt de «verambtenaarlijk» van het personeel. De vorming wordt gegeven met het oog op het werk aan boord. Het mag dus niet dat het onderwijsmilieu het contact met de beroepsmiddelen verliest, maar zowel technisch als psychologisch moeten ze verbonden blijven. Alle direktieuren der zeevaartscholen zijn zeevaartofficieren, gedetacheerd van hun beroep voor een periode van 4 jaar. Zij kunnen na weer één jaar te hebben gevaren, opnieuw een detachering van 4 jaar aanvragen voor een nieuwe cyclus.

De praktische vorming is veel belangrijker dan de theoretische. Telkens het mogelijk is vervolledigen demonstraties met maquettes, projecties, bezoeken aan werven, havens, rederijen, koelinstallaties e.a. de lessen.

De motor bv. wordt niet alleen aangeleerd aan de hand van schema's,

(Vervolg blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

maar van een echte motor, die de leerlingen monteren en demonteren onder leiding van een leraar die hen aldus concreet de werking uitlegt. De leerling die aldus praktisch aan de lessen deelneemt, kan de belangrijkste punten ontdekken en de kennis assimileren.

De lichamelijke opvoeding bevat ook het leren zwemmen, en de meeste leerlingen volgen de lessen in eerste hulp bij ongevallen. Sport en spel alsmede lessen in onderzeeduiken verenigen elk jaar een groot gedeelte van de leerlingen.

De oefeningen van inscheping en de oefeningen in het ateller gebeuren met een groep van 12, zijnde het basis- of roelbootaantal. De theoretische lessen verzamelen meestal 2 of 3 groepen per keer.

Het internaat is verplicht, met toelating elk weekeinde naar huis terug te keren; het zeevaartonderwijs wordt beschouwd als een werkelijke voorbereiding tot het leven aan boord.

De opleiding is gratis. De leerlingen betalen slechts hun persoonlijke schoolbenodigdheden alsmede een kostgeld van 45 fr. per dag. De families krijgen familiale toelagen en kunnen leningen krijgen; de beurzen worden toegekend, hetzij door de Staat, hetzij door de reders of plaatselijke visserijorganisaties.

Aktueel is de lichamelijke geschiktheid de enige voorwaarde die dient vervuld om het zeevisserijonderwijs te kunnen volgen.

## MOEILIKHEDEN

Het is misschien verleidelijk op een internationale bijeenkomst een idyllische schets van de situatie op te hangen. Wij zijn hier echter niet om schitterende referaten te houden, maar wel om te zoeken hoe wij jonge vissers kunnen en moeten helpen hun beroep te leren, hun land en de mensheid te dienen, dit alles in de beste levens- en arbeidsvoorwaarden. Anders handelen zou ons blootstellen, nog binnen de 10 jaar, aan de verwijten van deze jonge mensen, en het bedrijf zou er niet wel bij varen. Laat ons de moeilijkheden die wij ontmoeten loyaal onderzoeken, teneinde onze opvoedende taak, zoals wij deze thans zien, eerlijk en onbaatzuchtig te kunnen vervullen.

## REKRUTERING

Vertrekken we van de jonge mens, want we hebben de indruk dat sinds enkele jaren, ten gevolge van de sociale evolutie, de jonge visser meer «jong» is dan «visser», terwijl vroeger hij zowel «jong» als «visser» geboren scheen.

Wie is deze jonge kandidaat-visser van vandaag?

Van waar komt hij?

Teneinde een preciese analyse te kunnen maken refereren wij ons tot het vorig schooljaar.

Het vorig schooljaar was 27,32 % zonen van vissers, 40,98 % jongens uit arbeiders- en bediendenmiddens, 4,37 % jongens komende uit de landbouw, 11,84 % uit de middenstand en lerarenklasse, 15,49 % kinderen ten laste van de Staat, van moeders of voogden zonder beroep, of gepensioneerde ouders (andere dan vissers).

86,17 % kwam uit de kustdepartementen, 41,92 % behaalde het certificaat van lager onderwijs.

Bijna allen kwamen uit grote gezinnen (gemiddeld 5 kinderen per gezin). Laat ons niet verder gaan, want er schuilt wel een zeker gevaar in het interpreteren van statistieken. Eén ding dient echter wel onthouden, het procent «zonen van vissers» vermindert elk jaar.

We stellen het sinds enkele jaren vast: de rekrutering van vissers gaat over het algemeen moeilijker, dit geldt echter ook voor de handelsvloot.

Het leven van visser eist diensten die tegen de verlangens van de jongeren van deze tijd schijnen in te gaan.

De sociale en economische toestand van een industrie in een overgangsfase scheidt wantrouwen en vele ouders durven hun kinderen niet richten naar een beroep dat hen onzeker schijnt.

De aantrekkingskracht van de koopvaardij werkt nog een beetje en enkele jongeren komende uit traditionele visserijmiddens gaan ernaar toe.

De sfeer van groeiend comfort aan land, met wekelijks, zo niet dagelijks vrije tijd (T.V., kinema, sport) heeft zijn invloed op deze leeftijd, en waar men de familiale lasten niet kent, en waar de toekomst dergelijke problemen niet stelt.

Bij deze inwendige moeilijkheden komen dan nog de externe. De beroepsopleiding kost geld en kan niet gegeven zonder de Staat. Deze geeft moeilijker krediet aan een beroep dat numeriek de vergelijking met de industrie, de handel en de landbouw niet kan doorstaan, terwijl de verscheidenheid van de visserijen en de territoriale verspreidheid de uitgaven nog verhogen.

## OPZOEKINGEN

Mijnheer Le Coadou schetste de zin van de technische evolutie, die niet elgen is aan de jongeren, zelfs niet wanneer zij er progressief aan deelnemen. Heden ten dage betekent «in het bedrijf komen» zich ook «aan het bedrijf aanpassen».

Deze vaststelling leidt ons naar de vraag: «Hoe kan de jongen in 1969 wensen visser te worden?»

Trachten we niet te antwoorden in naam van de jongeren, maar alleen initiatieven en richtingen te vinden en de jongeren te helpen tot het beroep te komen en de menselijke kant van het beroep te verbeteren

teneinde de jongen aan te trekken. Anders gezegd, we moeten het aanknopingspunt tussen de jongeren en het beroep vinden, belden naar elkaar toe gaand.

## HET BEROEP IN HEEL ZIJN WERKELIJKHEID LEREN KENNEN EN ONTDEKKEN

Verskillende havens organiseren gedurende de grote vakantie inschepingen voor de jongens die de lagere school verlaten. Uitstappen naar zee die aan het eind van het schooljaar worden ondernomen, en waarbij de leerlingen vergezeld van hun leraars havens, visserij scholen en zeeklassen (gelijkaardig aan de sneeuwklassen) kunnen bezoeken, leiden rechtstreeks tot de ontdekking van het milieu en kunnen het vissersleven leren kennen.

Om de opleiding te vervolmaken en een brutaal contact met het beroep te verhinderen, worden de leerlingen van de visserij scholen gedurende de schooltijd één of twee maal op een treiler aangemonsterd.

Slechts weinigen geven het na deze periode op: 5 à 8 % naar gelang het jaar, maar ook naar gelang het seizoen van de inscheping. Vele leerlingen worden nadien aangemonsterd aan boord van het vaartuig waarop zij hun stage deden.

## TEGEMOETKOMING AAN DE VERWACHTINGEN DER JONGEREN EN AAN DE BEZORGDEHEID VAN DE OUDERS

De hedendaagse jongen wenst niet meer een eenvoudig handlanger te zijn, maar wil een geschoold man worden. Op dit gebied wil de visser niet minder zijn dan zijn vrienden in de industrie, vooral nu hij aan een open beroep begint te denken, d.w.z. aan land blijven wanneer de genoegen en voordelen van het beroep hem niets meer zeggen.

Zegt men niet dat ten gevolge van de economische veranderingen, de mens in de toekomst verplicht zal zijn twee à driemaal in zijn leven van beroep te veranderen.

Zal door de snelle ontwikkeling van de techniek in de visserij een belangrijk deel van de bemanning niet verplicht zijn een hogere vorming te ontvangen?

Zullen er in de toekomst nog matrozen zijn zoals nu of zal de visser een polyvalente werkkraft zijn met een meer mechanische of elektro-mechanische vorming?

Dezelfde vraag stelt zich ook voor de kaders. Naast hun kwaliteiten als zeeman en visser hebben de schippers niet altijd de algemene ontwikkeling die de vooruitgang eist: of het nu deze is i.v.m. de veiligheid en de leiding van het vaartuig, of de wetenschappelijke opzoeking en vangst, en het bewaren van de vis, het bevel der bemanning (moeilijker dan vroeger) of nog i.v.m. de rol die het schip speelt als bedrijfseenheid in de internationale economische en sociale context die steeds strenger en complexer wordt.

Kunnen deze bevorderingsmogelijkheden niet uitgebaut?

Om de gestelde vragen beter te begrijpen zullen de Raden tot Verbetering der scholen binnenkort naast de bekwaame vaklui ook een familiale tegenwoordiging, namelijk de huismoeders, ontvangen.

## BEZORGD ZIJN OM DE ARBEIDSVOORWAARDEN EN BEVORDERINGSMOGELIJKHEDEN VAN DE BEMANNING

Welke zal in de toekomst het ritme van het leven aan boord zijn (vis laat zich niet op vastgestelde uren vangen), de duur van de zee-reizen en het belang van het werk?

Welke zijn de verdiensten?

Welke aanpassingen moeten gevonden opdat het leven aan boord menselijk zou blijven, niettegenstaande de aankoop van duur materieel dat vlug dient afgeschreven?

Eerst en vooral dient gezegd dat alle vissers geen gediplomeerden zullen zijn. Sommigen zullen zelfs nooit gespecialiseerd zijn en er zal altijd ondergeschikt werk aan boord zijn.

Opdat de personeelsbezetting stevig ineen zou zitten is het onontbeerlijk dat iedereen een plaats heeft naar zijn functie en inspanningen, waarbij de laagste trap slechts als een doorgang wordt beschouwd.

De kwalificering zou nochtans moeten gehecht zijn aan het werk en aan de specialisatie. Bij voorbeeld: wie gevaren heeft (hetzij op een kleine of op grote boot) weet dat de atmosfeer aan boord kan variëren naar gelang de kwaliteit van het voedsel. De vorming der koks mag dus niet verwaarloosd worden.

We moeten de moeilijkheden bij promotie in de zeevisserij niet verdoezelen. Wanneer de krachten uit de andere middens de mogelijkheid hebben aan hun bevordering te werken, getuend van de stabiliteit en gemeenschappelijke middelen, dan kan de visser dit niet, hij kan zich niet laten inschrijven voor avondkursussen, hij kan ook niet studeren aan boord. Hij is dus verplicht af te monteren en zijn werk te verlaten om zich te vervolmaken, want de vergaderingen, ontmoetingen en studiedagen kan hij anders niet bijwonen.

## HOE TRACHT HET ZEEVISSERIJONDERWIJS DIT OP TE LOSSEN?

De beschaving van het leven aan boord, de bevordering der mannen en hun ontwikkeling in een gemeenschap waar ze zich niet meer afgezonderd en minderwaardig voelen, schijnen ons gunstige voorwaarden voor een

(Vervolg blz. 5)

(Vervolg van blz. 4)

nieuwe aantrekkingskracht van het beroep dat reeds veel mensen in het verleden heeft laten leven, en dit heeft er ons enkele maanden geleden toe aangezet een socio-kultureel animo op punt te stellen in de visserij-scholen.

Zeggen we royaal dat deze aktie niet de mirakelremedie zal zijn. Er zal veel bekwaamheid en geduld nodig zijn om het op punt stellen en vruchtbaar werk te leveren. We noemen de aktie steun en gevolg van de technische vorming, want ze beoogt de menselijke vorming.

Ze slaat op het basisonderwijs: onze jongeren leren leven: op de slaapzaal, aan tafel, in het alledaagse leven (ze zullen «samen» leven aan boord), ze houdt zich bezig met de sexuele en gevoelsopvoeding, de gevaren van het alcoholisme, (gezonde en objektieve gedachten verwerven op dit gebied), leert hen een budget maken, sparen (de waarde van het geld kennen), enz.

Ze ontplooit zich meestal vertrekkende van een vrijetijdsbesteding in kulturele zin. De leerlingen worden gevraagd voorstellen te formuleren en hun eigen organisatie te verzorgen.

Dit beroep doen op initiatief en verantwoordelijkheid schijnt een goede voorbereiding voor het echte leven.

Het gaat er niet om een kultuur buiten het beroep te zoeken, maar ingevlochten in het werkelijke leven. Het gaat er niet om de jonge visser van zijn milieu te verwijderen, maar in tegenstelling, hem helpen de rijkdommen ervan te vinden en te exploiteren.

Andere belangstellingscentra, zoals de inleiding tot het sociaal en economisch leven, de kontakten en de ontdekking van andere sociale milieus bewijzen dat het niet gaat om een eenvoudig amusement.

Alle afdelingen van een school moeten zich verbonden voelen. Inderdaad, iedereen is in kontakt met de leerlingen. En waarom zou een kok niet een sportploeg vergezellen. Het is dit dat we trachten te bereiken door stages, informaties en overreding.

Men zal waarschijnlijk verwonderd zijn te vernemen dat in een algemene zeevaartschool 15 leerlingen gevraagd hebben als vrijetijdsbesteding voor de donderdagnamiddag, kooklessen te volgen en dat sommige anderen van een visserijschool zich op dezelfde wijze perfektioneren in het roeien.

Wij zouden aldus jongeren willen vormen die niet ontworteld zijn bij de aanmontering en ons komen vragen hoe we hen kunnen helpen hen voor te bereiden op het leven aan boord, opdat ze er de voldoening zouden vinden die ze er zoeken.

Thans zijn we in Frankrijk in het stadium gekomen dat we U oppervlakkig hebben geschetst. We begeven ons op nieuwe wegen.

Inderdaad, de techniek der beroepen evolueert. Dit van visser niet minder dan de andere. Deze evolutie voltrekt zich dikwijls in trappen. Gedurende een zekere tijd gaat ze slechts over details, maar plotseling, onder invloed We vragen ons af of we niet aan het begin van een belangrijk nieuw stadium staan, nieuwe types van vaartuigen komen in de vaart, nieuwe vangmethodes en middelen worden gebruikt, nieuwe procédés voor de bewaring en commercialisatie van de vis worden toegepast, en we zien een verandering komen in de structuur van het visserijbedrijf.

U begrijpt de zorgen van de verantwoordelijken voor het zeevisserij-onderwijs, want niet alleen dient de opleiding gericht op het beroep, maar hun ambitie zou moeten zijn, gezien het gaat om de vorming van jongens in 1969 die pas werkelijke volwassenen zullen zijn binnen 10 jaar, de techniek vooruit te kunnen lopen, om hem nu tijdig aan te leren.

Deze zorg om permanente vorming en konstante aanpassing verklaart de opzoekingen en gedachten die wij hebben uiteengezet. De huidige jeugd bekommert zich vnl. om de kennis van de moderne machines en techniek. De mechanische vooruitgang die beetje bij beetje, de visser ontslaat van sommige slaafse of routine werken (o.a. in de bewerking van de vis) verbonden aan het gebruik van moderne technische gereedschappen (vooral gezocht door de moderne jeugd), kan aan het beroep een zekere waardigheid teruggeven.

## BESLUIT

In zijn besluit dankt de heer Tannay de organisatoren van de Konferentie. Hij wijst erop dat de technische ontwikkeling in de zeevisserijsector geen baat kan vinden wanneer de bemanning niet in staat is er gebruik van te maken.

Zoals reeds herhaaldelijk werd gezegd, onderlijnt spreker dat er meer tijd nodig is om bekwaam en gekwalificeerd personeel op te leiden dan om een nieuw schip te bouwen.

Het bedrijf, aldus spreker, vormt één geheel, en het succes ervan is afhankelijk van de bekwaamheid en inspanning van éénieder.

In dit milieu waar men regelmatig het kaderpersoneel rekruteert onder het uitvoerend personeel is het van groot belang de initiale opleidingsvoorwaarden te bestuderen.

Voegen we er tevens aan toe aldus de heer Tannay, dat de investeringen ten voordele van de beroepsvorming niet altijd onmiddellijk renderen maar desondanks steeds één van de beste transakties blijven, niet alleen voor de begunstigde maar ook voor de werknemers, het bedrijf en de Staat.

De samenbundeling van krachten en ondervindingen van eenieder moet van die aard zijn dat ze een gelukkige oplossing en vooruitgang moet toelaten op een weg die niet steeds eenvoudig is.

Tot daar de kommunikatie van de heer Tannay.

# IN DE SENAAAT

- **TUSSENKOMST VAN SENATOR DEKEYZER TEN VOORDELE VAN DE ZEEVISSERIJ**
- **ONKOSTEN VERHOGEN ELK JAAR MET 10 T.H.**
- **AANVOERPRIJZEN BODEMVIS 8 T.H. LAGER**

Tijdens de algemene beraadslaging, vorige week dinsdag, over de begroting van Landbouw voor 1969, is Senator Dekeyzer tussengekomen ten voordele van het zeevisserij-bedrijf.

De heer Dekeyzer gaf vooreerst enkele gegevens in verband met de vloot en de modernisering ervan. In verband met de Belgische vis-aanvoer en de minimumprijzen, en in verband met de produktiviteit van de visser dewelke is toegenomen van 25 ton in 1960 tot 32 ton in 1968.

Vervolgens beklemtoonde Senator Dekeyzer dat in de handelssector tijdens het afgelopen jaar gepoogd werd de afzet in het binnenland te doen toenemen en de uitvoer te stimuleren.

De visverwerkende sektor aldus Senator Dekeyzer blijft evenwel ten achter op de algemene economische expansie hetgeen hij als eigenaardig aanziet gezien de afzet van industrieel bewerkte vis en speciaal van bevroren vis toeneemt.

Spreker somde ook minder gunstige elementen op, zo bv. deze inzake de modernisering van de vloot, dewelke steeds grotere investeringen vergt. De kosten van nieuwbouw stijgen met gemiddeld 10 % per jaar waardoor de nieuwbouw en de nieuwe opvattingen van visserstvaartuigen in het gedrang komen.

Spreker stelde dan ook voor een onderzoek naar gestandaardiseerde scheepstypes en onderdelen in te stellen.

## DE STIJGENDE UITBATINGSKOSTEN

Ook een onderzoek over de verhouding tussen de stijgende uitbatingskosten en de dalende aanvoerprijzen dringt zich op.

De gegevens over de opbrengsten moeten, aldus spreker, worden geïnterpreteerd tegen de recente zeer belangrijke stijging van de uitbatingskosten en de daling van de aanvoerprijzen.

In 1968 zijn de gemiddelde aanvoerprijzen van bodemvis met 8 % gedaald, terwijl in hetzelfde jaar de exploitatiekosten naar raming met circa 10 % zijn gestegen.

Spreker is dan ook van oordeel dat hier dringend een diepgaand onderzoek nodig is naar de kosten/prijzenverhouding op het vlak van de reder-producent en eventueel van de konsument.

De Zeevisserijdienst in samenwerking met de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij zouden deze taak ter hand moeten nemen om de basis van het marktbeleid, namelijk het systeem van minimumprijzen en de commercialisatie van de afzet, te kunnen versterken en verder uit te bouwen.

De heer R. Dekeyzer sprak ook over de verbetering van de kwaliteit van de aangevoerde vis. In verband met de aanvoer in kisten brak hij een lans opdat deze zou gesteund worden met premies zoals in Nederland.

Vervolgens onderlijnde spreker het belang van de propaganda voor het visverbruik. De tijdelijke subsidie van 5 miljoen in 1967 was een reële steun voor het bedrijf, maar dit was slechts tijdelijk. Het voor 1969 uitgetrokken krediet is zo goed als niets in vergelijking met het geld dat besteed wordt aan de propaganda voor de land- en tuinbouwprodukten.

De heer R. Dekeyzer beloofde dan ook indien nodig voor volgende begroting een amendement terzake in te dienen.

## BEHOEFTE AAN STRUKTUURBELEID

Er moet ook een structuurbeleid komen, aldus spreker, om de potentiële mogelijkheden van het bedrijf volledig te ontplooien.

Steunend op wetenschappelijk onderzoek kan men nieuwe technieken invoeren, de uitrusting van de schepen evenals de behandeling van de vis aan boord verbeteren en de commercialisatie en de verwerking aanpassen.

Het departement van Landbouw heeft tot taak de structurele uitbouw van de handel en visverwerkende industrie te steunen als het bedrijf zelf daaraan te weinig aandacht besteed.

## HET GEMEENSCHAPPELIJK VISSERIJBELEID

Het ogenblik is gekomen om een gemeenschappelijk visserijbeleid te voeren.

De verordeningvoorstellen van de E.E.G.-kommissie betreffen zowel het gemeenschappelijk structuurbeleid als de gemeenschappelijke marktordening.

(Vervolg blz. 6)

## IN DE SENAAT

(Vervolg van blz. 5)

We weten aldus Senator Dekeyzer dat ook hier de verdediging van de Belgische belangen bij de Minister in goede handen is. Er zijn evenwel een paar knelpunten.

De verordeningen betreffende de structuurpolitiek zijn zeer ruim opgevat, maar moeten meer rekening houden met de belangen van de kleine reders en met het artisanale karakter van ons bedrijf. Het Belgisch structuurbeleid kan hiervoor een goede basis vormen.

### DE MARKTORDENING

In de toekomst mag België geenszins zijn moeilijkheden tot marktondersteuning prijsgeven ten voordele van sterkere partners. Bij de marktordening moet de Belgische opvangregeling de hoeksteen blijven en de oriëntatieprijs moeten dichtbij worden gevolgd.

Tot besluit van deze zeer opgemerkte tussenkomst ten voordele van de Belgische zeevisserij, zei Senator Dekeyzer nog het volgende: „De Belgische zeevisserij heeft bij Minister Heger nooit aan dovemansoren geklopt. De nauwe samenwerking tussen de Minister en zijn Departement is voor het zeevisserijbedrijf van vitaal belang.”

Spreker zei dan ook de begroting van de Minister te zullen goedkeuren maar hoopte dat de visserij wat minder tot de vergeten nijsheid zou behoren.

Tot daar de tussenkomst van Senator Dekeyzer naar aanleiding van de besprekingen over de begroting van Landbouw voor 1969.

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys en Senator Dekeyzer zijn omzeggens de enige parlementairen die zich het Belgisch zeevisserijbedrijf aantrekken, op een wijze waarop ze bewijzen er iets van te kennen.

### Z.518 „CUTTY SARK” WORDT IN BEDRIJF GENOMEN

Tijdens een doopplechtigheid zal zaterdag a.s. te 15 uur in de Zeebrugse jachthaven overgegaan worden tot aflevering van de kombinatietreiler Z.518 «Cutty Sark», gebouwd voor rekening van reder Louis Adams op de Scheepswerven van Langerbrugge. De heer Richard Wijnacker, directeur van voornoemde scheepswerf, heeft het peterschap aanvaard, terwijl mevrouw Yvonne Adams-Dewaele als meter zal fungeren.

REDERS,  
LEEST  
HET VISSERIJBLAD

# Berichten Propagandavereniging voor meer Visverbruik

## STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

### KWAM BIJEEN

Op zaterdag 26 april 1969, kwam te 10.30 uur in de vergaderzaal van de Bedrijfsraad van de Zeevisserij, stadhuis, Oostende, de jaarlijkse statutaire algemene vergadering bijeen.

Hierop waren aanwezig: de heren R. Bauwens, R. Boels, A. de Kievith, E. Desutter, H. Frankckaert, G. Lepez, R. Mollemans, A. Nieuwenhuyze, O. Stradiot, J. Van Hal, P. Vanhulle, J. Van Broeck.

Verontschuldigen zich: Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, gouverneur, de heren J.B. de Gheldere, R. Ghys, P. Monballyu, H. Smis-saert, A. Vanden Abeele, P. Vandenbergh, J. Verbanck, A. Lefe-vere.

Afwezig: 19 beheerders.

Na de vergadering te hebben geopend, duidde de heer R. Bauwens, voorzitter, de heer J. Van Hal aan als sekretaris, en werden de heren R. Mollemans en R. Boels als stemopnemers verkozen.

Na goedkeuring van de reden van uitstel van de algemene vergadering en het jaarverslag van de activiteiten over het jaar 1968, werd het verslag van de raad van Toezicht gelezen door de heer O. Stradiot, waarna de rekeningen, afgesloten op 31.12.1968, werden goedgekeurd.

Aan de beheerders werd ontlasting verleend voor hun beleid over het jaar 1968, alsmede aan de commissarissen voor hun toezicht. Het budget 1969 werd door de algemene vergadering eveneens goedgekeurd.

Tenslotte werden navolgende ontslagen en benoemingen goedgekeurd:

a) Ontslag van heer R. Ramme-loo, afgevaardigde van de stad Nieuwpoort, ingevolge overlijden.

Benoeming van de heer Vyvey, afgevaardigde van de stad Nieuwpoort, in vervanging van dhr. Ramme-loo;

b) Ontslag van de heer O. Stradiot als beheerder-kommissaris, afgevaardigde van het Ministerie van Landbouw, ingevolge op ruststelling. De heer Stradiot blijft nochtans beheerder ten persoonlijke titel.

Het Ministerie van Landbouw stelde nog geen plaatsvervanger voor;

c) Ontslag van de heer H. Smis-saert, beheerder-ondervoorzitter, afgevaardigde van de provincie West-Vlaanderen, ingevolge op ruststelling. De heer H. Smis-saert blijft nochtans beheerder ten persoonlijke titel.

Benoeming als beheerder-ondervoorzitter van de heer Monballyu, afgevaardigde van de provincie W. Vlaanderen, in vervanging van de heer Smis-saert;

d) Ontslag van de heer P. Abrams als beheerder, afgevaardigde van de groepering voor Visnij-verheden, ingevolge gezondheidsredenen.

Benoeming van de heer A. De Kievith, als beheerder, afgevaardigde van de groepering Visnijverheden, in vervanging van de heer

Abrams;

e) Ontslag van de heer R. Faucon-nier, afgevaardigde van de Nationale Federatie van Visklein-handelaars.

Benoeming van de heer O. Lepez, in vervanging van de heer R. Faucon-nier, afgevaardigde van de Nationale Federatie van Visklein-handelaars;

f) Navolgende beheerders zijn uittredend op grond van art. 19 van de statuten en stellen hun kandidatuur voor wederbenoeming: De Heer Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen, de heren Andries, Boels, Cattie, Blaret, Menu, Mollemans, Jean Seghers, A. Vanden Abeele en Stradiot;

g) Navolgende beheerders zijn uittredend op grond van art. 19 van de statuten en hebben medege-deeld hun mandaat als beheerder neer te leggen:

De heer Kinget, afgevaardigde van het Ministerie van Landbouw en dhr. R. Huysseune, beheerder ten persoonlijke titel.

De aanwezige leden betreurden dat meerdere beheerders de vergadering niet bijwonen en zich zelfs niet verontschuldigen. Er kan zelfs vastgesteld worden dat bepaalde beheerders, nog nooit een vergadering hebben bijgewoond. Dat duidt op een zekere malaise, waarvoor een oplossing zou dienen gezocht.

Steeds terugkomen op een onvoldoende publicitaire werking ingevolge gebrek aan financiële middelen is geen oplossing geven. Zo wordt opgemerkt dat de raad intensief en alles in het werk heeft gesteld om aan de financieerig een oplossing te geven. Maar daarin werd niet gelukt, omwille van de gekende redenen.

Er zou dus moeten onderzocht worden wat met succes kan uitge-

werkt worden, maar daartoe is 'n eerste vereiste dat allen samenwerken.

Na deze algemene vaststellingen werden enkele suggesties voor verder onderzoek naar voor gebracht.

De vergadering werd opgeheven te 11.30 uur.

### Lessenlijst voor de maand mei 1969

Vrijdag 2 mei, 14 uur :  
St. Theresia Instituut, Zuidmoer-straat 136, EEKLO.

Dinsdag 6 mei, 19.30 uur :  
Koninklijk Instituut van Mesen, Markizaatstr. 2, LEDE (bij Aalst).

Woensdag 7 mei, 10 uur :  
Familieorg, Vleminskveld 28, ANTWERPEN.

Vrijdag 9 mei, 10 uur :  
Centre Familial, rue Darchis 21, LIEGE.

Dinsdag 13 mei, 10 uur :  
Mater Dei Instituut, Middenstr. 10, DENDERLEEUEW.

Woensdag 14 mei, 9 uur :  
Rijkstechnische School, Tolpoort-straat 3, DEINZE.

Vrijdag 16 mei :  
Inst. O.L. Vrouw Onbevlekt, Kur-saalstraat, HEIST AAN ZEE.

Dinsdag 20 mei, 14.30 uur :  
L.O.F.C. Ecole des Soeurs, rue de Lille, WARNETON.

Woensdag 21 mei, 10 uur :  
Mater Dei Instituut, Middenstr. 10, DENDERLEEUEW.

Donderdag 22 mei, 14 uur :  
Ecole Professionnelle, rue Des-trée 13, JUMET (Gohyssart) HT

Vrijdag 23 mei, 9 uur :  
Stedelijke Beroepsschool, Koke-larestraat 5, ROESELARE.

Woensdag 28 mei, 9.20 uur :  
Instituut O.L. Vrouw Hemelvaart, Paalstraat 5, BRUGGE.

Donderdag 29 mei, 9.20 uur :  
Instituut Spes Nostra, Gistelse-steenweg, ST. ANDRIES-Brugge.

Vrijdag 30 mei, 9.20 uur :  
Instituut Spes Nostra, Gistelse-steenweg, ST. ANDRIES-Brugge.



„appetit”  
1859-1969  
reeds 110 jaar  
lekkere  
visprodukten

August Van den Abeele pvba, Brugge

# PRAKTISEREN

## VOORUIT (1)

Naast het toerisme houdt in de eerste plaats de zeevisserij de aandacht gaande van de Tunesische gezagdragers. Beide bedrijfstakken worden er beheerd door de Staat. Het nationaal visserijbureau heeft trouwens onlangs vier nieuwe trawlers aangeschaft die gebouwd werden in West-Duitsland. Deze eenheden werden aan een belangwekkende prijs en met gemak van betaling gebouwd. Bovendien hebben zij ontegensprekelijk technische kwaliteiten. De schepen werden door Duitse bemanningen en technici naar de Tunesische thuishaven gevaren alwaar aan de vertegenwoordigers van het visserijbureau en de zeelui de werking der uitrusting en installaties werd getoond.

De laatste jaren werd in Tunesië een regelmatige vooruitgang van de visserijproducten vastgesteld. De aanvoer steeg er immers van 11.000 ton in 1963 tot 35.000 ton in 1967, wat een vooruitgang van 70 % beduidt.

In het raam van het derde vierjarenplan (1969-1972) verwacht men een voortbrengst van 52.400 ton (in 1971).

## VOORUIT (2)

Op dit moment zal het Tunesische visserijbureau over een vloot beschikken die als een der beste van de Middellandse Zee zal kunnen beschouwd worden. Aangezien het de bestelde schepen ontvangt stelt het zeevisserijbureau deze ter beschikking van de kooperatieven (Staat).

De mogelijkheden en de toekomst van een Tunesisch zeevisserijbedrijf werden grondig bestudeerd tijdens visserijstudiedagen die besloten werden met ondubbelzinnige richtlijnen waarin de coöperatieve beweging de spil is. Aldus waren op 't einde van vorig jaar 68 treilers, oude en nieuwe, in dienst. Twintig werden gekocht in Duitsland, 10 in Joegoslavië en vier in Italië. Drie van deze schepen zijn oude sleepboten die werden omgebouwd in Tunesië zelf.

De nieuwe treilers die werden gebouwd in Duitsland hebben een vaart van 11 mijl en zijn voorzien van koelruimen met een inhoud van 150 ton. Opgevat voor de tonijnvisserij hebben deze schepen hun thuishaven te Kelbia op de uiterste punt van Kaap Bon, een nieuwe haven.

De Tunesische regering heeft besloten in Duitsland zes nieuwe trawlers te bestellen die de havens nabij visrijke gebieden als pleisterplaatsen zullen hebben. Ondertussen werden besprekingen aangevat voor de bouw van 10 nieuwe hoogzeetrelers.

## VRAAG

Ook mensen van bij ons hebben al meegewerkt aan de ontwikkeling van de Tunesische zeevisserij. Onder hen de h. Callant, gewezen directeur van de Stedelijke Visserijschool te Oostende en oud-bestuurder van onze eerste Rijkvisserijschool te Heist. Hij voerde een belangrijke opdracht uit voor Tunesië met het oog op de grondige hervorming van het visserij-onderwijs aldaar.

En waarom zou Tunesië die in een nabije toekomst, met de hulp van internationale middelen, haar visserijvloot verder zal uitbreiden haar schepen in België niet laten bouwen? Een vraag die ons grimmig bezig houdt.

## PLANK (1)

Een der middelen om de vangsten te verhogen zonder verder de visgronden uit te putten bestaat erin op grotere diepte minder bekende soorten te vissen en soorten die er anders een natuurlijke dood zouden sterven. Vissen op grotere diepten vergt evenwel bijzonder tuig en aangepaste uitrusting. De nieuwe planken van het model Matrosen die voorzien zijn van 3 openingen en hydrodynamische vlotters laten het vissen toe tot diepten van 1.000 meter met een vaart van 4 mijl en zelfs op nog groter diepte wanneer de vaart verminderd wordt. Voornamelijk tijdens de visserij in de Noord-Atlantiek heeft men de voordelen van deze techniek kunnen nagaan door het succes van de visserij op de „blauwe heilbot” en de macrurus. Dit leidde naar de proeven met de treiler „Murmansk” in juli 1967 die op heilbot ging vissen in deze streken. Gedurende de eerste dagen werden oude planken gebruikt met 1 opening en de vangsten bedroegen niet meer dan 10 ton per dag. Andere vaartuigen uitgerust met planken voorzien van 3 openingen vingen 25 à 35 ton vis per dag. Vervolgens werd nog uitsluitend met planken van 3 openingen gevist en het resultaat liet niet op zich wachten. In anderhalf uur werd 10 ton blauwe heilbot gevangen in plaats van 2 ton en dit ritme werd volgehouden. De vaart bedroeg 4 mijl.

## PLANK (2)

Op alle vaartuigen van hetzelfde type met deze planken uitgerust werd een aanzienlijke verhoging van de vangsten vastgesteld, terwijl 2 vaartuigen van dit type die niet met de planken waren uitgerust 2 keer minder visten. Tijdens deze visserijtocht bleek het niet mogelijk de schepen die geen Matrosenplanken aan boord hadden te helpen daar

geen enkel ander schip reserveplanken met 3 openingen aan boord had. De bevoorrading van dit soort planken geschiedt vrij traag terwijl hun levering toch onontbeerlijk is om op grote diepte te kunnen vissen. Ze laten een aanzienlijke vermindering der uitbatingskosten toe. Eens werd in één trek van 20 minuten 40 ton gevangen op 700-900 meter diepte.

De dagelijkse vangst is niet begrensd door de voorraad vis die nu (nog) zeer groot is op deze diepten maar door de werkplaats aan boord die niet meer kon verwerken dan de helft van wat men kon vissen. Op dit punt moeten de inspanningen samengetrokken worden.

De keukenhoedanigheden van macrurus worden door deskundigen als goed beschouwd. Vastgesteld werd dat op deze diepten ook nog veel baars, heilbot en griet aanwezig is.

## VISOPSPORING (1)

Nu maakt, ook in Rusland, de visopsporingsapparatuur helemaal deel uit van het vissersvaartuig, al heeft de vervaardiging van de eerste toestellen aldaar alleen maar een gedeelte van de gestelde vraagstukken kunnen oplossen. Een moeilijkheid daarbij was de bediening aan boord door onvoldoend gevormde en bevoegde waarnemers. Toen werd gebruik gemaakt van reizende deskundigen die nuttige inlichtingen verstrekten omtrent de installering van de apparatuur, die gebruiksaanwijzingen verschafte en bovendien gegevens over de werking van de verscheidene toestellen aan boord der schepen verzamelden. Toen werden cursussen voor de opleiding van waarnemer ingericht.

De bekomen resultaten met de (Russische) toestellen hebben, zegt het Sovjet-visserijblad heel bescheiden, de superioriteit ten overstaan der vreemde toestellen van dezelfde klasse aangetoond. Een Kalimar-dieptemeter slaagde erin de aanwezigheid van een alleenzemmende vis op 800 meter diepte op te tekenen. Tevens werd de goede scheidingsgraad van het apparaat vastgesteld en tot de slotsom gekomen dat dit soort dieptemeter beantwoordt aan de vereisten van de moderne zeevisserij, aldus de (Russische) visserijverslagen. Visscharen die door de moderne vistuigen kunnen worden bereikt, kunnen ontdekt en opgetekend worden door deze dieptemeters. Zij kunnen opgesteld worden op vissersvaartuigen en onderzoeksschepen van middelgrote en grote tonnemaat. Het toestel is eveneens voorzien van een „witte-lijn” die de zeebodem van eventuele visscharen kan scheiden op het papier.

## VISOPSPORING (2)

Een ander (Russisch) toestel de Paltus heeft tot doel de visscholen op te sporen in horizontale zowel als vertikale peilingen. Een visschaar kan ermee op 400 meter diepte en meer gevonden worden met een minimale afstand van 2.000 meter. Praktisch bereikt de opsporingsafstand van de straalbundel 5.000 meter. Een biezonderheid van het toestel is wel het feit dat met eenzelfde triller de vertikale zowel als de horizontale werking verzekerd wordt. Deze kan niet alleen draaien om een verticale as maar eveneens hellen van 0 tot 90 graden. Zij wordt met de hand of mekanisch bediend. Dit toestel is dienstig voor de uitrusting van middelgrote en grote treilers evenals oceanografische vaartuigen.

## VISOPSPORING (3)

Een kleiner toestel de Sudak is bestemd voor kleine schepen en laat het opsporen van vis toe tot diepten groter dan 300 meter.

In 1965 werden de (Russische) vis-ascid Omul en de dieptemeter met dubbele straal Omar afgewerkt. De eerste is voor kleine schepen bestemd. Het tweede is het eerste Russische toestel voor visopsporing die hoog-frekwentie-stroom gebruikt. Dit toestel waarborgt een grote gebruikszekerheid in geval van moeilijke weersomstandigheden en grote snelheid (tot 9 mijl per uur). Het apparaat bezit een treffend scheidingsvermogen, verschafte een goede voorstelling van de afmeting der gepeilde voorwerpen en laat het opsporen van kleine verspreide groepen toe. Al deze toestellen kunnen worden aangetroffen op de internationale markt. Zij maken anderzijds nog het voorwerp uit van studie voornamelijk met het oog op de beoefening van de zeevisserij in groep.

## LONEND (1)

De Klondyke werd in Boulogne voor de tweede keer onderscheiden met de blauwe wimpel van het zeevisserijbedrijf aldaar. We zouden er wellicht geen aandacht aan besteden ware het niet dat deze hektreiler van 710 brutoton en 1430 p.k. te Oostende (op de scheepswerven van Beliard en Murdoch) werd gebouwd. Tijdens de visperiode werd 2.525 ton vis voor een waarde van 28,6 miljoen frank gewonnen. Buiten vruchtbare reizen naar haringgronden rond Shetland tijdens de maanden augustus en september werd verscheidenheid in de soorten gezocht nl. grote wijting en linge. Een groot deel van de voortbrengst werd in de oorspronkelijke verpakking (kisten) verkocht. De uitslag was lonend vermits de gemiddelde prijs per kilogram vis door de Klondyke aangevoerd 11,3 fr. bedroeg terwijl de gemiddelde visprijs voor Boulogne maar 10,5 fr. bedraagt. Dit resultaat is eveneens hoger dan de prijs die in 1967 bekomen werd door de Klondyke, deze bedroeg toen 10,5 fr. voor een aanvoer van 2794 ton.

(Vervolg blz. 8)

# Onderzoeksraad voor de Zeevaart

TWEE MATROZEN

VEROORDEELD

WEGENS DRONKENSCHAP

AAN BOORD

Na een eerder lange periode van non-aktiviteit is de Onderzoeksraad voor de Zeevaart dinsdag jl. opnieuw bijeengekomen onder het voorzitterschap van de heer Vandercruyssen. De heer Bentein vervulde het ambt van rijkskommisaris.

Op de rol figureerden drie zaken, welke alle dienden gevonnist.

Een eerste zaak betrof het ongeval welke zich aan boord van de O.80 «Duchesse de Brabant» voerde tijdens de reis van 25 mei - 12 juni 1967 en waarbij matroos René Brien het leven verloor nadat hij over boord was geslagen.

In deze bijzonder pijnlijke zaak werden twee matrozen als betrokkenen gedagvaard, nl. Vermeulen en Van de Pitte op grond van dronkenschap aan boord. Het was immers zo dat betrokkenen, drie dagen na de afvaart uit Oostende op 25 mei 1967 nog steeds in beschonken toestand verkeerden. Nadat het ongeval zich had voorgedaan heeft schipper Henri Devriendt alle kasten en kooien doorzocht en de gevonden drank over boord gegooit. Niettegenstaande dit optreden waren de beide betrokken matrozen de twee volgende dagen nog steeds beschonken.

De Raad stelt dan ook vast dat de houding van de betrokkenen tot onregelmatigheden heeft geleid, niettegenstaande de feiten geen verband houden met de navigatie. Beide betrokkenen worden dan ook tot een maand schorsing veroordeeld en ieder tot de helft der kosten.

STRANDING VAN DE

O.324

„RAPHAEL - GABRIELLE”

In de nacht van 27 november 1966 liep de Oostendse dienzeetruiler O.324 «Raphael - Gabrielle» vast aan de IJslandse zuid-oost kust. Op dit ogenblik stond stuurman Arnoys als hoofd van de wacht in de brug, terwijl schipper Nassel zich te ruste had begeven. Op het ogenblik van de feiten stond er een N.N.W wind die toenam tot kracht 10 à 11. Vooraf reeds had schipper Nassel, ingevolge de slechte weersomstandigheden, besloten de visserij te staken.

In deze zaak worden schipper Nassel, stuurman Arnoys en matroos Walrave die de wacht had overgegeven aan Arnoys, gedagvaard.

Na onderzoek van de feiten, komt de Raad tot volgende konklusie:  
— Schipper Nassel hield geen rekening met de omstandigheden dat zijn schip, wanneer het dichterbij de kust uit de wind kwam, steeds meer vaart zou krijgen, en liet zijn vaartuig

praktisch recht naar een gevaarlijke kustlijn sturen, vergewiste zich niet van de juiste positie, en bleef eveneens in de gegeven omstandigheden afwezig tijdens de wachtovername. Wordt derhalve veroordeeld tot een schorsing van zijn brevetten 1ste en 2de Klasse, alsmede het recht in die hoedanigheid en als hoofd van de wacht te varen gedurende 14 dagen;

- Stuurman Arnoys wordt bestraft met een schorsing van zijn certificaat van bekendheid gedurende drie weken evenals het recht om als hoofd van de wacht te varen;
- Matroos Walrave tenslotte krijgt een vermaning.

VERGAAN VAN DE  
Z.464 „GOLDSTAR”

Een laatste zaak betrof het vergaan van de Zeebrugse treiler Z.464 «Goldstar» op 6 april 1967 in een positie 51°58'N — 3°17'E. De in 1965 gebouwde stalen treiler stond onder het bevel van schipper Gheselle. Op een bepaald ogenblik kreeg de «Goldstar» een drietal zeeën, waardoor kookhuis en de andere delen vol liepen en het vaartuig zware slagzij aan boord maakte. Het vaartuig kwam niet meer recht. De voltallige bemanning slaagde er in het uitgegooide reddingvlot te bereiken, behalve matroos Ronny Tanghe die plots verdween. De bemanning kon openpikt worden door de «Eastwood» en naar Vlissingen overgebracht worden.

In deze zaak werd schipper Robert Gheselle als betrokkene gedagvaard, die niettegenstaande 10 jaar ervaring, toch niet voldaan heeft aan de vereiste van goede zeemanschap. Schipper heeft risico's genomen zonder rekening te houden met het nieuwe visvangsttype (bokken) en de weersomstandigheden. Gezien de steeds toenemende wind had hij als plicht de korren vroeger binnen te halen. Hij wordt derhalve bestraft met een schorsing van zijn brevet van schipper 2de Klasse, alsook het recht om in die hoedanigheid als hoofd van de wacht te varen gedurende minimum twee maanden. Wordt eveneens in de kosten verwezen.

O.206

„Krisjean - Henson”  
deed technische  
proefvaart

Heden donderdag doet de konventionele treiler O.206 «Krisjean - Henson» de technische proefvaart. Het betreft hier een stalen vaartuig van het konventionele type dat op de scheepswerven Seghers te Oostende gebouwd wordt voor rekening van reder Dekmyn-Cloet uit Oostende. De doopplechtigheid zal in de loop van volgende week plaatsgrijpen.

PRAKTISEREN

(Vervolg van blz. 7)

LONEND (2)

De schipper van deze lonende treiler stipte aan dat over 't algemeen de gezagvoerders van Boulogne de verscheidenheid in de aanvoer nastreven en dat dit doel bereikt kon worden door een steeds nauwkeuriger gebruik van de visopsporingstoestellen aan boord der treilers evenals door een steeds beter ontcijferde waarneming. Met deze toestellen zijn er in de Noordzee geen onbekende gebieden meer voor de kapiteins. De bevelhebber van de Klondyke had ook woorden van lof voor zijn collega's aan boord der verouderde zijtrawlers die ondanks de hinderpaal van minder moderne uitrusting tot merkwaardige voortbrengstcijfers gekomen zijn. Dit is het geval van twee onder hen die zich 2de en 3de plaatsten in de rangschikking. Een bijzondere plaats moet toegekend worden aan een treiler uit Fécamp die een merkwaardig vruchtbare haringslag meemaakte. In 1968 deed de Klondyke nog een moeilijk stuk sleepwerk toen een treiler uit haar thuishaven een staalraad in de schroef kreeg aan Feroe. Met stormweer kracht 10 werd dit schip door de Klondyke, na 85 uur, veilig thuisgebracht.

„Klondyke” bracht 28,6 miljoen op, „Matelot” 23,7 miljoen, „Petit Moussaillon” 23,5 miljoen. Deze 3 schepen werden te Oostende gebouwd.

## REGLEMENTERING INZAKE HET DRAGEN VAN ZWEMVESTEN

Naar aanleiding van het dodelijk ongeval dat zich voor enkele tijd voordeed, en waarbij havenkapitein Orlans het leven verloor door de verdrinkingsdood, werd door volksvertegenwoordiger Coppieters zeer onlangs een parlementaire vraag gesteld aan Minister Bertrand van Verkeerswezen.

Hierin wordt gevraagd of havenkapitein Orlans al dan niet een zwemvest droeg op het ogenblik van het ongeval toen hij zich in het bootje bevond.

Verder vroeg de heer Coppieters nog om toelichting nopens volgende punten:

— Hoe komt het dat er in België zwemvesten te koop worden geboden en op het water gedragen, die geen enkel keurmerk dragen, en geen enkele controle passeren. Zwemvesten, die maar al te dikwijls gelijken op speelgoed of modegril dan op een veilige zwemvest. Dit zowel voor de binnenvaart als voor de zogenaamde pleziervaart, die grote uitbreiding neemt als sociale sport. Ditzelfde geldt overigens voor de keuring van de reddingvloten, reddingboeien (gordels) en ander reddingmateriaal.

— Daar de problematiek terzake bij de vaart op zee en op de binnenwateren in Nederland veel belangrijker is dan in België, en de klimatologische factoren toch identiek zijn, zouden wij voorstellen dat voor Benelux slechts één veiligheidsreglement voor keuring en toepassing van deze veiligheidsuitrusting op vaartuigen zou toegepast worden. Men zou aldus een zogenaamd Benelux-keurmerk bekomen, wat beide staten nutteloze afzonderlijke onderzoeken, keuringen en diensten zou besparen.  
Totdaar de heer Coppieters.

Hierop antwoordde Minister Bertrand op 29 april jl. als volgt:

„Op het ogenblik van het ongeval droeg de heer Orlans, naar ik officieus vernam, geen zwemvest.

De zwemvesten aan boord van alle zeeschepen, vissersvaartuigen, pleziervaartuigen waarvan de ingedompelde lengte de 15 meter te boven gaat, vaartuigen aangewend om passagiers in de Belgische zeevaten te vervoeren, lichters, dokken, bokken en baggermateriaal voor zover ze zich op zee bevinden, zijn onderworpen aan controle van de zeevaartinspektie. Er kan niet aan gedacht worden deze technische controle uit te breiden tot de honderden kleine pleziervaartuigen die, in uitvoering van het Koninklijk Besluit van 15 maart 1966, o.m. reddingordels aan boord moeten hebben. Van de hierboven geïnterde vaartuigen wordt het reddingmateriaal regelmatig en streng gecontroleerd door de diensten van de zeevaartinspektie, o.m. ingevolge het Koninklijk Besluit van 12 december 1957, houdende zeevaartinspektiereglement en de wet van 21 januari 1966 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee.

België en Nederland hebben praktisch hetzelfde veiligheidsreglement inzake zeevaart, aangezien beide landen bovenvermeld verdrag hebben geratificeerd en de voorschriften ervan toepassen.

Het inrichten van een soort supra-nationale inspektiedienst is op dit domein stellig niet verantwoord, zoveel te meer dat tussen de bevoegde diensten van beide landen een uitstekende samenwerking bestaat in het uitwisselen van technische gegevens inzake de veiligheid van de scheepvaart”.

Totdaar Minister Bertrand.

## HUWELIJK

Op zaterdag 10 mei a.s. wordt het huwelijk ingezegend van de heer Eric Verhaeghe, zoon van Mr. & Mevr. Frans Verhaeghe, met mejuffer Jeannine Vandepitte.

Aan het jonge paar en wederzijdse ouders onze hartelijke heilwensen.

# REDERSCENTRALE HIELD STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

## WAT WAS HET JAAR 1968 ?

Op woensdag 30 april jl. greep in de Konferentiezaal van het stadhuis te Oostende de jaarlijkse statutaire algemene vergadering van de Rederscentrale S.V., Handelsvereniging en van de Rederscentrale V.Z.W.O., Beroepsvereniging plaats, onder het voorzitterschap van de heer R. Bauwens.

Nadat de Voorzitter te 15 uur de vergadering voor geopend had verklaard, werd de dagorde afgehandeld.

### I. HANDELSVERENIGING

Door de sekretaris werd lezing gegeven van het jaarverslag. Vervolgens werd door een kommissaris het verslag voorgelezen van het Kollege van Kommissarissen, en werd lezing gegeven van de Balans en Verlies- en Winstrekening op 31/12/1968.

Na goedkeuring hiervan met eenparigheid van stemmen, werd ontlasting verleend aan de beheerders voor hun beheer, en aan de kommissarissen voor hun toezicht tijdens het dienstjaar 1968. Vervolgens werden met eenparigheid van stemmen de heren R. Dutrieue en E. Haerinck herkozen tot kommissaris en werd de heer L. Maene als derde kommissaris gekozen.

Beheerders die een mandaat uitoefenen in België zijn onderworpen aan de verplichtingen voorzien in de wetgeving betreffende het sociaal statuut der zelfstandigen.

Deze verplichting om aan te sluiten bij een sociale Verzekeringskas voor zelfstandigen, vervalt wanneer het mandaat ten kostelozen titel wordt uitgeoefend. Gezien de statuten hieromtrent niets zeggen, maar het mandaat kosteloos is krachtens een vroeger genomen beslissing van de Raad van Beheer, moet dit kosteloos karakter blijken uit een verklaring van de Algemene Vergadering.

Derhalve werd aldus aan de Algemene Vergadering bevestiging van de beslissing door de Raad van Beheer getroffen, gevraagd.

### WAT HET JAARVERSLAG VAN DE HANDELSVERENIGING ONS LEERT

Tijdens het verslagjaar werd 1.315.607 kg meer vis opgevangen dan tijdens het dienstjaar 1967. In totaal werd dit 4.407.693 kg tegenover 3.092.086 kg opgevangen in 1967. Dit betekent dat 7,88 % van de aangevoerde HOEVEELHEID diende opgevangen, tegenover 5,99 % in 1967.

De totale opvangwaarde bedroeg 19.450.011 fr., tegenover 14.420.431 fr. in 1967, hetgeen een vermeerdering betekent van 5.029.580 fr. Ten opzichte van de totale aangevoerde waarde komt dit neer op 2,69 % tegenover 1,84 % in het vorig verslagjaar.

Deze toename in hoeveelheid en waarde is in hoofdzaak aan twee factoren toe te schrijven :

- de huidige cijfers slaan op de totale aanvoer van Belgische vis in Belgische havens, daar waar in 1967 de gegevens niet de bewerkingen omvatten uitgevoerd door Redersverbond Zeebrugge;
- de algemene verhoging van de minimumprijzen die in de loop van het verslagjaar werd toegepast.

Deze verhoging van de minimumprijzen is een gevolg van het streven om de minimumprijzen aan te passen aan de gestegen uitbatingskosten en is tevens bedoeld om de nadelige gevolgen veroorzaakt door de Franse invoerbepalingen voor bepaalde vissoorten, te milderen.

Tijdens het verslagjaar werden tevens meer vissoorten van 1ste categorie en dus ook van de hoogste minimumprijs opgevangen, daar waar in 1967 voor relatief meer kleinere vissoorten (2de en 3de categorie) diende teruggekomen.

Tenslotte dient opgemerkt dat in de loop van het verslagjaar de procedure van de zg. «forfait-vis» werd ingevoerd.

Het betreft hier een systeem waarbij, voor elke soort, beschouwd per categorie, de tussenkomst beperkt wordt tot 50 %, evenwel met een minimum van 50 ben. Voor de andere hoeveelheid van de opgevangen vissoort(en), beschouwd per categorie, wordt niet de opvangprijs maar wel de wederafstandprijs toegekend.

Deze maatregel, in overeenstemming met de Bevoegde Overheid genomen, werd vooral getroffen om te voorkomen dat grote hoeveelheden van dezelfde soort worden aangevoerd die in grote mate moeten worden opgevangen, en waardoor meteen ook wordt vermeden dat uitsluitend «voor de kas wordt gevist».

Deze maatregel heeft bevrediging geschonken.

De opgevangen hoeveelheden werden langs de gewone afzetkanalen wederafgezet waarbij steeds de meest gunstige wederafstandsvoorwaarden werden bedongen en bekomen.

In een speciaal daartoe opgerichte werkgroep werd bovendien van gedachten gewisseld over de commercialisatiemogelijkheden, zowel van de opgevangen als van de andere vis.

Tijdens het verslagjaar diende geen HARING opgevangen.

Er kan bezwaarlijk van een SPROTSEIZOEN worden gewaagd. Met ingang van 14 oktober 1968 werd op sprot gevist, maar de aanvoer bleef evenals vorig jaar aan de lage kant.

Desondanks diende nog 30 % van de aangevoerde hoeveelheid te worden opgevangen. Voorts was ook dit seizoen gekenmerkt door aanvoer van doorgaans kleine sprot waardoor ook de prijzen weinig renderend waren.

De totale TUSSENKOMST (vis en sprot) bereikt tijdens het verslagjaar, bedraagt 11.188.658 fr., dit is de hoogste totale tussenkomst sinds 1963. Van deze tussenkomst wordt de helft door het opvangfonds gedragen. In 1967 bedroeg de totale tussenkomst 8.331.047 fr.

Met deze cijfers kan andermaal het nut en de noodzakelijkheid van een opvangregeling worden onderlijnd, terwijl bovendien met het bestaan van een minimumprijzenstelsel een prijsbodem in de markt wordt gelegd, waardoor de prijsvorming gunstig wordt beïnvloed ten voordele van reders en bemanningen.

We mogen beweren dat onze opvangregeling, die thans haar tiende jaar ingaat, haar gelijke niet heeft in het buitenland.

### Beneluxopvangregeling

Tijdens het verslagjaar werd, precies zoals in het vorig jaar, slechts in zeer beperkte mate gebruik gemaakt van de Benelux-regeling inzake rechtstreekse aanlandingen.

Hierdoor diende dan ook slechts in geringe mate beroep gedaan op de overeenkomst inzake eerbiediging van de opvangeregelingen. De aanvoer van Nederlandse vaartuigen in Belgische havens bleef bovendien nog beperkt tot haring, terwijl slechts een paar Belgische vangsten werden verkocht in Nederlandse havens.

De toepassing van het Beneluxakkoord heeft sedert het ontstaan niettemin volledige bevrediging geschonken.

Volledig los van de Benelux-opvangregeling, maar toch vermeldenswaardig zijn de Franse aanvoeren te Oostende, en dit als gevolg van de sociale onlusten in Frankrijk tijdens de maanden mei en juni.

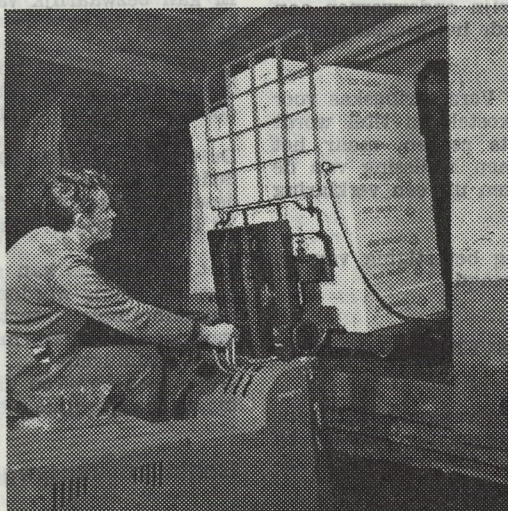
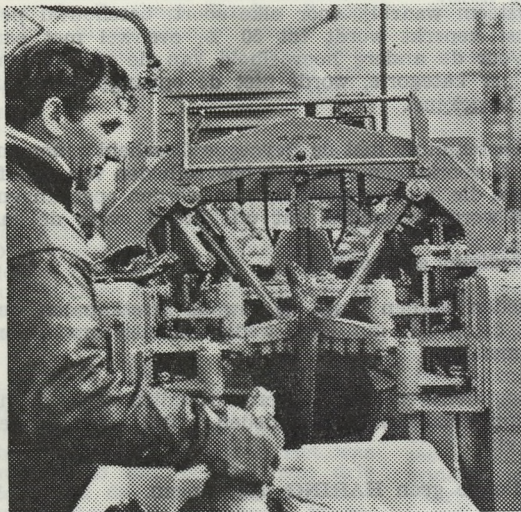
Alhoewel er geen akkoord bestaat tussen België en Frankrijk werden toch 366.100 kg vis INGEHOUDEN voor een waarde van 1.077.256 fr.

Het inhouden van betreffende vis azn de bestaande minimumprijzen voorkwam een eventuele prijsinzinking op onze markt, maatregel die volkomen is geslaagd en die voldoende de degelijkheid van ons minimumprijzenstelsel bewijst.

(Vervolg blz. 11)

# Hoe blijft vis langer vers?

## In schuimstofverpakkingen van <sup>®</sup>Styropor



1. Filetteren
2. Inpakken
3. Gewichtskontrolle
4. Inrijzen
5. Laden
6. Vervoer

## Hoezo?

— Omdat schuimstofverpakkingen van <sup>®</sup>Styropor veruit beter isoleren dan de voorheen gebruikelijke verpakkingsmaterialen. Dat houdt in: hogere koelwerking bij geringer ijsverbruik.

— Omdat schuimstofverpakkingen van <sup>®</sup>Styropor de mikroorganismen niet de minste woekerzetel bieden en bijgevolg hoogst hygiënisch zijn.

— Omdat schuimstoffen van <sup>®</sup>Styropor waterdicht zijn en het verbruikte smeltwater zo kan worden afgevoerd, dat de vis er niets van zijn versheid bij inboet.

Verder bieden schuimverpakkingen van <sup>®</sup>Styropor nog deze voordelen: gering gewicht, lager vrachtgeld, effen wandstructuur (=geen gevaar voor kneuzingen) en aantrekkelijke aanblik (=verkoopbevorderend door prettiger aanvoelen).

Graag verstrekken wij namen van firma's die kunststofverpakkingen van <sup>®</sup>Styropor voor de visindustrie vervaardigen. Schrijft ons gerust vandaag nog.

BASF Kunststoffen      Materiaal op maat

Badische Anilin- & Soda-Fabrik AG  
6700 Ludwigshafen  
Bondsrepubliek Duitsland

<sup>®</sup>Styropor **BASF**

BASF Chemie N. V.  
Marsveldplein 5,  
Brussel 5

(Vervolg van blz. 9)

## De E.E.G.-marktregeling

Tijdens het verslagjaar werden in E.E.G.-verband de principes voor een gemeenschappelijk visserijbeleid en voor een E.E.G.-opvangregeling verder uitgewerkt. De vertegenwoordigers van de Rederscentrale die in de diverse E.E.G.-werkgroepen zetelen, langs het kanaal van Europêche om, hebben alles in het werk gesteld om de belangen terzake van de Belgische reders te verdedigen. Tevens werden de nodige contacten gelegd tussen het bedrijf en de Belgische functionarissen die deze aangelegenheden op het hoogste vlak behandelen.

Verwacht mag worden dat het gemeenschappelijk visserijbeleid van kracht zal worden in de loop van volgend jaar.

## Andere activiteiten

De activiteiten van de Beheerders van de Rederscentrale S.V., Handelsvereniging, beperken zich niet louter tot deze i.v.m. de opvangregeling als dusdanig.

Tal van andere kwesties op financieel en commercieel plan werden met goed gevolg behandeld.

In de vele commissies waar deze problemen op de dagorde staan hebben onze afgevaardigden de belangen van de reder verdedigd en de standpunten ingenomen die dit belang enkel konden dienen.

De verwezenlijkingen zouden echter onmogelijk geweest zijn zonder de daadwerkelijke steun van de overheidsinstanties.

Voor hun zeer gewaardeerde medewerking danken wij hen dan ook van harte.

In ons nummer van volgende week zullen wij de activiteiten van de Beroepsafdeling behandelen.

# BERICHTEN ZEEVARENDEN

## BELGIE

9/77 **Scheepvaartberichten. — Van kracht vanaf 1 mei 1969.**  
Zie B.a.Z. 1/13-1969.

Op elk uur + 5 min. tot het uur + 10 min. dienen de schepen over te schakelen op kanaal 16 voor het beluisteren van de verkeerslijst en zeevaartberichten uitgegeven door Antwerpen-radio (OSA).

Op elk uur + 35 min. worden door Kruisschans-radio op de kanalen 12 en 14 en op elk uur — 5 min. door Vlissingen-radio op kanaal 14 gegevens uitgezonden die van belang zijn voor de scheepvaart (zichtbaarheid, waterstand, hindernissen, ankerplaatsen, enz...).

Alle oproepen en verbindingen worden uitgevoerd volgens de algemene procedure.

(Med. Loodswezen Antwerpen 17-4-'69 — H. 47518).

9/78 **Portofoons ten behoeve van zeeschepen op de trajekten Vlissingen - Antwerpen en vice-versa, en Vlissingen - Terneuzen en vice-versa.**

Ingevolge een beslissing van de heren Permanente Commissarissen van Toezicht op de Scheldevaart wordt bij wijze van proef een beperkt aantal portofoons ter beschikking gesteld van de op- en afvarende schepen (groter dan 3.000 B.R.T. voor Antwerpen en groter dan 5.000 B.R.T. voor Terneuzen) welke niet uitgerust zijn met een vaste V.H.F.-apparaatuur.

Het gebruik van deze apparaten wordt toegestaan op verzoek van de scheepsleiding en is beperkt tot de volgende trajekten: Vlissingen - Antwerpen en vice-versa, en Vlissingen - Terneuzen en vice-versa.

Per enkele reis in de ene of de andere richting wordt vanaf 1 mei a.s. voor het gebruik van deze toestellen een vast recht van 455 fr. geheven, ten laste van het schip, betaalbaar tesamen met de loodsrechten.

De uit zee komende schepen die op de rede Vlissingen een portofoon voor het reistrajekt wensen in te schepen, dienen dit kenbaar te maken door toevoeging van de letter «P» (als 4e letter) in één hijs, of afzonderlijk bij het gebruikelijk 3-lettersein.

B.a.Z. 19/146-1965 vervalt.

(Med. Loodswezen Antwerpen 17-4-'69 — H. 47517).

9/79(T) **Noordzee. — Wenduinebank. Gootebank. Lichtboeien tijdelijk gelegd.**

Volgende BWVS lichtboeien met radarreflektor werden gelegd:

- lichtbrulboei gemerkt WA, gevende  $\pm 50$  schitteringen per minuut, in pos.  $51^{\circ}19'10''N$  —  $2^{\circ}55'20''E$ ;
- lichtboei gemerkt GB gevende  $\pm 60$  schitteringen per minuut, in pos.  $51^{\circ}28'30''N$  —  $2^{\circ}52'20''E$ .

Deze boeien zullen zonder nader bericht opgenomen worden.

(Med. Loodswezen Oostende 11 en 17-4-'69 — H. 47494 en H. 47520).

9/80 **Noordzee. — be-N Fairy Bank. Wrak**

Aanbrengen:

- het teken van een gevaarlijk wrak in positie  $51^{\circ}29'11''N$  —  $2^{\circ}18'15''E$ ;
- een groene bolvormige lichtboei even be-NE van a. Fl gn.  
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1965 - N° 3bis).  
(N.t.M. Taunton 585 — H. 47493).

9/81(T) **Belgische kust. — Oostende, Nieuwpoort. — Boeien tijdelijk gelegd.**

Volgende gele boeien werden voor de duur van ongeveer 6 maanden uitgelegd ten behoeve van de jachtsport:

- vóór Oostende
  - sparboei gemerkt E, met fluorescerende cilinder, in pos.  $51^{\circ}14'15''N$  —  $2^{\circ}54'45''E$ ;
  - sparboei gemerkt F, met fluorescerende cilinder, in pos.  $51^{\circ}14'03''N$  —  $2^{\circ}52'17''E$ ;
  - spitse ton gemerkt S, voorzien van mast met vlag en fluorescerende cilinder, in pos.  $51^{\circ}14'11''N$  —  $2^{\circ}54'30''E$ ;
  - spitse ton gemerkt S, voorzien van mast met vlag en fluorescerende cilinder, in pos.  $51^{\circ}14'09''N$  —  $2^{\circ}54'19''E$ ;
  - spitse ton, gemerkt R, voorzien van mast met vlag en fluorescerende cilinder, in pos.  $51^{\circ}14'00''N$  —  $2^{\circ}53'50''E$ ;
  - sparboei gemerkt M, met fluorescerende cilinder, in pos.  $51^{\circ}13'39''N$  —  $2^{\circ}52'58''E$ .

2. vóór Nieuwpoort

- sparboei gemerkt D, met fluorescerende cilinder, in pos.  $51^{\circ}09'36''N$  —  $2^{\circ}41'52''E$ ;
- spitse ton gemerkt A, voorzien van mast met vlag en fluorescerende cilinder, in pos.  $51^{\circ}09'27''N$  —  $2^{\circ}42'50''E$ ;
- spitse ton gemerkt B, voorzien van mast met vlag en fluorescerende cilinder, in pos.  $51^{\circ}09'12''N$  —  $2^{\circ}42'10''E$ ;
- spitse ton gemerkt C, voorzien van mast met vlag en fluorescerende cilinder, in pos.  $51^{\circ}08'52''N$  —  $2^{\circ}41'35''E$ .

Deze boeien zijn zonder belang voor de scheepvaart en zullen zonder nader bericht opgenomen worden.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»).

(Med. Loodswezen Oostende 10 en 21-4-'69 — H. 47494 en H. 47532).

9/82(T) **Noordzee. — Wielingen en Scheur. Stroommetingen.**

Posities: a.  $51^{\circ}23'50''N$  —  $3^{\circ}14'24''E$

b.  $51^{\circ}24'31''N$  —  $3^{\circ}05'20''E$

Een groene lichtboei met radarreflector en gemerkt «Stroommeter» zal uitgelegd worden, bij gunstige weersomstandigheden, op  $\pm 80$  m be-W van een stroommeter in pos. a. op 29 april 1969. De boei zal vervolgens uitgelegd worden op  $\pm 80$  m be-W van het instrument in pos. b. van 13 tot en met 27 mei 1969 en zal telkens zonder nader bericht opgenomen worden.

De zeevarenden worden verzocht de boei ruim te passeren.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»).

(Hydrografie Oostende).

## NEDERLAND

9/83 **Westerschelde. — Schaar van Everingen. Peilbetonning gewijzigd.**

- Op  $51^{\circ}22'02''N$  —  $3^{\circ}53'09''E$  aanbrengen een GIRVS spitse ton met kegel (punt naar benden) «Peil/B».
- Naar  $51^{\circ}21'56''N$  —  $3^{\circ}53'44''E$  ( $\pm 240$  m SSW) verplaatsen de GIRVS ton «Peil/B» en vernoemen in «Peil/C».

Deze tonnen hebben geen betekenis voor de scheepvaart.

(Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 1063 — H. 47519).

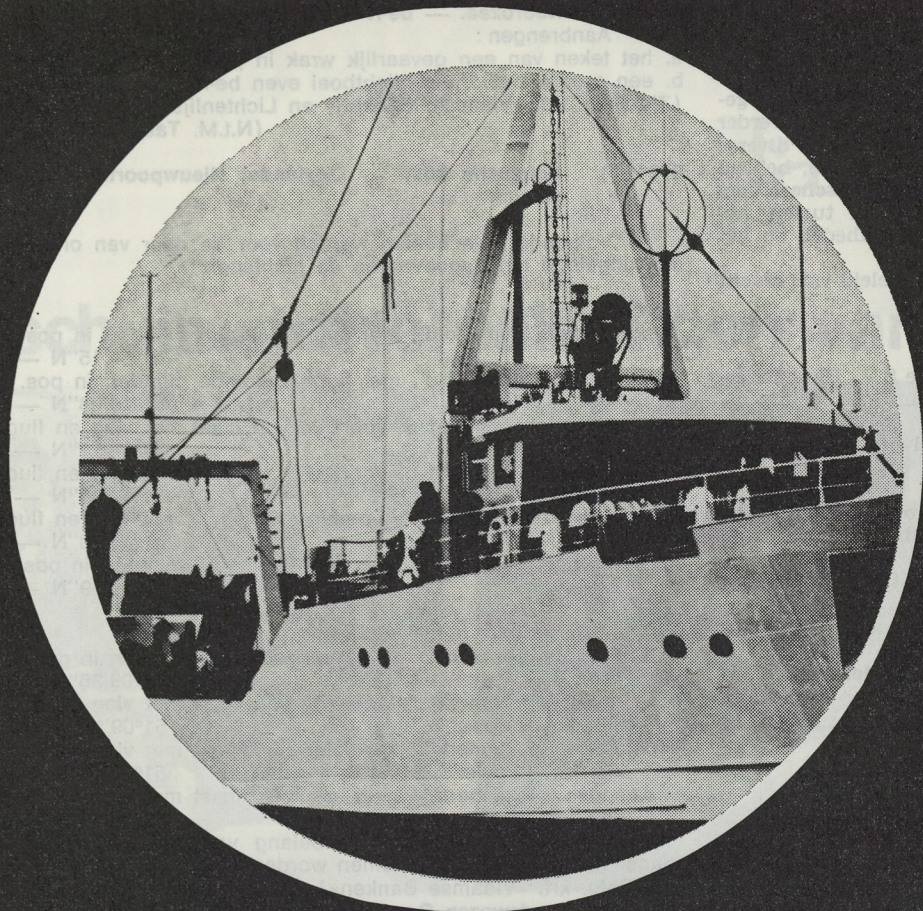
9/84 **Westerschelde. — Vaarwater boven Bat. Wrakdiepte gewijzigd.**

Op  $\pm 51^{\circ}23'.2N$  —  $4^{\circ}12'.9E$  de afgedregde wrakdiepte 84 dm wijzigen in 72 dm.

(Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 1040 — H. 47519).

# REDERS, LEEST UW VAKBLAD



# **SKL** motoren

## **VERWACHT U EEN GOEDE VANGST ?**

Dat is nooit van tevoren met zekerheid te bepalen. Wél kunt u van tevoren bepalen welke motor het hart van uw schip zal zijn. Dat hoeft u niet aan het toeval over te laten.

48.000 geproduceerde dieselmotoren — 20 jaar speciale ervaring in de visserij — vervaardiging van grote series met bijzonder gunstige leveringsvoorwaarden biedt u de wereldbekende SKL dieselmotorenfabriek te Magdeburg.

In het aan variaties rijke fabricageprogramma van 80 tot 1320 pk zult u zeker de door u gewenste motor vinden.

SKL - Europa - Service garandeert een positieve samenwerking met de klanten.

Import en Service :  
Scheepsmotoren en Rep. bedrijf

**P.J. BRAND C.V.**

Krimpen a/d IJssel

Parallelweg 5

Tel. 01807 - 2463 en 3768

b.g.g. 01807 - 3081 of 4153

Telex 24 175

Telegramadres : Brandmotoren



UITVOERDER :

**TECHNOCOMMERZ** GmbH

Mittelstrasse 25

108 Berlin

Deutsche Demokratische Republik



VEB Schwermaschinenbau

« **Karl Liebknecht** »

Magdeburg

Deutsche Demokratische Republik

## NOG DE INTERNATIONALE KONFERENTIE OVER HET ZEEVISSERIJ- ONDERWIJS

### Buitenlandse belangstelling

Twee weken geleden gaven wij een overzicht van de belangstelling aan dit belangrijk initiatief gegeven in de binnenlandse en buitenlandse pers.

Ook in de voorbije week nog hebben diverse buitenlandse vissersvakbladen ruime aandacht aan dit belangrijk kongres, het eerste in haar soort, gewijd.

Het Franse blad «La Pêche Maritime» van 20 april behield niet minder dan 8 volle bladzijden voor aan het Kongres en aan de Internationale Visserijbeurs, geïllustreerd met tal van foto's.

In de inleiding tot deze belangrijke bijdrage door dit zowel op Frans-nationaal als op internationaal vooraanstaand vakblad, werd voornamelijk gewezen op het gedurfde initiatief en het dynamisme van de Inrichters van de Visserijbeurs en het Kongres, vooral gezien in het licht van het feit dat België tenslotte maar een land is dat ternaauwernood 100.000 ton vis produceert.

Het groot succes van zowel de Internationale Visserijbeurs als van het Kongres, pleit dan ook des te meer in het voordeel van de inrichters.

Dat zowel de Beurs als het Kongres internationale weerklank gevonden heeft, bewijst ook een nieuw artikel dat verschenen is in de Fishing News van 18 april jl.

Ditzelfde Fishing News publiceert de reeds eerder uitgebreide artikelen over de Internationale Konferentie over het Zeevisserijonderwijs.

In het nummer van vorige week is een rubriek voorzien om belangrijke gebeurtenissen te commentariëren, volledig aan de Konferentie gewijd. Ook hier werd het succes van de Konferentie, maar ook en vooral het belang van het probleem onderstreept.

## In de Koöperatieve Verzekerings- maatschappij HULP IN NOOD

Deze bloeiende vereniging voor vissersvaartuigen heeft zopas beslist de winstaandelen van de leden voor het jaar 1968 op 20 % te bepalen, zodat elk lid van zijn gestorte premies 20 % overhoudt.

Verder werd ook beslist het voorbehoudingsfonds van de jaren 1959 en 1960 aan de leden uit te betalen, wat neerkomt op een uitbetaling van meer dan één miljoen frank onder 40 leden, die toen en nu nog lid zijn.

Om de nieuwbouw te bevorderen zullen verder kredieten verleend worden, dit om de oude vaartuigen zo spoedig mogelijk te zien vervangen door betere en sociaal verantwoordere.

Voorwaar een voorbeeld van uitstekend beheer van de beheerraad.

## Uit het Belgisch Staatsblad DE MAKSIMUMTREKKRACHT VOOR DE GARNALENVISSERIJ

Enige maanden geleden deden wij mede dat, ingevolge een Benelux-overeenkomst, de voorwaarde inzake de maximumtrekkracht voor de garnalenvisserij welke is bepaald op 2.000 kg., werd GESCHORST voor de periode van 1 december tot 1 mei. Vanaf 1 mei wordt bedoelde trekkracht opnieuw van toepassing.

Het betreffende Koninklijk Besluit is inmiddels in het Staatsblad verschenen.  
Het luidt als volgt :

„De garnalenvisserij mag, gedurende de periode van 1 mei tot en met 30 november, slechts uitgeoefend worden door vaartuigen waarvan de trekkracht niet groter is dan 2.000 kg.”.

## ONZE OOSTENDSE KUSTVISSERS IN HUN BEROEP TEN ZEERSTE GESCHAAD

Meer en meer wordt vastgesteld dat mensen die niets van visserij afweten, kleine boten of oude vissersvaartuigen opkopen om er, wat men noemt, de «sportvisserij» mee uit te oefenen.

Dat dit tijdverdrijf aangenaam is en gezond, valt niet te betwisten.

Ook in Frankrijk en Nederland neemt dit meer en meer uitbreiding.

Maar in plaats van een gezond tijdverdrijf, wordt het niet alleen een commerciële exploitatie, maar een volledige uitroeiing van de visserij door onze kustvisserij bedreven.

In Frankrijk mogen deze soort vissers slechts met de lijn vissen.

In België doen ze al wat ze willen, vissen ze met te kleine netmazen en vangen ze veel ondermaatse vis. Daarenboven is het zo ver gekomen dat ze in de tijhagen van de vissershaven de plaats innemen van onze beroepsvissers in zoverre dat deze geen plaats meer hebben om hun vis te lossen.

Men wil anderzijds dat onze kustvissers hun vis en garnaal verkopen in de mijn, maar deze liefhebber-vissers doen al wat ze willen en verkopen ook hun ondermaatse en andere vis, waar, wanneer en aan wie ze willen.

Door de Rederscentrale werd dan ook aangedrongen opdat de ligplaatsen aan het tijdok voor onze vissers zou voorbehouden worden, dat een streng toezicht op netten en vismatten zou gehouden en dat voor de sportvisserij naar een regeling in de aard van deze in Frankrijk zou gezorgd worden.

Hopen we dat het beroep van onze vissers zal beschermd worden zoals het hoort !

## BERICHTEN VAN DE PROPAGANDAVERENIGING VOOR MEER VISVERBRUIK

### 1. RECEPT VAN DE WEEK :

— Dit recept werd gedemonstreerd door de heren leraars van de stedelijke hotelschool te Oostende op de studiedagen door de Propagandavereniging ingericht voor de leraressen van de huishoudregentaten op 26 en 27 maart 1969.

— Het wordt gepubliceerd omdat velen ons verzochten om een recept over een tarbotbereiding in het vooruitzicht van de kommuniëfeesten.

### TARBOTFILET "SUCHET"

**Voornaamste benodigdheden :**

- 800 gram tarbotfilet ;
- 1 lepel boter ;
- ½ citroen ;
- 2 dl. visfumet ;
- een scheut schrale witte wijn.

**Witte wijnsaus :**

- 3 dl. stevige visvelouté ;
- 2 dl. Hollandse saus of 1 eierdooier en 1 lepel boter ;
- ½ dl. room ;
- ½ glas schrale witte wijn ;
- ½ citroen.

**Garnering :**

- 2 wit van prei ;
- 2 stengels selder ;
- 2 wortelen ;
- 1 lepel boter ;
- 1 dl. visfumet.

**Kruiden :** — zout, cayennepeper.

### 1. VOORBEREIDING VAN DE VIS

- Op de gekende wijze, de tarbotfilets afnemen van de graat en het vel afsnijden ;
- Verdeelt de vis in porties ; spoelt in vers koud water en laat afdruipe ;
- Bestrijkt de bodem van de sauteuse of de slede met wat malse boter ;
- Schikt er de vis in die vooraf geklopt is ;
- Kruidt met zout en peper en besprenkelt met wat citroensap ;
- Begiet met visfumet en witte wijn ;
- Bedekt de tarbotfilets met geboterd vetvrij papier ;
- Houdt de rauwe vis opzij tot ze mag gepocheerd worden.

### 2. BEREIDING VAN DE WITTE WIJNSAUS

### 3. BEREIDING VAN DE GARNERING

- De groenten schoonmaken, spoelen en laten afdruipe ;
- Een julienne snijden van de prei, de selder en de wortelen ;
- Boter in de sauteuse verwarmen en de julienne aanzetten ;
- Laat ze een minuut sudderen ;
- Begiet met de visfumet ;
- Stooft de garnering gaar in ongeveer 15 minuten.

### 4. BEREIDING VAN DE TARBOTFILETS

Aanzetten op het vuur en gaar pocheren in de oven.

### 5. DE SAUS AFMAKEN

- Zorgt voor een dikke wijnsaus ;
- Roert er de gare julienne met het stoofvocht door ;
- Eventueel aanlengen met wat kooknat van de vis ;
- Proeft de saus en kruidt zo nodig wat bij ;
- Houdt warm in de bain-marie.

### 6. DE TARBOTFILETS SUCHET OPDIENEN

- Neemt de visfumet uit het kooknat met de vleesvork of met de schuimspaan en laat afdruipe ;
- Schikt de vis op de ovale schotel die met wat boter bestreken is ;
- Begiet (napper) met de saus ;
- Onmiddellijk en heet opdienen.

# KOMENDE HARINGSEIZOEN

## BELOOFT SLECHTERE NOORDZEE-PRODUKTIE

De nieuwe haringvisserij, die door de Nederlandse zeevissersvloot op 19 mei mag beginnen, belooft, wat de Noordzee betreft, nog slechter te zullen uitpakken dan vorig jaar het geval is geweest, toen de produktie niet hoger kwam dan zestig percent van de hoeveelheid die in 1967 uit het klassieke haringreservoir is gehaald.

Tot deze sombere verwachting komt drs. J. J. Zijlstra, bioloog van het Rijksinstituut voor visserijonderzoek in IJmuiden.

De vangstverwachting voor 1969 berust op twee factoren: het overschot van de oudere haring die vorig jaar al beschikbaar was voor de visserij en de hoeveelheid jonge haring die erbij komt.

De haringoogst uit de Noordzee is vorig jaar zeer slecht geweest. De visserij-intensiteit was toen al zeer hoog en zij is daarna nauwelijks afgenomen. Met andere woorden: er is van de toch al niet grote hoeveelheid die in '68 aanwezig is was bitter weinig overgebleven. Men zal het dus moeten hebben van de jonge haring, een magere aanvulling.

Uit de internationale proefvisserij op jonge haring in 1968 weten de biologen dat er dit jaar maar heel weinig jonge vissen naar de Noordzee gaan.

„In feite hebben we nog nooit zo weinig jonge haring waargenomen als in het voorjaar van 1968 en de gevolgen van die afwezigheid toen al, zal zich nu eerst goed laten voelen”, aldus drs. Zijlstra.

### ZUIDELIJKE NOORDZEE

Deze bioloog, die in een lange reeks van jaren opmerkelijk juiste vangstprognoses heeft gesteld, ziet wel een lichtpuntje in de zuidelijke Noordzee, voor de Engelse wal, Het Kanaal en de Sandettie. Hij acht het mogelijk dat daar de visserij niet slechter zal zijn dan in 1968, misschien zelfs iets beter. Na een lange periode van zeer slechte vangsten is op genoemde visgronden thans een lichte verbetering ingezet. Drs. Zijlstra meent dat het gunstiger beeld zeker een gevolg is van de afgenomen visserij op de gebruikelijke vangplaatsen van de zuidelijke en centrale Noordzee.

Er zijn zelfs indicaties dat het herstel in de zuidelijke Noordzee zich ook in 1970 zal voortzetten. Voor dat jaar lijkt een goede toevloed van jonge (1-jarige) haring zeer wel mogelijk.

De hoopgevende visie dat volgend jaar de verbetering in de zuidelijke Noordzee niet zal stoppen, berust eensdeels op de betere vangsten door de biologen van het RIVO van haringlarven in 1967 en bovendien op de aanwezigheid van

grote hoeveelheden jonge haring in het Nederlands-Duitse kustgebied in de afgelopen winter en in het voorjaar van 1969. De ervaring heeft immers geleerd dat jonge haring uit het Nederlands-Duitse kustgebied als volwassen dieren verschijnen in de zuidelijke Noordzee.

### CENTRALE- EN N.-NOORDZEE

De vooruitzichten voor de centrale en noordelijke Noordzee — dus in het grootste deel van de Noordzee — zijn bepaald somber. Helaas is er vooralsnog niets dat enigszins in de richting wijst van een verbetering van de haringstand in dit gebied in 1970.

Bij een vergelijking met 1967 is in het haringseizoen '68 de totale Noordzee-produktie plus die van de Ierse westkust en de Hebriden 25 percent minder geweest.

Praktisch alle deskundigen schrijven de droevige gang van zaken toe aan de uitbreiding van de visserij zoals die wordt bedreven door de Skandinaviërs. Met name de Noorse ringzegenvisserij — voornamelijk voor de vismeelindustrie — heeft veel kwaad gedaan aan de haringstand. Gebleken is dat deze visserij bij gebrek aan oudere haring zich meer en meer heeft geworpen op de jonge haring.

### ANDERE VISGRONDEN

Wat kan de Nederlandse visserij buiten de Noordzee gaan ondernemen in het komende seizoen?

De laatste jaren heeft de Nederlandse haringvisserij zich meer en meer gekoncentreerd in het gebied ten zuiden en zuidoosten van Ierland. Van de totaalvangsten in 1968 kwam tussen de 30 en 40 percent van die visgronden.

Er zijn momenteel nog niet voldoende gegevens kenbaar om een verantwoorde vangstverwachting te geven voor deze gebieden. De visserij-intensiteit is daar lager dan in de Noordelijke Noordzee, hoewel zij toeneemt. Op grond van deze lage visserij-intensiteit blijft een groter deel van de visstand over voor het volgend jaar, waardoor de situatie daar zeker niet al te somber is.

Andere visgronden liggen benoorden Ierland en bij de Hebriden. Hier is de visserij-intensiteit aanzienlijk lager dan in de Noordzee: vermoedelijk niet meer dan 1/3. De visserij tast dus de haringstand aldaar maar weinig aan. Kortom, het ziet er naar uit dat beide gebieden — ten noorden van het land en bij de Hebriden — een grote haringstand herbergen.

Een nadeel voor de visserij: het visgebied ligt voor een groot deel binnen de territoriale wateren van Groot-Brittannië en Ierland.

### KANSEN

Toch liggen hier kansen, die tot dusver onvoldoende worden benut. De experimentele visserijen (met steun van de Nederlandse overheid) hebben het in de laatste jaren duidelijk aangetoond. Deze experimenten hadden gemiddeld bevredigende resultaten, soms zelfs heel goede uitkomsten. Maar ze zijn niet in voldoende mate gevolgd door het particuliere bedrijf.

Voor de trawlers van de Nederlandse zeevissersvloot kan de grotere afstand van de thuishavens toch geen bezwaar zijn.

Juist in de zomermaanden — zo is ervaren — bevindt een groot deel van de haring zich buiten de territoriale wateren; er hoeven dus geen moeilijkheden te zijn met de grenspolitie te water.

Een ander nadeel zou kunnen zijn: het slechte weer in de „verre gebieden”. Maar het is toch ook zo, dat gedurende lange perioden in de zomermaanden uitstekend visweer is ondervonden.

**In 1966 heeft de Nederlandse zeevissersvloot 61 miljoen kg. haring aangevoerd, in 1967**

**43 miljoen kilo en in 1968 32 miljoen kg. De opbrengst in 3 seizoenen is teruggelopen van 42 miljoen gulden naar 30 miljoen gulden.**

Vorig jaar zijn wel veel Nederlandse vissersschepen ten zuiden van Ierland actief geweest, maar slechts heel weinig hebben het geprobeerd ten noordwesten van Ierland en bij de Hebriden.

Hebben onze vissers zich wellicht laten afschrikken door de gekonstateerde „scherpe bodem”, die net-schade kan veroorzaken?

Het valt nogal mee met die voor de netten gevaarlijk genoemde obstakels menen anderen.

Dat het de moeite van proberen waard is, blijkt uit de resultaten die vorig jaar bereikt zijn door een viertal trawlers bij de Hebriden: de SCH 21 maakte een besomming van f 55.415, de SCH 73 besomde f 97.120, de SCH 246 f 49.779 en de VL 16 f 57.808. De schepen vingen haring en makreel. Het aantal visdagen varieerde van 7 tot 9, de reisduur van 12 tot 14 dagen.

Het rijksvisserijonderzoeksvaartuig „Tridens” deed een enkele trek van 110 kantjes haring.

## LEON VAN EESSEL

P.V.B.A.

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen

### ANTWERPEN :

Oudaan 26

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 - 23.16.01

### HAMBURG :

Leon Van Eessel & Co

Colonnaden 51

Tel. 34.13.61

Telex 021 - 4236

Leoneessel, Hamburg



### BUENOS AIRES :

Lavalle 437

Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam,

(6320V)

# 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 ongerelngde vis. Gelleve hiermede rekening te houden bij het vergelijken van de prijzen.

Na de nogal spektakulaire prijsinzinking die voorgaande week voor de meeste vissoorten genoteerd werd, hebben sommige soorten zich deze week herpakt. Vooral rog, gul, keilrog en staartvis kregen betere prijzen. Daarentegen waren rode knorhaan, leng, schelvis en kabeljauw goedkoper. Koolvis kreeg evenals de voorgaande weken slechts minimum-prijzen. De aanvoer van deze soorten bleef ook tijdens de voorbije week zeer ruim.

## MEER TREKKRACHT

## MEER SNELHEID

(5723V)

Een vissoort die gewoonlijk in ruime hoeveelheid wordt aangevoerd en die we dit keer bijna niet gezien hebben, is rode zeebaars. In totaal waren er zeker geen 150 bennen van die vissoort op de markt. Vanzelfsprekend was die soort een van de duurste op de markt.

Tongen werden tijdens de voorbije week, naar Oostendse normen, zeer veel aangevoerd. Zelfs een vangst van boven de 7.000 kilo en meteen nog eens een Kanaal-opbrengst van meer dan 300.000 fr. De totale tongenaanvoer bereikte zelfs een rekordcijfer voor dit jaar met meer dan 60.000 kilo. De Kanaal-schepen namen het overgrote gedeelte hiervan voor hun rekening, zowat 54.000 kg., de rest werd gebracht door de Kust- en de West-schepen.

De beste resultaten werden tijdens de voorbije week genoteerd voor de Kust-schepen, deze schepen konden ook nu nog aardige tongvangstjes binnenbrengen, dit na reizen die gewoonlijk slechts één nacht en soms twee nachten duurden. Ook de Kanaal-opbrengsten waren iets gunstiger dan verleden week, dit dan dank zij de doorgaans ruimere tongvangsten. Voor de Noord-schepen werden het eveneens betere resultaten. De vangsten waren hier ruimer en werden bovendien duurder verkocht. De grotere vangsten kreeftjes die door de IJslanders werden gelost, maakten het mogelijk dat ook die schepen betere cijfers bereikten. Tenslotte was het voor de Noordzee-schepen afwisselend zeer goed en bijzonder slecht. Een ruime partij haai maakte een renderende reis mogelijk. Het was overigens een hele tijd geleden dat we nog dergelijke hoeveelheid haai op de Oostendse markt kregen. Meteen lag ook de prijs van deze vissoort heel wat lager.

Wat de tongprijzen betreft, deze bleven zowat op hetzelfde peil van verleden week met dien verstande evenwel dat de grootste soorten iets goedkoper werden en de kleine soorten iets duurder.

De kwaliteit was voor de ene vangst uitstekend, voor de andere

vangst minder goed en voor sommige vangsten zelfs bepaald slecht. Dinsdag werd zelfs een ruime partij koolvis rechtstreeks naar de vismeelfabrieken verwezen.

De garnaalaanvoer blijft aan de kleine kant, de meeste Kust-schepen hebben een winstgevender tijdverdrif gevonden in de tongenvisserij en zullen het daar voorlopig nog wel bij houden.

In totaal kwamen deze week in de Oostendse visshaven 41 schepen verkopen. Zij zorgden voor een aanvoer van ongeveer 10.500 bennen vis, 63.000 kg. tong en ruim 10.000 kg. kreeftjes. De totale opbrengst hiervan bedroeg slechts 8.118.258 fr. Dit is te verklaren door de grote hoeveelheid goedkope koolvis en wijting die werd aangevoerd terwijl anderzijds ook de schelvisprijs niet van aard was om het gemiddelde te doen stijgen.

## MEER KREEFTJES VAN IJSLAND

De aanvoer van IJslandse kreeftjes was tijdens de voorbije week vrij aanzienlijk. Niettegenstaande deze ruimere aanvoer, bleven de prijzen renderend en kenden ze zelfs een stijgende lijn. De grote sortering steeg naar 1.900 fr. per ben, de middensortering kreeg rond de 1.100 fr. op de dinsdagmarkt nadat de markt maandag was inge-

## MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

# Zaltbommelschroef

zet aan 890 fr. per ben. Ondertussen hebben die kreeftjes renderende resultaten mogelijk gemaakt voor de meeste van deze schepen.

De visprijzen waren minder schitterend, vooral koolvis, totten, wijting en kleine schelvis kregen triestige prijzen. Grote koolvis ging naar de uitvoer tegen zowat 6 fr. per kilo, de middensortering ging in grote mate naar de opvangregeling tegen 4,40 fr. per kg. en de kleine soort ging aan 3,60 fr. dezelfde weg op. Kleine totten vonden evenmin grote belangstelling en werden eveneens in ruime mate opgevangen. Middenslagschelvis kreeg rond de 8 fr., grote sortering schommelde van 14 naar 26 fr. per kilo. Kabeljauw kreeg gewoonlijk van 10 naar 13 fr., gullen kregen weinig meer dan 8 fr. per kilo. Wijting kreeg van 5 naar 6,60 fr. en kan dus ook moelijk duur genoemd worden. Dit niettegenstaande de afwezigheid van een noemenswaardige aanvoer van andere filevis. Rode zeebaars bvb. waarvan gewoonlijk 1.000 bennen en meer gebracht worden, was nu bijzonder schaars. Slechts 100 bennen voor de ganse week is een rekordcijfer dat wel niet zo gauw zal verbeterd worden. Leng was ook al niet veel op de markt, deze vissoort kreeg van 480 naar 600 fr. per mand naar gelang de kwaliteit. Voor lom werd een relatief goede prijs bekomen: 8 fr. per kg. Staartvis kreeg van 45 naar 62 fr. volgens de grootte. Een ruime partij heilbot werd door de O.288 aangevoerd, de prijs van heilbot daalde hierdoor ten opzichte van de voorgaande weken maar bleef toch nog

bevredigend. Grote sortering kreeg rond de 75 fr., de kleinere soort van 40 naar 55 fr. en de heel kleine sortering rond de 25 fr. per kg. Schotse schol waarvoor tijdens de voorgaande weken telkens zeer hoge prijzen betaald werden, deed het nu minder goed en daalde op de dinsdagmarkt zelfs tot 7 fr. per kg., het minimum. Hondstong kreeg dit keer ook geen te beste prijzen en schommelde tussen 10 en 14 fr., kleine sortering kreeg rond de 6 fr. per kilo. Allemaal geen te beste noteringen dus behalve voor rode zeebaars die tot 21 fr. per kg. haalde.

## RUIME PARTIJ HAAI OP DINSDAG

Twee vangsten van de Noordzee, de ene was echter sterk verschillend van de andere. Maandag bijna uitsluitend kabeljauw en gul, dinsdag bij die voornoemde soorten nog een 500 bennen haai. Meteen de grootste aanvoer van deze vissoort in 1969. De prijzen waren meteen ook lager dan de voorgaande weken maar bleven toch nog bevredigend. De grote sortering kreeg rond de 600 fr., de kleine sortering schommelde rond de 450 fr. per ben. Kabeljauw was niet bepaald duur en kreeg slechts van 11 naar 16 fr. met dinsdag betere prijzen dan maandag. Dinsdag dan ook een veel betere uitslag dan maandag.

## STEEDS RUIME TONGVANGSTEN VOOR DE KANAAL-SCHEPEN

Dertien Kanaal-vangsten leverden nagenoeg 800 bennen vis en 53.000 kg. tong op. De gemiddelde tongprijs schommelde rond de 43 fr. per kg. wat zeker niet schitterend kan genoemd worden. Lappen kregen rond de 33 fr. per kg.,

## VAN VOORDEN

# Zaltbommel n.v.

(5723V)

de grote tongen kregen rond de 38 fr. per kg. Voor driekwartsortering werd even boven de 40 fr. per kg. betaald terwijl bloktong bij de 50 fr. per kilo bereikte. Voor/kleine tong kreeg tot 54 fr. en kleine tong bleef even boven de 50 fr. per kg. De slips tenslotte noteerden rond de 45 fr. per kg. Lappen en grote tongen waren de meest gebrachte en hielpen dan ook meest het gemiddelde drukken. De tongvangsten waren redelijk ruim voor de meeste schepen en schommelden van 3.300 naar 7.800 kg. Gewoonlijk lagen de vangsten echter tussen 4.200 en 5.000 kilo.

Bij de grootste tongvangsten de kleinste vangsten vis. Dit was de voorgaande weken zo en nu eveneens. De grootste visvangst loste de O.369, zowat 200 bennen. De meest gebrachte soorten waren kabeljauw en gul. Verder ook rog, wijting en staart. Kabeljauw die zeker geen te beste prijzen kreeg en gullen die bepaald goedkoop waren. Ook wijting en platvis werden goedkoop verkocht. In feite kregen alleen rog, rode knorhaan, de zeer schaarse heek en de enkele

bennen staart flinke noteringen. Voor rog konden we inderdaad tussen 16 en 23 fr. noteren en rode knorhaan kreeg van 14 naar 23 fr. wat toch wel iets goedkoper is dan de voorgaande weken.

Uiteindelijk toch iets betere resultaten dan verleden week.

## GULLEN WEER IETS DUURDER

Van de Noord kwamen tijdens de voorbije week een achttal schepen verkopen. Ze waren vrij goed verdeeld over de drie marktdagen, er kwam zelfs een Noordschip op de vrijdagmarkt verkopen. Daar werden dan minstens de prijzen betaald die de voorgaande woensdag genoteerd werden. Maandag, dinsdag en woensdag licht stijgende prijzen waardoor de meeste gullen iets meer dan 500 fr. haalden. De kabeljauw was ook hier goedkoop en noteerde rond de 16 fr. Geen wonder als men weet dat ingevoerde Deense kabeljauw te koop werd aangeboden aan 25 fr. per kg. Niet alleen gul echter voor deze schepen, ook rog, steenschol en wijting. Vooral steenschol hebben we deze week meer gezien dan gewoonlijk. Misschien was dit dan ook de oorzaak van de prijsdaling die voor deze vissoort werd genoteerd. De grote sortering kreeg inderdaad nog amper 20 fr. per kg., de middensortering was iets goedkoper en kleine steenschol kreeg rond de 15 fr. Roggen varieerden tussen 18 en 25 fr., terwijl wijting rond de 5 fr. per kg. kreeg. Resultaten die doorgaans een stuk beter waren dan die van verleden week en allemaal boven de 100.000 fr. bleven. Alleen de O.123 maakte hierop een uitzondering.

## DURE WESTSOORTEN

West-vis was dit keer nogal schaars. Geen bijster grote vangsten. Deze waren echter van uitstekende kwaliteit terwijl ook de variatie zeer goed was. Voor rode knorhaan werd hier van 20 naar 24 fr. betaald terwijl zonnevis even boven de 40 fr. bleef.



De bemanning is vol vertrouwen! Hun schip is een garantie voor een veilige vaart en voor... hoge paaien.

Raadpleeg de  
N.V. SCHEEPSWERVEN VAN  
LANGERBRUGGE  
Rodenhuize, Gent 2. Tel.:  
(09) 78 04 01 Een waarborg  
voor de hoogste besommingen.  
(6133V)

# Marktoverzicht

## ZEEBRUGGE

Niet minder dan 90 vaartuigen hebben hun vangsten gelost. De markt was goed voorzien van tong, pladijs, wijting en kleine schelvissoorten.

De aanvoer van tongsoorten vormde de hoofdbrok van de week, 121.000 kg. werden er te koop aangeboden. Voor de grotere soorten schommelden de prijzen tussen de 30 en de 47 fr., de middensoorten verhoogden in prijs naarmate de markt vorderde, van 46 tot 58 fr. De kleinste slag bleef praktisch gelijk in afname, van 49 tot 56 fr. voor de TP en de slips.

Grote sortering tarbot en griet was opnieuw geweldig in trek, de aanvoer was weliswaar vrij klein.

Aan pladijs ontbrak het geenszins, vooral dan de kleinere soorten, deze behaalden geringe prijzen, wat wel enigszins verwonderde, daar de aanvoer van kleine gulsoorten beperkt was en de afname voor de fileermachines zeer klein was. De grotere pladijssoorten bekwamen van 5 tot 9 fr. en de 3de slag van 7 tot 10 fr.

Van de ronde vis waren de voor-

gullen en de wijtingsoorten en de kleine totten het hoogst in aanvoer. Van deze twee laatste soorten was alleen de grote wijting in trek.

Voor de kabeljauws en de grote gullen schommelden de prijzen tussen de 15 en de 22 fr. De gulsoorten volgens sortering van 7 tot 13 fr., deze laatsten waren weinig renderend wanneer de prijzen voor de voorbije weken in aanmerking genomen worden.

Twee vaartuigen met grote partijen zeehaaien haalden mooie resultaten, van 11 tot 17 fr. voor de grote en van 8 tot 15 fr. voor de kleinere.

De rode soldaten en de robaars waren erg in trek, de aanvoer was beperkt maar niet miniem.

Aan roggevis was er vrij groot tekort, en alhoewel weinig van die vissoort werd gelost, toch bleven de prijzen beneden peil.

De kreeftjes van de Kreeftenput vormen nog steeds een zeer grote aantrek, de aanvoer is klein, doch de prijzen liggen bijzonder hoog.

## FLINKE TONGAANVOEREN TE ZEEBRUGGE

Begin van het jaar was het eerder pover gesteld met de tongaanvoeren te Zeebrugge. Gelukkig is daar gedurende de voorbije maand flinke verbetering in gekomen en wordt deze biezonder geëerde vissoort thans in ruime hoeveelheid aangevoerd.

Zonder het uitzonderlijk hoge cijfer van april vorig jaar te bereiken was de voorbije maand toch zeer goed te noemen. Er werd immers in totaal voor 304.003.434 fr. vis verhandeld tegenover 37.812.112 fr. in 1968. De totale visaanvoer beliep 1.216.266 kg. met een totale opbrengst van 32.145.970 fr. en een gemiddelde prijs van 26,43 fr. tegen onderscheidelijk 1.538.838 kg. vis voor 36.158.020 fr. en een gemiddelde prijs van 23,50 fr. in april 1968.

Er diende dus een vermindering genoteerd en dit zowel voor wat betreft de produktie als de besommingen. Dit gold trouwens ook voor de tongaanvoer; in totaal werden 363.702 kg. van deze vissoort aangevoerd voor een waarde van 20.608.460 fr. In april van 1968 waren deze cijfers respectievelijk 848.267 kg. voor 25.478.670 fr. Door deze verminderde aanvoer werd anderzijds een verhoogde gemiddelde prijs geboekt van 52,61 fr. in april 1968 naar 56 fr. in april jl.

Ook de aanvoer van kreeftjes liep licht terug. Er werden in totaal 6.363 kg. kreeftjes aangevoerd met een totale opbrengst van 462.060 fr. tegen onderscheidelijk 6.899 kg. voor 467.430 fr. in april 1968. De gemiddelde prijs steeg voor wat de kreeftjes betreft echter op een gevoelige wijze, nl. van 66,30 fr. naar 72,61 fr.

Biezonder gunstig in april is wel de garnaalvisserij geweest. De aanvoer, die in april 1968 14.240 kg. bedroeg liep op tot 29.935 kg., dus meer dan het dubbele. De totale opbrengst bedroeg 1.701.444 fr. tegenover 1.058.180 fr. in april 1968. De sterk verhoogde aanvoer was daarentegen de oorzaak van een aanzienlijke daling van de gemiddelde prijs, nl. van 74,80 fr. in april 1968 tot 56,83 fr. in april jl.

### NOG LICHTE ACHTERSTAND...

Niettegenstaande deze gunstige cijfers is er nog steeds een achterstand van ongeveer 3.500.000 fr. Na de eerste 4 maanden van 1968 bedroeg de totale opbrengst immers 108.899.382 fr.; na de eerste 4 maanden van het huidige jaar bedraagt dit totaal 105.348.188 fr. Te Zeebrugge is men echter optimistisch gestemd; niet enkel is men er van overtuigd dat deze achterstand spoedig zal overbrugd worden maar dat men ook tegen het einde van het jaar de 300 miljoen zal overschreden hebben.

## Zij hadden pech...

— De Z.424 «Zeepaard» van schipper Walter Vandierendonck, verliet de Zeebrugge haven ter visserij naar visvak 202. Toen het vaartuig iets buiten de haven was, ondervond de schipper dat het

moelijk te besturen was. Men stelde een defekt vast van de olie-pomp van de stuurinrichting. Het vaartuig werd door de redeboot naar binnen gebracht en naderhand vond men dat de as van de oliepomp gebroken was.

— De Z.550 «Zeemansmoed» van schipper Achiel Desmedt, werd opgesleept door de Z.548 «Flamingo» van schipper Jozef Vantorre, met de korre in de schroef. Afgevaren uit Zeebrugge ter visserij op grond 102 werd deze normaal bedreven tot, bij het wegzetten, de stuurboordkorre in de schroef geslagen is. Vruchteloos poogde men deze te klaren, waarna men sleephulp vroeg over de radio.

— De Z.578 «Carohein» van schipper Louis Vantorre, sleept de Z.593 «Dries» van schipper Jozef Morbée op naar Zeebrugge. Ook dit vaartuig had af te rekenen met de korre in de schroef. Het had de visserij aangevat op vak 104, bij woelige zee.

— De Z.549 «Albrecht Rodenbach» van schipper Eric Dewaegnaere, was uit Zeebrugge ter visserij vertrokken naar vak 102. Bij het bedrijven van de visserij is de bakboordbok plots volledig geplooid, waardoor de schipper zich verplicht zag de boel binnen boord te zetten en de visserij te staken. De terugreis naar Zeebrugge werd aangevat bij windkracht zes.

### TE KOOP

Wegens uitscheiding  
van bedrijf

**ZEEER GEKEND (houten)  
VISSERSVAARTUIG**

Volledig in orde en varensklaar

ABC-motor 250 PK

Renk-kopelling 2/1

Lister hulpmotor 18 PK

110 V & 24 V

Volledige inventaris

Zich wenden bureelblad

onder nr 6647V—2891N

### De gespecialiseerde Landelijke Commissie van Advies voor de Zeevisserij

In het Belgisch Staatsblad van 7 mei jl. verscheen het Ministerieel Besluit van 14 maart jl. waarbij de nieuwe samenstelling wordt bekendgemaakt van de Gespecialiseerde Landelijke Commissie van Advies voor de Zeevisserij, opgericht bij de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening.

Voor wat de reders-werkgevers (vertegenwoordigers van de Rederscentrale) betreft ziet de samenstelling er als volgt uit:

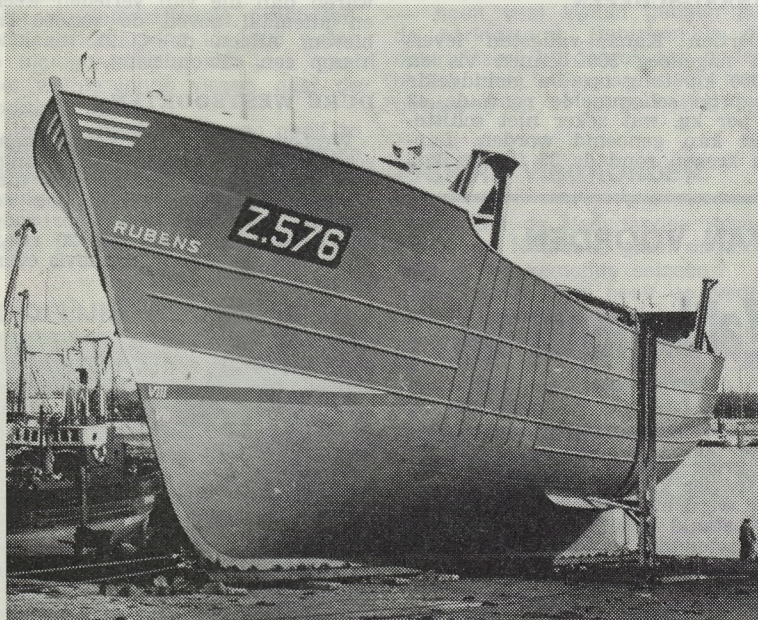
#### Effektieve leden:

Fernand Heffinck  
Kamiel Menu  
Albert Utterwulge  
Prosper Vandenberghe  
Eugène Vlietinck

#### Plaatsvervangende leden:

Roger Blondé  
Alex Vieren  
Albert Naert  
Jean Seghers  
Jozef Deroose

## Z.576 «RUBENS» LIEP VAN STAPEL TE ZEEBRUGGE



Dinsdagnamiddag werd op de Scheepswerven Degraeve te Zeebrugge de kombinatietreiler Z.576 «Rubens» te water gelaten. Het betreft een eenheid die in aanbouw is voor de rederij «Rubens» P.V.B.A. De voornaamste karakteristieken zijn de volgende:

— lengte over alles	: 31,— meter
— lengte tussen loodlijnen	: 26,20 meter
— breedte	: 7,20 meter
— diepgang achteraan	: 2,60 meter
— diepgang vooraan	: 2,10 meter
— holte	: 3,60 meter

Het vaartuig zal voortgestuwd worden door een Bolnes-dieselmotor van 600 PK. bij 500 t.p.m., met aangebouwde keerkoppeling Kuypers en reductie 2,5 : 1. De hoofdmotor drijft een bronzen vierbladschroef aan, geleverd door de firma Van Voorden uit Zaltbommel. De viertrommellier werd geleverd door de firma Brusselle uit Nieuwpoort. De elektrische installatie werd uitgevoerd door de firma «Hand in Hand» uit Zeebrugge.

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

2-5	1	14.101	199.785
5-5	20	322.075	4.247.735
6-5	13	194.446	2.575.398
7-5	7	62.628	1.095.340
	41	593.250	8.118.258

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

28-4	11	470	23.144	37,—	59,—	49,—
29-4	12	372	23.237	49,—	71,—	62,—
30-4	11	386	23.426	44,—	75,—	60,—
1-5	5	186	11.438	47,—	80,—	61,—

### VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

2-5	34	77.842	2.061.160	26,47
5-5	19	84.226	1.623.180	19,27
6-5	21	103.219	2.361.770	23,10
7-5	19	90.409	2.117.870	23,42

### WAARVAN TONG

2-5	30	33.284	1.538.070	46,21
5-5	17	21.008	958.520	45,60
6-5	21	35.501	1.604.000	45,18
7-5	19	31.299	1.418.000	45,30

### GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

2-5	22	2.972	144.218	24,—	70,—
3-5	19	1.946	106.914	33,—	18,—
5-5	13	1.575	88.769	33,—	75,—
6-5	22	3.780	149.088	17,—	67,—

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

30-4	17	17.203	447.640
3-5	3	425	22.080
5-5	23	23.435	560.954
7-5	12	17.500	418.259

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

30-4	6	235	18.391	74,—	83,—	78,—
2-5	4	225	19.733	83,—	90,—	88,—
3-5	5	182	15.769	84,—	90,—	86,—
5-5	5	257	17.546	65,—	71,—	68,—
6-5	5	161	10.808	63,—	72,—	67,—
7-5	3	170	11.060	62,—	69,—	65,—

## Afvaarten Oostendse Haven

#### WOENSDAG, 30 april

O.129, IJsland  
O.318, IJsland  
O.317, IJsland  
O.94, Noord  
O.243, Noord  
O.127, Noord  
O.285, Noord  
O.307, Noord  
O.159, Kanaal  
O.182, Noop Head

O.29, Kanaal  
O.118, Kanaal  
N.715, West  
N.720, West  
O.69, West  
O.15, West  
O.189, Oost

#### ZATERDAG, 3 mei

O.286, Kanaal  
O.148, West  
N.819, West  
O.229, Noord

#### DONDERDAG, 1 mei

O.284, Noord  
O.132, Noord  
O.180, Kanaal  
O.128, Kanaal  
N.719, West

#### MAANDAG, 5 mei

O.81, IJsland

#### DINSDAG, 6 mei

N.765, West  
N.185, West

#### VRIJDAG, 2 mei

O.305, IJsland  
O.237, IJsland  
O.275, Noord  
O.195, Noord  
O.312, Noord  
O.141, Noord  
O.309, Kanaal  
O.134, Kanaal  
O.306, Kanaal  
O.120, Kanaal  
O.114, Kanaal

#### WOENSDAG, 7 mei

O.228, IJsland  
O.282, IJsland  
O.160, Noord  
O.26, Noord  
O.329, Noord  
Z.405, Kanaal  
O.151, Kanaal  
O.147, West  
O.335, Noop Head

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	5-5-1969	6-5-1969
Schelvis	17.40-20.—	18.—26.—
Groot	7.40-11.80	8.—14.80
Middel	3.60-7.40	3.60-8.80
Klein	9.40-14.—	11.60-13.20
Kabeljauw	8.20-9.60	9.80—
Gul	4.—6.60	5.80-6.20
Witting	18.—23.—	19.—23.—
Schaat	6.—21.60	14.—19.80
Zeebaars	10.—12.—	9.80-10.—
Leng	14.—21.20	7.—8.20
Schartong	50.—74.—	58.—70.—
Heilbot	3.60-6.20	4.40-6.40
Koolvis	6.—14.60	5.—14.20
Hondstong	9.—13.40	5.80-11.—
Zeeewolf	.....	.....
Platen	.....	.....

### 1. OOSTENDE

#### VRIJDAG 2-5-1969

NOORD		KUST	
O.239	12 235	—	101.765
O.225	2 —	353	15.240
O.104	2 1	204	9.470
O.150	2 —	406	8.460
O.19	1 —	103	4.780
O.260	2 —	195	8.950
O.555	2 —	237	10.590
O.100	2 —	243	10.910
O.101	2 2	300	5.570
O.327	1 2	60	3.390

#### MAANDAG 5-5-1969

IJSLAND		KANAAL	
O.282	17 600 3000	357.358	
O.202	16 900 3600	394.538	
O.288	17 1800 —	557.905	
Z.418	17 800 1700	336.729	

KANAAL		NOORD	
Z.499	13 30 7600	352.450	
Z.405	16 30 5400	266.230	
Z.527	15 10 5500	284.070	
O.151	15 40 4300	187.200	
Z.597	14 20 5700	292.890	
O.268	15 20 3300	153.520	

NOORD		WEST	
O.26	11 260	—	131.430
O.160	10 240	—	128.290

WEST		NOORDZEE	
O.147	7 80	—	36.210
O.142	5 50	—	46.290
O.192	7 80	—	73.280
N.738	7 80	—	48.300
N.765	7 100	—	50.170
N.185	8 80	—	63.790
O.287	8 160	—	93.920

NOORDZEE		KUST	
O.335	10 220	—	102.290

O.61	2 3	130	1.760
O.225	2 —	194	8.450
O.351	2 —	294	12.030
O.101	2 —	255	12.040
O.486	2 —	132	8.940
O.555	2 2	261	12.710
O.19	2 —	253	11.990

#### DINSDAG 6-5-1969

IJSLAND		NOOP HEAD	
O.331	14 800 600	—	—
O.236	17 800 1400	318.263	—

KANAAL		NOORD	
O.218	10 100	—	73.650
O.369	16 200	3400	265.090
O.249	16 50	4800	224.700
O.37	15 30	4200	199.640

NOORD		WEST	
O.247	9 200	—	129.540
O.274	9 180	—	142.510
O.123	9 140	—	76.050

WEST		KUST	
Z.509	7 20	2800	168.350
O.66	7 120	—	104.270
O.537	7 80	—	54.870

KANAAL		WOENSDAG 7-5-1969	
O.116	2 268	—	10.750
O.555	1 1	142	6.620
O.104	1 2	109	5.670
O.100	1 —	195	3.060
O.31	2 1	235	12.260
O.446	1 —	97	5.160

#### WOENSDAG 7-5-1969

KANAAL		NOORD	
Z.34	17 40	5000	243.140
O.232	16 50	4800	254.890
O.72	12 150	210	130.310

NOORD		WEST	
Z.38	10 180	—	112.380
O.301	10 350	—	175.100

KUST		KANAAL	
O.267	7 40	500	44.070
N.763	6 150	—	52.250

KUST		NOORD	
O.101	2 1	341	15.080
O.150	2 4	359	16.730
O.104	1 —	72	4.000
O.555	1 1	140	6.525
O.351	2 1	351	15.610
O.100	1 —	115	5.010

### OPMERKELIJK WEINIG RODE ZEEBAARS

Gewoonlijk is er altijd minstens één IJslander per week op de markt die voor één vangst rode zeebaars zorgt. Deze week was dan daarop een uitzondering. Waar de meeste kleine IJslanders amper aan 10 bennen geraakten, sommige schepen konden zelfs geen vijf bennen in de markt zetten, kon de O.288 aan geen noemenswaardige vangst rode zeebaars geraken. Het was dan ook de duurste IJslandse soort op de markt, tot 1.050 fr. per ben. Dat er voor de grote IJslanders, die het zonder dergelijke vangst rode zeebaars moeten doen, niet veel te verdienen valt, heeft de uitslag van de O.288 deze week bewezen. Niettegenstaande de zeer mooie partij heilbot en de totale vangst van zowat 1.800 bennen, werd het «slechts» 657.000 fr. Koolvis en totten zijn samen met schelvis en kabeljauw immers te goedkoop om de opbrengst renderend te kunnen maken.

## 2. ZEEBRUGGE

### VRIJDAG 2-5-1969

Z.584	2	1000	30	86.610
Z.511	4	1400	40	92.880
Z.410	2	500	20	35.150
Z.577	3	800	20	43.320
Z.497	5	1800	50	129.500
Z.556	3	800	25	57.550
Z.733	2	400	10	26.150
Z.455	3	700	20	41.030
Z.442	3	600	20	30.730
Z.536	3	1500	40	83.990
Z.471	3	600	25	41.900
Z.593	4	800	35	56.980
Z.578	4	1200	45	63.390
Z.585	3	1000	20	48.350
Z.422	10	1100	65	133.140
Z.500	11	1000	60	122.390
Z.574	8	2800	90	166.030
Z.469	2	350	10	29.350
Z.437	5	300	60	46.240
Z.473	1	450	10	26.570
Z.403	2	700	20	36.560
Z.533	2	700	20	36.560
Z.533	7	500	80	81.210
Z.465	5	2700	40	176.550
Z.775	7	800	20	46.720
Z.349	3	250	45	32.000
Z.429	4	1100	30	61.030
Z.575	8	500	130	88.920
Z.411	4	700	20	39.520
Z.544	4	500	30	40.380

### MAANDAG 5-5-1969

Z.592	5	1700	60	107.870
Z.602	2	850	20	41.790
Z.201	8	50	100	41.570
Z.445	8	50	150	66.320
Z.400	5	50	100	124.810
Z.257	5	1100	30	66.250
Z.262	7	2200	70	125.160
Z.589	8	4000	100	196.550
Z.176	7	3000	100	197.270
Z.580	6	1100	50	85.710
Z.108	5	2100	70	133.660
Z.545	10	50	130	85.890
Z.417	10	150	70	43.370
Z.269	3	1800	70	104.090
Z.348	10	200	150	37.300

### DINSDAG 6-5-1969

Z.549	8	1600	60	122.370
Z.427	11	600	100	112.480
Z.463	10	1000	60	84.550
Z.582	10	200	100	121.130
Z.579	8	3800	110	225.000
Z.546	4	1400	40	106.330
Z.570	9	100	170	99.990
Z.572	16	4500	100	301.490
Z.471	1	150	10	14.000
Z.496	4	1800	60	121.740
Z.596	4	2000	70	172.430
Z.424	4	1800	50	145.790
Z.431	10	5000	100	399.640
Z.603	7	150	100	79.580
Z.536	2	800	20	48.430
Z.460	4	150	100	74.170
Z.591	8	1000	100	82.730
Z.112	3	700	30	50.680
Z.733				30.01
Z.472				35.090

### WOENSDAG 7-5-1969

Z.585	2	300	20	16.590
Z.402	8	1500	85	95.910
Z.516	8	2500	80	174.820
Z.599	11	3000	70	222.220
Z.469	3	900	25	56.880
Z.584	4	1500	60	143.250
Z.581	10	1400	60	143.250
Z.484	4	1500	55	107.630
Z.590	10	100	180	82.090
Z.578	4	500	50	38.010
Z.462	8	4700	130	270.480
Z.562	4	1000	40	70.370
Z.568	8	50	110	92.640
Z.455	3	1000	30	55.040
Z.511	3	900	35	66.210
Z.421	10	4200	120	263.620
Z.420	10	50	180	92.610
Z.569	7	1000	50	110.660
Z.560	7	50	70	49.990

### 3. NIEUWPOORT

#### Woensdag 30-4-69.

N.730	32 890	N.762	35 810
N.498	11 220	N.779	11 200
N.716	6 690	N.734	21 340
N.817	14 530	N.414	6 980
N.788	20 360	N.805	24 490
N.700	26 520	N.726	14 370
N.807	14 950	N.3	13 640
N.36	12 610	N.705	46 130
N.800	133.910.		

Slechts twee vangsten met «West» vis, welke goed verkocht werd.

Vooral de variatie's kregen heel goede prijzen. Vijftien vaartuigen, welke op tongen vissen, zetten samen ± 8 000 gr tongen op de markt, welke afzet vonden aan de volgende prijzen: voor de 3 grootste soorten van 34 à 50 fr. De 4de en 5de 54 à 60 fr en voor de kleine van 54 à 57 fr.

#### Zaterdag 3-5-69.

N.726	7 420	N.805	4 560
N.779	10 100		

Drie kustvissers met tongen samen 411 kg. Werd door de winkeliers opgekocht aan prijzen van 40 à 62 fr.

#### Maandag 5 mei 69.

N.276	41 880	N.703	30 076
N.470	29 420	N.740	54 500
N.710	34 988	N.722	31 750
N.737	34 180	N.700	32 478
N.491	32 218	N.788	33 020
N.7	5 650	N.744	30 300
N.716	4 440	N.728	34 660
N.817	21 420	N.3	17 996
N.807	25 828	N.726	4 780
N.498	22 880	N.414	4 150
N.36	13 720	N.779	9 570
N.734	11 050		

Buiten de 7000 kg tongen was de markt nog bevoorrad met mooie variatie andere vissoorten. Wat we een hele tijd niet meer gezien hebben waren, springlevende rode soldaten, en robaard. Deze kregen dan ook heel goede prijzen: voor de rode soldaten tot 1200 fr de ben en voor de grote robaars 1400 fr. De kabeljauw en gullen waren terug in trek, zelfs de filé gulletjes kregen 750 fr de ben. Weinig roggen en weinig haaien welke 730 fr de ben kregen! De tongen gingen in stijgende lijn, maar 't laatst van de markt, dit voor de kleinsnte soorten t.t.z. de 4den, 5den en kleine. De volgende prijzen werden gegeven. Grote soorten van 32 à 50 fr, de 4den 54 à 58, de 5den 55 à 60 fr, en de kleine van 52 à 58 fr.

#### Woensdag 7-3-69.

N.346	47 950	N.761	57 851
N.800	65 540	N.750	14 678
N.704	134 030	N.762	34 646
N.722	17 800	N.788	12 490
N.3	8 980	N.737	4 204
N.700	10 210	N.807	9 880

Drie vangsten met variaties van de West. De andere vaartuigen praktisch allen tongenvangsten (6 000 kg.) Rode soldaten iets minder in prijs dan de maandag, maar toch nog 1050 fr voor de grootste. Grote robaard haalde nog 1250 fr. de benne. De weinig roggen waren terug duur. De platvis was wel in trek, vooral de drielingen welke afzet vonden aan 610, gingen van dezelfde vangst tot 800 fr. maar er was van deze soort maar weinig op de markt! De tongen kregen 'n lichte prijsstijging op 't laatst (van 3à 5 fr).

## VERWACHTINGEN

### MAANDAG 12 mei

#### IJSLAND

O.231 (640 ben) ttz. 50 kab. en gul, 300 kools, 100 schelvis en tot 25 mieten, 25 heilbot en staart, 20 leng, 120 kreeft.  
O.316 (1000 ben) ttz. 350 bonen, 400 kools, 70 kab. en gul, 20 schelvis en tot, 30 schol, 100 haaien.  
O.224 (620 ben) ttz. 20 kab. en gul, 60 schelvis en tot, 10 leng, 20 heilbot en staart, 380 kools, 50 kreeft, 20 varia, 40 gutvis, 5 schaten en bonen, 15 shelfcod.  
O.80 (2.200 ben) ttz. 1500 kools, 200 schelvis en tot, 150 bonen, 250 kab. en gul, 25 schol, 75 varia

#### KANAAL

O.543, O.198, N.706

#### NOORD

O.243, O.127, O.285, O.307, O.35

#### WEST

N.715, N.720, O.69

### MAANDAG of DINSDAG

#### IJSLAND

Z.571

### DINSDAG, 13 mei

#### IJSLAND

O.216

#### NOORD

O.284, O.132, O.275, O.195, O.312,

#### O.141

#### WEST

O.15, O.148, N.819, O.147

### WOENSDAG, 14 mei

#### NOORD

O.229

#### WEST

N.767, N.187

## UITZONDERLIJKE OPENBARE VERKOPING

Studie van Gerechtsdeurwaarderde Heer SIOEN  
Verwersdijk 15, te BRUGGE

### « GALERIE STAMPAERT P.V.B.A. »

Op MAANDAG 12 MEI 1969 om 14 uur

zullen volgende voorwerpen openbaar verkocht worden door het ambt van bovenvermelde deurwaarder aan de gewone voorwaarden: « Kontante betaling + 20 % kosten » en dit in de zaal:

### « VAN DIJCK », Noordzandstraat 82, BRUGGE

**TAPIJTEN:** Een uitzonderlijke verzameling van OUDE CHINESE TAPIJTEN: Pao-tou, Hsin-Kiang, Ning-Hsia, Kasghar — Een kollektie van Kaukasische tapijten « OUDE KAZAK »: Bocchera, Derbent, Chuval — Prachtige verzameling van Oosterse en Chinese tapijten en karpetten: Birdjan, Tebriz, Meched, Tukbaff, Heriz, Bakhtiar, Hamadan, Kirman, enz...

**AFZONDERLIJKE MEUBELN:** Flaptafels in eik en mahoniehout 18e eeuw. Secretairen in eik van de XVIIIe eeuw. — Verscheidene grote bibliotheken met 4 en 6 deuren, stijl Regence, Victorian en Georgian — Tafels « Sheraton », leder blad of mahoniehout, 8 en 12 personen; bijpassende stoelen — Engelse hoekkasten in eik en mahoniehout van het tijdperk — Oude engelse kleinmeubelen: inlegwerk, mahoniehout en leder, met verscheidene schuiven — Enkele staande klokken — Vitrinen L.XV in mahoniehout en inlegwerk — Kleinmeubelen met frans inlegwerk zoals: bonheur-du-jour, nachttafels, guéridons — Verschillende vitrinen, secrétaires en secr.vitrinen, enz...

**STOELEN:** Zetels en bergèren L.XIII, L.XIV, L.XV & L.XVI — Engelse zetels en stoelen van stijl en het tijdperk, enz...

**PORSELEIN:** Uitzonderlijke verzameling porselein van China, Japan, Saxe, Meissen, Dresden — Vitrinevoorwerpen zoals: beeldjes, schalen, vazen, sierborden, enz...

**VERSCHILLENDE:** Bronzen, Kartels, Spiegels, Wandlampen, Rookstellen, Kandelaars, enz.

**TENTOONSTELLING:** Zaterdag 10 mei 1969 van 14 tot 18 uur  
Zondag 11 mei 1969 van 10 tot 12.30 u. en van 14 tot 18 u.

**DESKUNDIGE:** D. STAMPAERT, St. Pietersnieuwstraat 66-70, GENT.

(5271W—2948N—6657V)

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	5-5-1969	5-5-1969	6-5-1969	6-5-1969	7-5-1969	7-5-1969	7-5-1969	7-5-1969	5-5-1969	5-5-1969	7-5-1969	7-5-1969	7-5-1969	7-5-1969
Tong groot (1 à 2 st/kg)	29.80-36.—	34.—39.—	30.60-39.40	30.—38.—	31.50-37.50	32.—40.—	32.—38.—	32.—38.—	32.—38.—	32.—38.—	32.—38.—	32.—38.—	32.—38.—	32.—38.—
bloeks (3st/kg)	41.60-46.20	46.—47.—	42.—47.80	42.—46.—	44.—51.50	44.—47.—	48.—50.—	48.—49.—	48.—49.—	48.—49.—	48.—49.—	48.—49.—	48.—49.—	48.—49.—
schone kleine (5 st/kg)	47.—49.—	51.—54.—	44.20-48.40	46.—52.—	47.80-50.40	51.—57.—	54.—58.—	54.—59.—	54.—59.—	54.—59.—	54.—59.—	54.—59.—	54.—59.—	54.—59.—
fruits (4 st/kg)	50.80-53.80	53.—55.—	51.60-56.—	52.—56.—	53.—55.40	54.—58.—	55.—60.—	55.—60.—	55.—60.—	55.—60.—	55.—60.—	55.—60.—	55.—60.—	55.—60.—
kleine (6 st/kg)	50.40-53.40	53.—55.—	52.40-56.—	50.—55.—	52.80-55.—	53.—56.—	52.—58.—	52.—57.—	52.—57.—	52.—57.—	52.—57.—	52.—57.—	52.—57.—	52.—57.—
slips (alleen zeebr.)	101.0—	52.—54.—	100.0-106.0	49.—55.—	108.0-115.0	51.—54.—	110.0—	110.0—	110.0—	110.0—	110.0—	110.0—	110.0—	110.0—
Tarbot groot (1-2-3)	72.—85.—	73.—76.—	75.—81.—	75.—81.—	90.—	65.—75.—	80.—	80.—	80.—	80.—	80.—	80.—	80.—	80.—
middeel (1-2-3)	30.—53.—	30.—53.—	30.—60.—	30.—60.—	30.—	22.—48.—	60.—	60.—	60.—	60.—	60.—	60.—	60.—	60.—
klein (1-2-3)	36.—39.—	36.—39.—	36.—40.—	36.—40.—	38.—42.—	60.—40.—	40.—45.—	40.—45.—	40.—45.—	40.—45.—	40.—45.—	40.—45.—	40.—45.—	40.—45.—
Griet groot (1-2-3)	34.—36.—	34.—36.—	30.—35.—	30.—35.—	30.—37.—	30.—37.—	30.—37.—	30.—37.—	30.—37.—	30.—37.—	30.—37.—	30.—37.—	30.—37.—	30.—37.—
middeel (1-2-3)	8.60—	5.—10.—	7.80—	8.—9.—	9.80—	7.—9.—	7.—8.—	7.—8.—	7.—8.—	7.—8.—	7.—8.—	7.—8.—	7.—8.—	7.—8.—
klein (1-2-3)	8.20—	5.—11.—	5.—10.—	8.—9.—	7.—	7.—9.—	10.—	10.—	10.—	10.—	12.—16.—	12.—16.—	12.—16.—	12.—16.—
Schol (plad.) (12-3)	6.—	7.—9.—	9.—	8.—10.—	11.—	7.—10.—	6.—3.—	6.—9.—	6.—9.—	6.—9.—	6.—9.—	6.—9.—	6.—9.—	6.—9.—
Gr. iek (1-2-3)	7.—	5.—7.—	7.—14.—	6.—7.—	13.—15.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—
kl. iek (middeelplad.) (1)	7.—	5.—7.—	7.—14.—	6.—7.—	13.—15.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—	5.—7.—
Iek 3de sl. (deelvis) (1-2)	3.—11.—	3.—5.—	3.—8.—	3.50-4.—	3.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—
platjes (meyers) (1-2)	3.—11.—	3.—5.—	3.—8.—	3.50-4.—	3.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—	4.—5.—
Schelvis groot (1-2)	3.60-7.—	3.60-7.—	42.—	42.—	31.—36.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—
klein (1-2)	3.60-7.—	3.60-7.—	42.—	42.—	31.—36.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—
middeel (1)	3.60-7.—	3.60-7.—	42.—	42.—	31.—36.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—
Heek groot (1)	3.60-7.—	3.60-7.—	42.—	42.—	31.—36.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—
Middeel (1)	3.60-7.—	3.60-7.—	42.—	42.—	31.—36.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—
klein (1)	3.60-7.—	3.60-7.—	42.—	42.—	31.—36.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—	45.—46.—
Rog (1)	17.20-22.—	17.20-22.—	15.—28.—	15.—28.—	15.—29.—	23.—25.—	23.—25.—	23.—25.—	23.—25.—	23.—25.—	23.—25.—	23.—25.—	23.—25.—	23.—25.—
Keilrog (1-2-3)	17.20-22.—	17.20-22.—	35.—36.60	18.—19.—	20.—22.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—
Rog (2-3)	17.20-22.—	17.20-22.—	35.—36.60	18.—19.—	20.—22.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—
Tiltten (2-3)	17.20-22.—	17.20-22.—	35.—36.60	18.—19.—	20.—22.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—
Scherpstaart (2-3)	17.20-22.—	17.20-22.—	35.—36.60	18.—19.—	20.—22.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—
Halve mans (2-3)	17.20-22.—	17.20-22.—	35.—36.60	18.—19.—	20.—22.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—
Teelt (2)	17.20-22.—	17.20-22.—	35.—36.60	18.—19.—	20.—22.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—
Katrog (2)	17.20-22.—	17.20-22.—	35.—36.60	18.—19.—	20.—22.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—	24.—
Kabeljauw (1-2-3)	11.40-20.—	18.—21.—	9.—18.—	10.—12.—	13.60-19.60	18.—22.—	24.—30.—	25.—	25.—	25.—	25.—	25.—	25.—	25.—
Gul groot (1-2-3)	7.40-14.—	13.—21.—	7.—15.—	10.—16.—	8.40-16.—	10.—17.—	22.—14.—	18.—13.—	18.—13.—	18.—13.—	18.—13.—	18.—13.—	18.—13.—	18.—13.—
Gul klein (2)	7.40-14.—	13.—21.—	7.—15.—	10.—16.—	8.40-16.—	10.—17.—	22.—14.—	18.—13.—	18.—13.—	18.—13.—	18.—13.—	18.—13.—	18.—13.—	18.—13.—
Hozemondhamme (1)	52.80—	7.—10.—	48.63—	7.—9.—	2.—9.60	7.—9.—	9.—10.—	10.—	10.—	10.—	10.—	10.—	10.—	10.—
Wijting groot (1-2-3)	3.—9.60	6.—8.—	3.—11.—	3.—3.60	5.—	3.—5.—	5.—3.—	6.—7.—	6.—7.—	6.—7.—	6.—7.—	6.—7.—	6.—7.—	6.—7.—
klein (1-2-3)	3.—9.60	6.—8.—	3.—11.—	3.—3.60	5.—	3.—5.—	5.—3.—	6.—7.—	6.—7.—	6.—7.—	6.—7.—	6.—7.—	6.—7.—	6.—7.—
Schar (1-2-3)	3.—	3.60-5.—	5.—7.—	5.—7.—	5.80—	3.—4.—	12.—13.—	15.—10.—	15.—10.—	15.—10.—	15.—10.—	15.—10.—	15.—10.—	15.—10.—
Steenholk (1)	6.—16.—	3.—6.—	13.—26.—	8.—12.—	14.—21.20	10.—13.—	10.—13.—	10.—13.—	10.—13.—	10.—13.—	10.—13.—	10.—13.—	10.—13.—	10.—13.—
Zeehaai (1-3)	9.—16.50	13.—17.—	5.—13.40	5.—13.40	5.—	5.—	5.—	5.—	5.—	5.—	5.—	5.—	5.—	5.—
Hondshaai (1)	9.—	9.—	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80
Doornhaai (2)	9.—	9.—	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80
Pieterman (1-2-3)	9.—	9.—	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80
Makreel (1)	9.—	9.—	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80
Horsmakreel (1)	9.—	9.—	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80
Zeekeeft (1)	9.—	9.—	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80
Schaat (1)	9.—	9.—	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80
Zeebaars (kilpvis) (1)	9.—	9.—	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80	5.80-7.80
Lom (1)	10.—16.—	10.—16.—	9.—24.—	9.—24.—	9.40-15.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—
Kongeraal (1-2)	10.—16.—	10.—16.—	9.—24.—	9.—24.—	9.40-15.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—
Leng (1-2)	10.—16.—	10.—16.—	9.—24.—	9.—24.—	9.40-15.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—
Schartong (1)	10.—16.—	10.—16.—	9.—24.—	9.—24.—	9.40-15.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—
Steenholk (2)	10.—16.—	10.—16.—	9.—24.—	9.—24.—	9.40-15.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—
Volle haring (1)	10.—16.—	10.—16.—	9.—24.—	9.—24.—	9.40-15.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—
Ijle haring (1)	10.—16.—	10.—16.—	9.—24.—	9.—24.—	9.40-15.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—
Haringshaai (1)	10.—16.—	10.—16.—	9.—24.—	9.—24.—	9.40-15.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—	16.—
Steenholk (1)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Helibot (1)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Koolvis (1-2)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Steur (1)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Zeewolf (1)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Pollak (1)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Zonnevis (1)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Koningsvis (1)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Vlaswijting (2)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Zeequivel (2)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Schotse schol (2)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Zeehond (2-3)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
Bot (3)	2.40—	2.40—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—	3.—
R. Poon Roob (1-2-3)	22.—	13.—20.—	7.—11.—	11.—21.—	12.—20.—	12.—19.—	28.—	26.—	26.—	26.—				

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Donderdag 1 mei werden in totaal 6.050 kisten vis aangevoerd.

Bij de aanvoer waren 491 kisten tong en tarbot, 3 kisten heilbot, 610 schol, 21 schar, 79 haring, 276 makreel, 334 schelvis, 1.695 wijting, 412 kabeljauw en gul, 4 leng, 9 poon, 2.100 koolvis en 16 diversen.

Prijzen per kilogram in guldens: heilbot 5,80-5, gr. tong 2,87-2,74, grm. tong 2,85-2,75, klm. tong 3,65-3,12, kl. tong I 4,3,92, kl. tong II 4,03-3,85, tarbot I 7,20-6,30.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 130-72, gr. koolvis zwart 37,50, gr. koolvis wit 78-74, gr. leng 54-45.

Per 50 kilogram: gr. en grm. schol 55-48, klm. en kl. schol I 50-47, kl. schol II 32-15, schar 28-15, poontjes 64-61, verse haring 16,40-14, makreel 42-13, gr. schelvis 29, grm. schelvis 29, klm. schelvis 34, kl. schelvis I 44, kl. schelvis II 34-17, wijting 22-12, gr. gul 41-35, middel gul 40-35, kl. gul 28-17, kl. leng 23, kl. koolvis zwart 15, kl. koolvis wit 35-31.

Besommingen, in guldens: KW 144 19.040, KW 117 4.560, KW 178 7.230, KW 109 1.180, KW 160 4.640, KW 96 3.480, IJM 55 3.570, IJM 3 4.560.

Maandagmorgen 5 mei zijn door 83 vaartuigen aangevoerd: 8.700 kisten en 3.662 kleine kisten vis, 65.000 kg. tong en 3.150 stijve kabeljauwen.

Bij de aanvoer waren: 193 kisten en 180 kleine kisten schelvis, 1.340 kisten en 1.280 kleine kisten wijting, 1.250 kisten gul en kabeljauw, 1.650 kisten koolvis, 20 kisten en 162 kleine kisten haring, 105 kisten en 740 kleine kisten makreel, 2.290 kisten schol, 60 kisten tarbot, 490 kisten varia en 1.300 kleine kisten diversen.

Prijzen per kilogram in guldens: heilbot 4,70-2,80, tarbot 6-5,30, grote tong 2,83-2,70, grootmiddel tong 2,87-2,71, kleinmiddel tong 3,74-3,55, tong I 4,32-4,01, tong II 4,14-3,63, zalm 8-7,70.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 120-90, middel kabeljauw 92-70, grote koolvis 60-54, middel koolvis 48-40.

Per 10 stuks: grote kabeljauw 75-55, middel kabeljauw 67-45.

Per 50 kilogram: grote schelvis 52-46, middel schelvis 52-45, kleinmiddel schelvis 55-38, schelvis I 52-383, schelvis II 61-22, kabeljauw I 55-37, kabeljauw II 55-37, kabeljauw III 45-32, koolvis I 17-15, koolvis II 20-15, grote schol 42-37, schol I 39-35, schol II 26-20, schol III 25-20, schar 17-10, poon 48-15, haai 51-46, gestripte wijting 23-17, haring 32-14, makreel 34-16, tarbot 2,14-1,62, griet 1,54-1,12, schartong 27, kleine kreeft 77-57.

Dinsdag zijn in totaal aangevoerd: 351 kisten tong en tarbot, 564 schol, 8 schar, 255 haring, 1.193 makreel, 313 schelvis, 1.806 wijting, 710 kabeljauw en gul, 2 leng, 4 poon, 550 koolvis en 44 diversen.

Prijzen per kilogram in guldens: gr. tong 2,98-1,83, grm. tong 3,08-2,86, klm. tong 4,15-3,62, kl. tong I 4,34-4,23, kl. tong II 4,29-4,04, tarbot I 5,70-5,40.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 126-86, gr. koolvis zw. 55-40, gr. koolvis wit 140-120, gr. leng 50-40.

Per 50 kilogram: gr. schol en grm. schol 40-32, klm. schol en kl.

schol I 37-32, kl. schol II 38-15, schar 21-10, verse haring 18-14, makreel 50-13, gr. schelvis 48-27, grm. schelvis 44-41, klm. schelvis II 57-20, wijting 19-12, gr. gul 40-36, mid. gul 35-33, kl. gul 38-29, kl. leng 28-20, poontjes 65-42, kl. koolvis zw. 24-15, kl. koolvis wit 50-44.

Besommingen, in guldens: KW 221 - 5.170, KW 165 - 7.400, KW 196 - 5.600, KW 116 - 2.810, IJM. 154 - 2.810, IJM. 154 - 5.570, VL. 16 - 6.460.

Woensdagmorgen zijn door 23 vaartuigen aangevoerd: 2.040 kisten en 1.575 kleine kisten vis, 11.000 kilogram tong en 500 stijve kabeljauwen.

Bij de aanvoer waren: 45 kisten en 90 kleine kisten schelvis, 360 kisten en 590 kleine kisten wijting, 230 kisten gul en kabeljauw, 240 kisten koolvis, 405 kleine kisten haring, 300 kisten en 490 kleine kisten makreel, 530 kisten schol, 10 kisten tarbot en 115 kisten varia.

Prijzen per kilogram in guldens: heilbot 4,30-2,30, tarbot 5,30-4,80, grote tong 2,91-2,82, grootmiddel tong 3,08-2,38, kleinmiddel tong 4,13-3,63, tong I 4,43-4,27, tong II 4,32-4,10, zalm 10.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 140-100, middel kabeljauw 120-100, grote koolvis 62-55, middel koolvis 54-45.

Per 10 stuks: grote kabeljauw 80-64, middel kabeljauw 62-52.

Per 50 kilogram: grote schelvis 61-56, middel schelvis 61-52, kleinmiddel schelvis 60-38, schelvis I 46-40, schelvis II 38-30, kabeljauw I 46-36, kabeljauw II 45-36, kabeljauw III 42-31, koolvis I 22-15, kabeljauw II 20-15, grove schol 50-38, schol I 48-33, schol II 33-16, schol III 36-15, schar 36-20, poon 81, gestripte wijting 21-17, dichte wijting 15-12, haring 16-14, makreel 35-12,80, tarbot 228-176, griet 122, schartong 30, tongschar 92.

### SCHEVENINGEN

De aanvoer bestond maandagmorgen 5 mei uit: 60 kisten en 50 kleine kisten schelvis, 450 kisten gul en kabeljauw, 420 kisten koolvis, 250 kleine kisten haring, 1.030 kleine kisten makreel, 60 kleine kisten heek, 700 kisten schol, 150 kisten varia, 3.700 stijve kabeljauwen en 33.000 kg. tong.

De aanvoer bestond woensdagmorgen uit 50 kisten schelvis, 93 kleine kisten schelvis, 150 kisten en 434 kleine kisten wijting, 450 kisten gul en kabeljauw, 900 kisten koolvis, 50 kleine kisten haring, 585 kleine kisten makreel, 50 kisten heek, 50 kisten haai, 500 kisten schol, 260 stijve kabeljauwen en 600 kilogram tong.

### URK

Maandag zijn in Urk door 70 vaartuigen aangevoerd (in kilogrammen) en geveild (in guldens): 139.425 tong, 2.63-4,31; 9.827 tarbot, 2,71-5,46; 761 griet, 2,01-2,20; 60.000 schol, 0,30-0,80; 12.000 kabeljauw, 0,65-0,90; 1.000 wijting, 0,70-0,85; 800 schar, 0,20-0,50; 400 schelvis, 0,75-1.

Van 28 april tot en met 3 mei zijn in Urk aangevoerd: 304.675 kilogram Noordzee-vis ter waarde van f 666.316,17.



### ACCUMULATOREN

### NICKEL - CADMIUM

van hoogstaande kwaliteit

vervaardigd in Zweden

## VERLICHTINGSBATTERIJEN STARTBATTERIJEN ZOEKLICHTEN VOOR VAARTUIGEN

- draagbare lantaarns en zoeklichten
- signalisatielichten
- boeilichten
- flikkerlichten

ALLEMAAL UITGERUST MET DE BATTERIJEN



### VRAAG INLICHTINGEN BIJ

# s.v S.C.A.P.

EDW. ANSELELAAN, OOSTENDE  
Tel. (059) 808.20

(6224V)

### REDERS,

LEEST UW

VAKBLAD

## Visaanvoer te Den Helder

Door 84 kotters werden tijdens de week van 28 april tot 3 mei 1969, de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid In kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
79.892 kg.	Tong	f 254.924,13	van f 4,70 tot f 2,47 per kg.
4.223 kg.	Tarbot	f 20.264,61	van f 6,19 tot f 2,96 per kg.
895 kg.	Griet	f 2.378,66	van f 3,05 tot f 1,89 per kg.
51.410 kg.	Schol	f 21.750,24	van f 0,80 tot f 0,30 per kg.
2.020 kg.	Schar	f 576,19	van f 0,60 tot f 0,20 per kg.
4.920 kg.	Wijting	f 1.790,21	van f 0,65 tot f 0,24 per kg.
10.470 kg.	Kabeljauw	f 9.200,42	van f 1,60 tot f 0,50 per kg.
1.748 kg.	Schelvis	f 1.304,63	van f 0,90 tot f 0,45 per kg.
170 kg.	Schol	f 531,50	van f 3,55 tot f 2,77 per kg.
342 kg.	Paling	f 1.967,40	van f 6,— tot f 5,60 per kg.
86 kg.	Diversen	f 132,—	
<b>156.176 kg.</b>		<b>f 314.819,99</b>	

# REDERS !

VOORAL NU KOMT HET EROP AAN EEN GOED  
VERZORGDE VANGST AAN WAL TE BRENGEN !  
MET EEN PERFECT WERKENDE

## KOELINSTALLATIE

KUNT U DIT BEREIKEN

Inlichtingen over KOELINSTALLATIES, KOELKASTEN en DIEPVRIESKASTEN  
worden U gaarne verstrekt door :

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

Afdeling Elektriciteit

Edw. Anseelelaan (vismijn)

OOSTENDE

Telefoon : (059) 808 20

na werktijd : (059) 781 48

(6635V)

SCHEEPSWERF

### JOS. DEWEERT

P.V.B.A.

NIEUWE WERFKAAL, 2

OOSTENDE

Huis gesticht in 1892

Tel. (059) 718 50 — Tel. privé (059) 731 01

BOUW VAN :

- STALEN TREILERS
- HEKTREILERS
- HEKBOKKERS
- PURSE SEINERS

Eigen technisch studiebureau

Repair works - Industriële werken

(6406V)

### DE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1969

is verkrijgbaar door storting van het bedrag van 350 F of 25 gulden plus 25 F of twee gulden verzendingskosten op postcheckrekening Nr 41.89.87 van de drukkerij « Het Nieuwsblad van de Kust », Oostende.

Het is ook verkrijgbaar :

#### IN BELGIE

1. Ter drukkerij van « Het Nieuwsblad van de Kust », H. Baelskaai 30, Oostende.
2. Hand in hand, Tijdokstraat 34, Zeebrugge.

#### IN HOLLAND

Bij de firma Henk Zwart, Machinefabriek en Techn. Handel, IJmuiden.

(4552W—1597N—6537V)

# BREVO

Hydraulische omkeerkoppelingen zonder of met vertraging voor enkel of meervoudige aandrijving op één uitgaande as en voor 2 of meer snelheden.

Hydraulische frictiekoppelingen zonder of met vertraging voor enkel of meervoudige aandrijving op één uitgaande as eventueel met ingebouwde servomotor voor bediening verstelbare schroef.

Reductors met versprongen assen of assen in lijn.

Alle door ons gefabriceerde apparatuur is van solide, nauwkeurig getolereerde en ruim bemeten constructie berekend op bedrijfszekerheid onder alle omstandigheden en lange levensduur.

Fabrikante sinds 1909.

Agente voor de Belgische Visserij :

## S. V. S C A P

Werkhuizen : Ed. Anseelelaan Oostende Tel. 787 79

Burelen : H. Baelskaai 27, Oostende Tel. 729 51 - 709 31 - 709 32

## N.V. BREVO AMSTERDAM - N

Telefoon 68765 (4 lijnen)  
Telegramadres Brevo-Amsterdam  
Telex 12539