



# DE VISSE WET BLAD

38e JAAR — NR. 24 — VRIJDAG 16 JUNI 1972 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS: 20 FR.

# CASINO-KURSAAL OOSTENDE

## NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 17 en zondag 18 juni van 22 uur af :  
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA  
Piano : Franz André  
Als attractie : PASCAL FABRICE

## AMBASSADEURSZAAL

Maandag 19 juni te 21 uur :  
**BRITISH BALL**  
met THELMA CONNOR en MERINO COSTA Y SU ORQUESTA  
Verkiezing van « MISS BRITISH BALL »  
Inkom : 40 fr. — Consumpties : 20 fr. (dienst inbegrepen)

## CONFERENTIEZAAL

Van 17 juni tot 17 september :  
**CHINA - EXPO**  
Missies van Scheut  
Van 10 tot 13 uur en van 15 tot 19 uur.

## RESTAURANT « LE PERIGORD »

« het trefpunt van de fijne Franse keuken  
in het hart van de koningin der badsteden... »  
LUNCH : 300 fr. — DINER : 340 fr. (dienst en BTW inbegrepen)  
Uitgelezen wijnsorten  
Plaatsbespreking gewenst — OPEN GANS HET JAAR

## NOORDZEEFESTIVAL 1972 AUDITORIUM - 21 uur

Zaterdag 1 JULI : Toneel - K.V.S.  
« VARKENS »  
van John Arden  
Met JAN REUSSENS - ANN PETERSEN -  
CHRIS LOMME - VIK MOEREMANS - e.a.  
150 - 125 - 100 fr.  
Dinsdag 4 JULI : DE MUZIEKKAPEL VAN DE BELGISCHE  
ZEEMACHT o.l.v. Kmdt Guy DUIJCK  
50 fr.

ZATERDAG 8 JULI : **GILBERT BECAUD**  
begeleid door  
GILBERT SIGRIST EN  
ZIJN ORKEST  
1ste deel :  
« EMIL DIMITROV SHOW » -  
Bulgarije  
B.R.T. Productie  
350 - 300 - - 250 - 200 fr.

Lokatie : Casino-Kursaal, alle dagen van 10 tot 13 uur  
en van 16 tot 19 uur.

Voor alle inlichtingen : Telefoon : (059) 751.11  
(1687W—5294N—7243V)

**REDERS,  
LEEST UW  
VAKBLAD**

REDERS en  
VISSERS,  
voor uw

**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 811.01

Beroepsvereniging

Zeebrugge

# HAND IN HAND

## 140 F.

*Nylon Netwerk*

## 140 F.

(6681V)

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE  
— Tel. 767.07 —

— 0 —

HET KOUDSTE  
HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

# het visserijblad

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

## ZEEUWSE VISSERIJ IN GEVAAR DOOR VOORGENOMEN AFSLUITING VAN DE OOSTERSCHDELDE

De visserij in Zeeland verkeert in een moeilijke situatie. Door de vermoedelijke afsluiting van de Oosterschelde wordt het voortbestaan van de gehele Zeeuwse visserij in zijn huidige vorm aangetast, aldus de inleiding van het jaarverslag 1971 van Zevibel, de Nederlandse Vereniging tot bevordering der Zeeuwse visserijbelangen.

Voor de mosselcultuur betekent de afsluiting verlies van de mosselpercelen in Zeeland en het verlies van de natuurlijke verwaterplaatsen bij Yerseke. Nu de overheid nog geen beslissing inzake realisering en situering van de kunstmatige mosselverwaterplaatsen heeft genomen, verkeert zelfs de toekomst van het gehele mosselbedrijf in gevaar. Voor de garnalenvissers en de zeevissers in Zeeland zou afsluiting der Oosterschelde het verlies betekenen van een watergebied, dat voor de kustwateren van Zeeland en een gedeelte der Zuidelijke Noordzee, de functie van kinderkamer voor jonge vis had.

Het verlies van de Oosterschelde voor de kottervloot in Zeeland is nog niet te schatten. Bovendien wordt de vraag opgeroepen op welke visserij (en waar) in de toekomst de misschien onrentabele vloot van garnalen en kabeljauwvissers (en wellicht ook het middenslag-type kotters) moet overschakelen bij een verandering in de visstand in het zuidelijk deel der Noordzee en de kustwateren van Zeeland en België.

Als uitvloeisel van de Oosterschelde materie is ook de kwestie van de havenconcentratie in Zeeland aktueel geworden. Zevibel is in de Commissie Havenconcentratie Zeeland vertegenwoordigd.

Alle veranderingen en problemen zoals deze hierboven geschetst (inhoudende afsluiting van de zeegaten beneden de Nieuwe Waterweg) zijn het gevolg van de Deltawet. Om de onredelijk zware gevolgen van de schade Deltawet voor de visserij in Zeeland op te heffen, is de Deltawet tot stand gekomen. Bij de uitwerking van de normen, die ingevolge deze wet gehanteerd zullen worden heeft de Zeeuwse Visserij verenigd in Zevibel reeds veel bereikt. Vooral de uitkering voor de zg. tussentijdse schade ondanks het feit, dat men zich op de wachtlijst laat plaatsen en de erkenning van het produktieverlies zijn zeer belangrijk; dit laatste zal ook van belang kunnen zijn voor de eventuele schade die in de toekomst de kustvisserij zal lijden.

Het is de zaak voor onze vereniging, aldus het verslag, de vinger aan de pols te blijven houden. De relatie Zevibel-Overheid is goed. In Den Haag wordt Zevibel als spreekbuis van het bedrijfsleven in Zeeland en gesprekspartner met een grote dosis inspraak aanvaard. Er is dan ook goede hoop dat ook de verdere wensen met betrekking tot de Deltaschadewet binnen het kader van de wet, gerealiseerd kunnen worden.

Gemeend wordt dat de overheid naast de Deltaschadewet moreel gedrongen is de nodige faciliteiten aan de Zeeuwse visserij te verschaffen, die nodig zullen blijken te zijn op grond van gevolgen van de Deltawet.

Gedacht wordt in dit kader ondermeer aan de kunstmatige mosselverwaterplaatsen en een financiële regeling van de kottervisserij, strekkende tot aanpassing van de kustvloot aan de andere visserij, die zij in de toekomst wellicht zal gaan bedrijven, hetgeen met zeer grote kosten gepaard zal moeten gaan.

In januari werd de Zeeuwse vissersvloot opgeschrikt door de ramp van de Br. 16, die met man en muis is vergaan. Een verlies van vier gewaardeerde kollega's, dat ons doet inzien hoe gevaarlijk het beroep van visser kan zijn en dat alle vissers in Zeeland en Zevibel diep heeft getroffen. Voor verdere rampen is onze vloot God zij dank gespaard gebleven.

### GEDAANTEVERWISSELING

De kottervloot in Zeeland ondergaat een gedaanteverwisseling. De schaalvergroting zet zich nog steeds voort en de tendens is, dat in de toekomst deze ontwikkeling zich nog sterker zal manifesteren.

De eerste 27 meter kotters, de Br. 14, 900 PK, kwam in Zeeland in de vaart, terwijl enkele garnalenschepen uit de vaart werden genomen, al of niet vervangen door schepen met groter motorvermogen.

De visserij op platvis krijgt steeds meer de overhand op de traditionele garnalvisserij.

Arnemuiden en Vlissingen lopen in de ontwikkeling van de vloot voorop. Weldra zal ondermeer een nieuwe 900 PK kotters, de ARM 15, in de vaart komen. Het ligt in de verwachting, dat meerdere zullen volgen.

In Breskens en Colijnsplaat wordt de kat veelal nog meer uit de boom gekeken, te meer daar de huidige visserij voldoende rentabel is en niet met grote financiële risico's gepaard gaat.

In Vlissingen werd geen garnaal meer aangevoerd, de aanvoer bestond voornamelijk uit platvis, waarbij de schol zeer belangrijk was in 1971. De Arnemuidense vissers die nog ter garnalenvangst uitvaren, voeren aan te Colijnsplaat en in mindere mate te Breskens. In Breskens was er 'n gevarieerde aanvoer, doordat vele kotters gemakkelijk overschakelden van garnalenvisserij naar tongvisserij en desgewenst naar kabeljauwvisserij.

Vlissingen werd in 1971 voorzien van betere akkomodatie. De vismijn verhuisde naar de Koopmanshaven, hetgeen een grote omzetting voor gevolg had.

De vissershaven Colijnsplaat wordt door ernstige moeilijkheden geplaagd. In de eerste plaats is er een exploitatie-tekort van de vismijn, terwijl in de tweede plaats de bevaarbaarheid van de haven problemen met zich brengt. Er wordt voldoende druk uitgeoefend door Zevibel om Colijnsplaat als vissershaven tot 1978, het jaar der vermoedelijke afsluiting van de Oosterschelde, te behouden voor hen die Colijnsplaat als thuishaven hebben en daar veelal woonachtig zijn.

De Zeeuwse kottervisserij was in 1971 in het algemeen zeer rendabel. Zowel de vis als garnalen maakten prijzen die boven het landelijk gemiddelde lagen, hetgeen voor de garnalen, ondanks een zeefwijdte van 6,5 mm. in Zeeland, als een onderstreping van het juiste beleid van Zevibel in deze mag worden gezien.

Visserij-technisch dient nog aangetekend, dat in 1971 de visborden, die bij de invoering van de bokkervisserij werden afgeschafte, weer worden gebruikt om goede wijting-, gul- en kabeljauwvangsten mogelijk te doen zijn.

### KWALITEITSMOSSELEN

Het mosselseizoen '71-'72 is pas eind juli goed op gang gekomen, wegens de uitzonderlijke rijkdom van het water aan plankton. De groei, het vleesgewicht en de kwaliteit van de mosselen waren uitzonderlijk, met uitzondering van de percelen in het Volkerak; hetgeen voornamelijk was te wijten aan het spuien van te veel zoet water door de Volkeraksluizen over de aldaar gelegen percelen. Door deze situatie in het Volkerak werden vooral de Bruinisser kwekers, die door de afsluiting van de Grevelingen toch al te zwaar getroffen werden, sterk gedupeerd.

De prijsontwikkeling was onbevredigend en is zeer ten achter gebleven bij het seizoen 1970-'71. Waren de prijzen aan het begin van seizoen '71-'72 nog redelijk, reeds in augustus trad een sterke prijsdaling op, waarna geen verbetering in de prijs meer is opgetreden.

In het afgelopen seizoen heeft zich een sterke solidariteit van de mosselkwekers gemanifesteerd door het betalen van een bijzonder fondsheffing voor het opvangen van grote hoeveelheden fondsmosselen. Een zeer belangrijk punt waaraan Zevibel aandacht zal besteden is de afzet. Noodzakelijk is dat hieraangaand onderzoek wordt verricht.

(vervolg blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

## EENHEID EN SOLIDARITEIT NOODZAKELIJK

Gezien de problemen, waarmee de visserij in het algemeen en de Zeeuwse visserij in het bijzonder gekonfronteerd wordt, en in de toekomst ongetwijfeld nog gekonfronteerd zal worden, is het zaak zich als EENHEID bij de overheidsinstanties te doen gelden en zoveel mogelijk te voorkomen, dat afbreuk wordt gedaan aan de Zeeuwse visserij. Versnippering en een verdeeld standpunt verzwakt de positie van de Zeeuwse visserij, bij de autoriteiten, waar thans Zevibel zo goed is vertegenwoordigd. Deze positie mag niet op het spel worden gezet, gezien het vele dat voor het Zeeuwse visserijbedrijf nog gedaan moet worden. Men denke, om een greep te doen aan het gevaar der watervervuiling, overbevissing, de afsluiting van de Oosterschelde en haar alternatieven, de reeds gememoreerde kunstmatige mosselverwaterplaatsen en de aanpassing der kustvloot.

Voor een organisatie als Zevibel is een moeilijke taak weggelegd, maar met de steun van de gehele Zeeuwse visserij zal een goed ingevoerde organisatie als de onze zeer zeker het zijne kunnen bijdragen tot een realisering van een gunstige ontwikkeling van de Zeeuwse visserij IN ZIJN ALGEMEENHEID.

## DE ZEEUWSE MOSSEL- EN OESTERTEELT

Gemeente van inschrijving	1 januari 1971		1 januari 1972	
	aantal	PK	aantal	PK
Bergen op Zoom	1	75	1	75
Bruinisse	38	5.788	37	6.380
Graauw	2	180	1	120
Hontenisse	4	329	2	250
Hontenisse	4	329	2	250
Terneuzen	1	75	1	75
Tholen	7	645	6	645
Yerseke	84	11.711	88	12.359
Zierikzee	10	1.830	10	1.830
<b>Totaal</b>	<b>148</b>	<b>20.753</b>	<b>147</b>	<b>21.854</b>

De vloot van oester- en mosselvaartuigen liep in het verslagjaar terug met 1 vaartuig. Het totale motorvermogen steeg met 1101 PK. Het gemiddeld motorvermogen bedroeg per 1 januari 1972 149 PK tegen 140 PK per 1 januari 1971. In de jaren 1968, 1969 en 1970 bedroeg het gemiddeld motorvermogen respectievelijk 106, 139 en 140 PK.

	Kg.	Fls.
Breskens	455.800	1.161.994
Brouwershaven	36.747	71.400
Colijnsplaat	542.784	1.544.781
<b>Totaal</b>	<b>1.035.331</b>	<b>2.778.175</b>
Voor menselijke consumptie verkochte binnenlandse garnalen	53.823	96.208
Voor menselijke consumptie verkochte exportgarnalen	981.508	2.681.967
Gemiddelde prijs binnenland	—	1,79
Gemiddelde prijs export	—	2,73
Aanvoer pufgarnalen	9.910	198
Gemiddelde opbrengst per 100 kg.	—	2,—

## INVOER IN NEDERLAND UIT WEST-DUITSLAND

	1970		1971	
	Kg.	Fl.	Kg.	Fl.
Gepelde garnalen	730.000	6.379.000	434.000	5.521.000
	(Bfr. 89.306.000)		(Bfr. 77.294.000)	
Ongepelde garnalen	1.527.000	3.088.000	1.381.000	4.158.000
	(Bfr. 43.232.000)		(Bfr. 58.212.000)	

De gegevens omtrent de Zeeuwse visserijvloot zijn ontleend aan de betreffende publikaties van de Direktie der Visserijen van het Ministerie van Landbouw en Visserij.

De resultaten der leveringen van het afgelopen seizoen en de twee daarvoor voorafgaande zijn als volgt (in tonnen van 100 kg.) van geheel Nederland.

## Aanvoer

Seizoen	1971/1972	1970/1971	1969/1970
Zeeland	381.926 ton	429.060 ton	397.304 ton
Waddenzee	805.689	326.975	487.608
	<b>1.187.615</b>	<b>755.855</b>	<b>884.912</b>
Afgenomen door handel	910.823 ton	688.931 ton	884.912 ton
Waarden	13,5 ml. fl.)	17,1 milj. fl.	18,2 ml. fl.
	(189 mln. B.F.)	(239,5 milj. B.F.)	(254,8 mln. B.F.)
Opgenomen fonds	276.792 ton	66.924	

## DE ZEEUWSE GARNALEN- EN VISVLOOT

Gemeente van inschrijving	1 januari 1972		1 januari 1971	
	aantal	PK	aantal	PK
Arnhemuiden	18	5.585	16	5.535
Breskens	24	6.159	23	6.461
Klundert			1	285
Kortgene	5	1.051	5	1.051
Terneuzen	5	684	5	859
Tholen	10	3.385	11	4.048
Ylissingen	10	4.430	9	4.655
Yerseke	14	1.420	4	808
<b>Totaal</b>	<b>86</b>	<b>22.714</b>	<b>74</b>	<b>23.702</b>

Het motorvermogen steeg met 988 PK en bedraagt thans gemiddeld per vaartuig 320 PK tegen 264 PK in 1971 en 258 PK in 1970.

De gegevens omtrent de Zeeuwse visserijvloot zijn ontleend aan de betreffende publikaties van de Direktie der Visserijen van het Ministerie van Landbouw en Visserij.

## AANVOER GARNALEN

In de aanvoerplaatsen in Zeeland werden in 1970 en 1971 de volgende hoeveelheden garnalen voor menselijke consumptiedoeleinden verkocht:

1970	Kg.	Fls.	1971	Fls.
Breskens	455.800	1.161.994	420.979	1.212.445
Brouwershaven	36.747	71.400	—	—
Colijnsplaat	542.784	1.544.781	232.777	815.944
<b>Totaal</b>	<b>1.035.331</b>	<b>2.778.175</b>	<b>653.756</b>	<b>2.028.389</b>
Voor menselijke consumptie verkochte binnenlandse garnalen	53.823	96.208	58.366	125.931
Voor menselijke consumptie verkochte exportgarnalen	981.508	2.681.967	595.390	1.902.458
Gemiddelde prijs binnenland	—	1,79	—	2,16
Gemiddelde prijs export	—	2,73	—	3,19
Aanvoer pufgarnalen	9.910	198	—	—
Gemiddelde opbrengst per 100 kg.	—	2,—	—	—

De totale verkoop van consumptiegarnalen daalde in vergelijking met 1970, aanzienlijk en wel van 7.135 ton tot 4.243 ton.

De waarde van deze verkoop bedroeg in 1970 Fl. 16,6 miljoen (232,4 miljoen Bfr.) tegen Fl. 13,2 miljoen (184,8 miljoen Bfr.) in 1971.

In 1971 behaalde 51 ton consumptiegarnalen de minimumverkooprijzen niet, tegen 254 ton in 1970.

Voor Zeeland waren deze totalen respectievelijk 2,5 ton en 13 ton. Tot zover deze gegevens uit het jaarverslag 1971 van Zevibel.

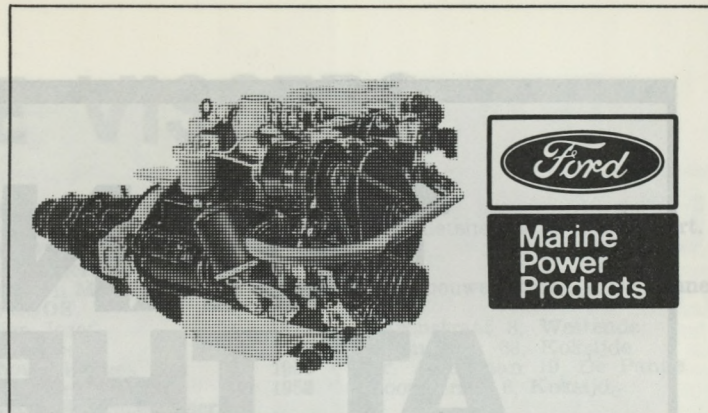
Ja, de nieuwe Ford 2400 diesel-motoren leveren de prestaties van benzinemotoren gekombineerd met al de voordelen van de dieselbrandstof.

- licht en krachtig\*
- kompakt
- super-snelle 4 en 6 cylinder diesel-motoren
- brand-risiko's totaal uitgesloten

\*Bijvoorbeeld: de nieuwe 6 cylinder weegt slechts 292 kg maar levert bij 3,600 omw/min 87 rem p.k.

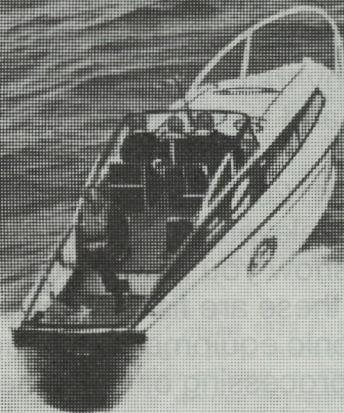
Stap dus vastberaden over naar de gloednieuwe Ford 2400 reeks. Een moderne reeks diesel-motoren met dezelfde prestaties als benzine-motoren. Wil u er meer over weten?

Neem contact op met: Ford Motor Company (Belgium) N.V.  
Postbus 276, 2000 Antwerpen, Tel: (03) 41.33.52.  
Koncessiehouder voor België en het Groothertogdom Luxemburg,  
Ets Willy Evrard, avenue du Roi Albert 53, 5220 Andenne,  
Tel: (085) 217.75.



Ford's nieuwe 2400 reeks-een lichtgewicht met punch

**Laat u niet misleiden door de snelheid.  
De nieuwe reeks Ford motoren zijn diesels!**



# TURN RIGHT AT THE FRØYA FISHING BANKS

If you're arriving by ship from the south take a bearing on the Agdenes Lighthouse. From there you just have to follow the shipping lanes in to NOR-FISHING '72 - The 4th International Fisheries Fair. If you are coming by train, plane or are using your car, the stream of experts and technicians will indicate the way to the fair.

During the period 14-20 August you will find approximately 140 exhibitors from eleven countries at the Nidarø Hall. They are there to show you the latest items on the market - whether these are fishing equipment, ships' gear, electronic equipment, packaging, machines for fish processing or equipment for retail dealers.

Regardless of what you are looking for: NOR-FISHING '72 is the meeting place for experts and technicians from all branches of the fishing industry.

# 4

NOR-FISHING '72  
The 4th International  
Fisheries Fair

14-20 August, Trondheim, Norway.  
P.O.Box 130, Skøyen, Oslo 2, Norway.

FRØYA  
FISHING  
BANKS



# BESCHIKBARE VISSERS

Zoals bekend wordt in de inkomhall van de Rederscentrale dagelijks ten behoeve van reders en schippers de lijst uitgehangen met de niet varende vissers.

Deze gegevens worden medegedeeld door de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling, gewest Oostende. Vanaf deze week zullen wij in het vakblad deze gegevens overnemen. Men dient er wel rekening mee te houden dat bij het verschijnen van deze lijst, het hier de beschikbare vissers betreft zoals de toestand zich voordoet iedere donderdag en zoals ze werd medegedeeld door de R.V.A. te Oostende.

In de loop van de vrijdag en zaterdag kunnen zich evenwel wijzigingen voordoen, dewelke dan kunnen worden vernomen op de Rederscentrale. Gehoopt wordt hiermede aan de reders een bijkomende dienst inzake aanmonstering van bemanning te verlenen en dat daarvan ook gebruik zal worden gemaakt.

<b>SCHIPPER 120 PK</b>	1917	Recolletenstraat, 3, Nieuwpoort.
Asaert Georges		
<b>MATROOS-motorist kust. en mid-</b>		
<b>denslagvisserij.</b>		
Geerardyn Michel	1940	Landbouwersstraat, 4, De Panne
<b>MATROOS</b>		
Coulier Jozef	1923	Baronstraat 8, Westende
Hielen Albert	1942	Strandlaan 68, Koksijde
Vanhove Georges	1950	Pr. Albertlaan 19 De Panne
Ocquet Robert	1952	Noordstraat 8, Koksijde
<b>MATROOS diepzevisserij</b>		
Vanhove Gilbert	1922	Zonnebloemweg 17, De Panne
<b>LICHTMATROOS</b>		
Schoolaert Johnny	1955	Wielewaelstraat 12, De Panne
<b>STUURMAN</b>		
Schoolaert Wilfried	1931	Wielewaelstraat 12, De Panne

## BESCHIKBARE VISSERS TE OOSTENDE

### MATROZEN

Naam	Geboortedatum	Adres
Beyen Gaston	1921	Ed Hammanstraat 18, Oostende.
Smissaert	1939	Pr. Albertlaan 15, Oostende
Pinto Soarez	1931	El Mar, St Pieters en Paulusplein Oostende
Fonteyne R.	1941	Ieperstraat 13, Oostende
Huys Hendrik	1915	Noord Eedestraat 14, Oostende
Corveleyn Daniël	1944	A. Liebaertstraat 85, Oostende
Verknokke Oscar	1932	Ed. Hammanstraat 5, Oostende
Goderis Florimont	1939	Gerststraat 36, Oostende
Dehamers Camiel	1929	Gelijkheidstraat 148b, Oostende
Rauw Victor	1952	Torhoutsteenweg 225, Oostende
Van Gremberghe Hubert	1945	Rogierlaan 76, Oostende
Boydens Norbert	1944	Molenstraat, 21, Oostende
Joris August	1916	Plantenstraat, 61, Oostende.
Cattoor Valère	1939	Brabantstraat 14, Oostende
Perveira J.	1922	St. Paulusstraat 4, Oostende
Rego Roger	1938	Th. Vanloostraat 13, Oostende
Peire Antonio	1930	St. Paulusstraat 4 Oostende
Dekeyser Eddy	1945	A. Liebaertstraat 22 Oostende
Kiekens Robert	1950	Twee Bruggenstraat 2, Oostende

### LICHTMATROZEN

Chaffaart Eddy	1952	Dr Ed. Moreauxlaan 23, Oostende
Demone Norbert		Noord Eedestraat 19, Oostende
Dewulf Guido	1954	Twee Bruggenstraat 2, Oostende
Eeneman Edwin	1959	Goedheidstraat 92, Oostende

### MOTORISTEN

Yserbyt Constant	1919	Frère Orbanstraat 50, Oostende
Soudemont Lilian (80 pk)	1930	Spoorwegstraat 11, Oostende
Snauwaert Gustaaf (275 pk)	1944	St Paulusstraat 61, Oostende
Samaey Willy	1952	Northlaan, 5, Oostende.
Verhaeghe Victor	1917	Vingerlingstraat 2, Oostende
Verhaeghe Robert	1933	Voorhavenlaan 120, Oostende
Torreborre Georges	1910	Dekerijstraat 21, Oostende

### STUURMANNEN

Lambrecht Emiel	1925	Rudderstraat, 60, Oostende
-----------------	------	----------------------------

### SCHIPPERS

Bruga Julien	1926	Stanleylaan 50, Oostende
Bernard Ramond	1932	Mariakerkelaan 240, Oostende
Daems Johnny	1948	St Antoniusstraat 1, Oostende
Deweert Albert	1915	H. Borgerstraat 23, Oostende
Vantorre David	1919	A. Liebaertstraat 7, Oostende
Collier Roger	1923	Vredestraat 46, Oostende
Brys Roland	1930	Noord Edestraat30, Oostende
Rau Romeo	1943	Vrijhavenstraat 33, Oostende
Verhaeghe Fernand	1953	Vingerlingstraat 2, Oostende

## BESCHIKBARE VISSERS TE NIEUWPOORT

### MOTORISTEN

Vandermeeren Fr. (500 pk)	1923	„Repos”. St. Elisabethlaan 35, De Panne.
Rigaux Marcel ((275pk)	1948	Veurnestraat 383, De Panne

### SCHEEPSJONGEN

(getuigschrift aspirant schipper)		
Heyman Charles	1956	Recolletenstraat, 36, Nieuwpoort
Dewitte Leon	1954	Langestraat 40, Nieuwpoort

### SCHIPPER MIDDENSLAG

Rigaux Maurice	1914	Pr. Albertlaan 38 De Panne
----------------	------	----------------------------

## BANK VAN BRUSSEL

Op 31 maart 1972 bedroeg het totaal aan werkmiddelen, ingezameld door de Bank van Brussel bij haar privé- en institutioneel cliënteel F. 172,4 miljard, wat een verhoging betekent van 14 % t.o.v. het vorig jaar. De deposito's van de cliënteel kenden tijdens het boekjaar een constante aangroei om in 1971/72 F. 110,2 miljard te bereiken, tegenover F. 94,9 miljard in 1970/71, hetzij een stijging van 16,1 %.

De groei van de werkmiddelen, als gevolg van de uitbreiding van het agentschappennet — voor het ogenblik 968 agentschappen tegenover 934 in 1970/71 — heeft de Bank van Brussel toegelaten haar kredieten aan de privé-sektor te verruimen en de kredieten in Belgische frank aan de overheidssector te verstevigen.

De portefeulle der Belgische overheidsfondsen bedroeg F. 45,3 miljard, tegen F. 36,8 miljard één jaar voordien, hetzij een aangroei van 23,20 %.

De benutting van de aan de cliënteel toegestane kredieten beliep per 31 maart 1972 F. 81,6 miljard, wat een verhoging met F. 7 miljard of 9,44 % inhoudt.

Een gevoelige stijging is waar te nemen in de vermogens die voor beheer worden toevertrouwd aan de door de Bank gepatroneerde beleggingsfondsen. Renta Fund, waarvan de activa in de loop van het boekjaar met 51,5 % gestegen zijn om tegenwoordig de Lux. F. 9 miljard te benaderen, genoot vooral de interesse van het publiek. Anderzijds heeft de Bank besloten, met akkoord van de Société de Gestion Luxembourgeoise en de Banque Internationale à Luxembourg, het Sogelux Capital Fund om te vormen in Renta Capital Fund, een internationaal kapitalisatiefonds gericht op beleggingen met hoge inkomsten automatisch herinvesteerd.

De Bank van Brussel heeft verder deelgenomen aan de markt der Euro-obligaties. Ze is voor een totaal van \$ 179 miljoen tussen gekomen in het beheer van talrijke emissies.

Bezorgd om haar vertegenwoordiging in alle grote Europese financiële centra, heeft de Bank op 10 juni 1971 een Zwitsers filiaal opgericht — de N.V. Bank van Brussel (Zwitserland) — met een beginkapitaal van F.S. 20 miljoen. Anderzijds heeft zij, in akkoord met de Algemene Bank Nederland, de Dresdner Bank en de Bayerische Hypotheken- und Wechsel- Bank, het permanent sekretariaat, waarin elk van de participanten vertegenwoordigd was, omgevormd in een naamloze vennootschap: de «Associated Banks' of Europe Corporation», in 't kort «ABECOR». Samen met de andere participanten van «ABECOR», heeft de Bank te New York een «Investment Bank» gesticht met een kapitaal van \$ 5 miljoen: de «A.B.D. Securities Corporation». Er werd besloten kantoren te openen te Johannesburg, Mexico City en Sydney.

De winst van het boekjaar bedraagt F. 719.162.248, hetzij een verhoging met 4,70 %. Samen met de overdracht van F. 70.654.553, vormt ze een te verdelen winst van F. 789.816.801. Tijdens de zitting van 24 mei 1972 heeft de Raad van Beheer besloten aan de Algemene Vergadering de uitbetaling van een nettodividend van F. 125 per aandeel voor te stellen, tegenover F. 120 in 1970/71. Indien de Vergadering dit voorstel goedkeurt, zal aan de aandeelhouders een totaal van F. 515.625.000 worden uitgedeeld, i.p.v. F. 495.000.000 het voorgaande jaar.

Een bedrag van F. 87.141.441 zal opnieuw worden overgedragen naar het volgend boekjaar. Het dividend van F. 125 zal betaalbaar gesteld worden vanaf 23 juni 1972.

(5286N—7242V)

# HULP IN NOOD STREEFT NAAR VERDERE UITBOUW VAN KOOPERATIEVE BELANGEN

20 t.h. ristourne op de premies voor 1971 - Activiteiten onder een banier in drie havens

Vorige week vrijdag hield de onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen „Hulp in Nood” haar jaarlijkse statutaire vergadering. Een evenement dat ieder jaar met grote belangstelling wordt gevolgd. Betrokken maatschappij verzekert immers meer dan 60 t.h. van de nationale vissersvloot, m.a.w. „Hulp in Nood” blijft ontegensprekelijk aan de spits inzake de verzekering van vissersvaartuigen. En dit niet enkel op het vlak van de zeer goedkope premies; vooral de diensten welke de maatschappij aan haar leden verleent zijn in vele gevallen van uitzonderlijk belang in de exploitatie. Dit laatste is weer zeer duidelijk naar voor gekomen uit het desbetreffend jaarverslag.

« Hulp in Nood geeft geld aan reders om de nieuwbouw of de inbouw van motoren teneinde de verjonging van de vloot te stimuleren. Hulp in Nood bezit, benevens het voorbehoudingsfonds der leden ten bedrage van 15 miljoen, eveneens een reserve van 15 miljoen. Anderzijds kunnen er nog gronden ten gelde gemaakt worden. Waarom zou er dan én te Zeebrugge én te Oostende én te Nieuwpoort niet kunnen overgegaan worden tot de uitbouw van onze maatschappij onder éénzelfde banier, gesplitst in een afdeling « verzekerings », een afdeling « verkooporganisatie » en een afdeling « Bouw en herstelling » met in elke haven een lokaal comité dat in één centraal comité zou vertegenwoordigd zijn, dit alles om de verdere uitbouw van de coöperatieve belangen te behartigen ».

Dit gaf directeur P. Vandenberghe in zijn jaarverslag ter overweging aan de algemene vergadering.

« Het zou ons toelaten de premies voor de verzekering, de verkooprijzen van vistuig en uitrustingsbenodigheden en de kwaliteit beter te controleren en onmiddellijk hogere ristournes uit te keren. Het zou ons toelaten al wat onze vissers nodig hebben, te leveren aan prijzen die veel lager liggen dan deze welke U tot vóór enkele maanden moest betalen, door het feit dat monopolies gebroken worden.

Er zijn dan ook plannen om de betrokken beheerders van Hulp in Nood en SCAP samen te roepen en te overleggen op welke wijze een dergelijke realisatie kan geschieden.

## BELANGRIJKE RISTOURNES

Dank zij een gezonde uitbating over het besproken boekjaar, kon de beheerraad opnieuw een ristourne van 20 % op de betaalde premies voorstellen aan de algemene vergadering. In deze optiek gezien zijn de verzekeringspremies van Hulp in Nood ontegensprekelijk de voordeligste en helpen aldus in grote mate de algemene onkosten van de reders dragelijker maken. Aan de hand van de statistieken over de laatste jaren, inzonderheid

wat betreft de totale verliezen, blijkt het zeer duidelijk dat de saneringsmaatregelen welke indertijd door Hulp in Nood werden genomen met het oog op een modernisatie van de vloot, thans vruchten opwerpen. Onder deze saneringsmaatregelen kunnen in de eerste plaats de rechtstreekse bevordering van de nieuwbouw door het verlenen van scheepskredieten, tegen zeer lage interesten, vernoemd worden. In de tweede plaats de onvermoeide tussenkomsten van de maatschappij bij de bevoegde instanties tot het bekomen van een adequate slooppremie. Verder een progressieve verzekeringspremie met voordelige premievoet voor jonge vaartuigen en het weigeren van gevaarlijke en ongezonde risico's.

De verjonging van onze vloot heeft zich dan ook gunstig weerspiegeld in een kleiner aantal totale verliezen met minder kapitaal en dit niet-tegenstaande ons totaal verzekerd kapitaal nagenoeg verdubbelde.

Deze gunstige evolutie heeft ons toegelaten het vertrouwen van de herverzekeraars te winnen en voordelige voorwaarden tot herverzekering te bedingen, hetgeen tenslotte resulteert in zeer lage verzekeringspremies voor onze leden.

Als we nu echter in de laatste jaren de vruchten plukken van onze reglementen en polis, dan moeten we toch niet denken dat we nu ook voor de toekomst veilig gesteld zijn. Inderdaad onze statistieken, verder in ons jaarverslag opgenomen, leren ons dat de vissersvloot in het algemeen terug veroudert. Onze maatschappij heeft dus zeker als gebiedende plicht deze evolutie van zeer nabij te volgen.

De bouw van nieuwe vaartuigen is ook verminderd wegens gebrek aan produktieve uitbating. Ze is eveneens verminderd omdat de lonen en sociale lasten zo zwaar wegen tegenover de opbrengsten, dat alleen eigenaars met bekwame schippers en eigenaars-schippers en/of eigenaars-motoristen, er nog een rentabele zaak kunnen van maken.

## ENKELE CIJFERS

Onderstaand geven wij nog enkele cijfers weer die wij ontleenden aan het desbetreffend jaarverslag. Voor wat het premie-inkomen betreft kan gezegd worden dat dit tussen de periode 1961-1971 méér dan verdubbeld is. Dit niettegen-

staande het aantal verzekerde eenheden verminderde van 228 tot 179. Vermelden wij echter dat anderzijds het verzekerd kapitaal eveneens méér dan verdubbelde tijdens de besproken periode. Verwacht mag worden dat het premie-inkomen voor de volgende jaren enigszins zal stagneren gezien de nationale vloot naar aantal eenheden jaarlijks terugloopt, hetgeen zijn logische weerslag moet vinden in 't aantal verzekerde eenheden van Hulp in Nood.

Precies voor wat betreft de verhoogde ouderdom van de vissersvloot kan wel vermeld worden dat in 1968 nog 52 % van de vloot van Hulp in Nood minder dan 5 jaar oud was. In amper drie jaar tijd is dit aantal geslonken tot 33 %. Het is dan ook een dringende noodzaak dat hieraan wel een bijzondere aandacht besteed wordt, zo vermeldt het jaarverslag. De slooppremie zoals ze is opgevat is een volledige mislukking en zeker geen stimulans tot nieuwbouw. De gestelde voorwaarden zijn van dien aard dat tientallen verouderde en economisch niet renderende vaartuigen het bemanningsprobleem en de ver-

nieuwing in de weg staan. Op dit vlak zouden ook de gemeentebesturen en de provincies een stimulerende werking kunnen uitoefenen; o.m. door het verlenen van aanmoedigende steunmaatregelen.

Totdaar de voornaamste punten uit het jaarverslag. Andermaal is duidelijk naar voor gekomen dat de coöperatieve werking de enige redding kan betekenen voor onze visserij die momenteel verre van gunstige tijden meemaakt. Spijtig genoeg schijnen nog altijd veel te veel mensen niet doordrongen van deze opvatting. Zolang dit niet is gebeurd, zolang de machten verdeeld zijn, kan op geen ernstige manier gedacht worden aan doeltreffende sanering.

Na de vergadering werd voor 1.006.559 fr aan ristournes uitgekeerd en werd tenslotte onder de 106 aanwezigen een koud buffet opgediend in het Hotel Europa, dat een uitstekende propaganda mag genoemd voor dit hotel en voor Hulp in Nood zelf, waar het groot getal aanwezigen getuigenis aflegde van zijn vertrouwen in de beste Koöperatieve verzekering welke de visserij in Europa kent.

## DEMONSTRATIES MET REDDINGVLOTTEN OPNIEUW EEN ENORM SUKSES TE NIEUWPOORT

Dat de reders en vissers uit de Westhoek een zeer grote liefde hebben voor hun beroep werd vorige week woensdag andermaal bewezen naar aanleiding van de demonstraties met reddingvloten die te Nieuwpoort plaatsvonden aan boord van de « Cdt Fourcault ». Bevelvoerder van Eeckhoutte van voornoemd schoolschip mocht zich inderdaad in een zeer ruime belangstelling verheugen. Een dertigtal vissers, alsmede een vijftiental belangstellenden en zelfs vrouwen kwamen de demonstraties bijwonen.

Na de diaprojektie aan boord van het vaartuig werden veel onder-richtingen gegeven in verband met de preciese aanwending van het pneumatisch opblaasbare reddingvlot dat ondertussen reeds herhaalde malen zijn doeltreffendheid heeft bewezen en vele vissers van een zekere verdrinking heeft gered. Hierbij werden veel vragen gesteld. Op een vraag of het nu niet gevaarlijk was om van boord in het vlot te springen werd hierop (terecht) negatief geantwoord. En ten bewijze hiervan sprongen spontaan enkele vissers vanop het dek van de « Cdt Fourcault » — zowat vier meter hoogte — pardoes in het vlot. Verder werd aange- toond welke precies de inhoud is van het overlevingspakket dat zich

aan boord van ieder vlot bevond en op welke wijze hiermede dient omgesprongen.

Nadien was eenieder het er over eens dat bevelvoerder Van Eeckhoutte en zijn crew andermaal zeer nuttig werk hebben verricht.

## Aan de hh. uitvoerders van landbouw-, tuinbouw- en visserijproducten

Betreft: gunstige oplossing van de moeilijkheden inzake oorsprongsattesten bij uitvoer naar Portugal.

Het Departement van Landbouw-ontving de bevestiging dat de Portugese autoriteiten de kommunautaire oorsprongcertifikaten erkennen en niet meer, zoals voorheen, zullen eisen dat ALLE attesten tot waarborg van de oorsprong opgesteld worden door een Belgische Kamer voor Handel en Nijverheid.

De kommunautaire oorsprongcertifikaten die volgens de terzake geldende wettelijke bepalingen afgeleverd worden door de N.D.A.L.T.P., de N.Z.D. e.a. zullen dan ook geen moeilijkheden meer meebrengen voor de hh uitvoerders bij zendingen naar Portugal.

# Onderzoeksraad voor de zeevaart

## AANVARING O.318 MET SLEEP VAN SLEEPBOOT

In deze zaak wordt schipper A. Puystiens gehoord als getuige. Getuige bevestigt zijn voorgaande verklaringen en getuigt dat hij zich bezighield met een positie bepaling van zijn vaartuig. Hij heeft wel enkele lichtjes gezien van vaartuigen maar schonk er geen bijzondere aandacht aan. Matroos Brysse die van wacht was kon volgens schipper Puystiens volledig worden vertrouwd. In de zowat 8 jaren dat Brysse aan boord is was er nooit reden tot klachten. Matroos Brysse is de schipper komen verwittigen dat hij dacht over iets te zijn gevaren. Toen de schipper in het stuurhuis kwam was het vaartuig reeds achter hem en kon hij de lichten die het schip voerde niet onderscheiden wegens de deklichten en de schijnwerpers. Schipper Puystiens was zowat 10 tot 15 minuten in de kaartenkamer om de consol-tellingen te controleren. De snelheid van het vaartuig was 11 mijl. Vooraleer hij naar de kaartenkamer ging heeft de schipper wel een 4-tal vissersvaartuigen gezien waarvan de lichten één geheel vormden. Bij die groep lichten bleek later een sleep te zijn. De zaak wordt in voortzetting gegeven op een latere datum.

## AANVARING Z.538 MET BLINDE BOEI

Schipper Degroote wordt gehoord als betrokkene. Hij had in de omgeving van andere boeien zijn Deca controles niet vergeleken. Hij had tevens om enkele vaartuigen in een pas te vermijden over de Steenbank gelopen. Ook hier werd geen controle gedaan op de echo sounder. De aanwezigheid van de blinde boei was de schipper wel bekend.

De heer Rijkskommissaris is van oordeel dat de schipper niet alles heeft gesteld om de aanvaring te vermijden. De raad wijst de schipper tevens op het gevaar van dergelijke aanvaringen. Door het ambt van de Rijkskommissaris wordt een waarschuwing gevraagd. De uitspraak volgt op latere datum.

## VERGAAN VAN DE Z.577

G. Welvaert, wordt gehoord als getuige in deze zaak waarbij gelukkig geen mensenlevens te betreuren vielen. Uit de verklaringen van de getuige blijkt dat de bokken aan de voormast zijn bevestigd, voormast die zowat 1 m werd achteruit geplaatst. Beveiliging van de uiterste blok van de bok loopt dwars over de mast naar de mastpot. De bokken waren op het ogenblik van de gebeurtenissen meer getopt, dan normaal aangezien gevist werd met bomen van 4 m in plaats van 9 m. De vislier is aan beide zijden uitgerust met een friktiekoppeling, waarbij de snelheid bij verschillende belasting op de twee trommels kan variëren. Beide trommels kunnen bovendien onafhankelijk van elkaar worden bediend. Getuige bevond zich aan bakboord. Toen de stuurboordboel van grond kwam is het vaartuig beginnen overhellen, de boei is direkt naar bakboord overgeslagen in verticale stand. De feiten hebben zich zodanig snel opgevolgd dat toen de schipper naar de stuurhut liep om de rem van de stuurboordboel te lossen, het schip zo snel kapseisde dat hij in het logiest werd gespoeld.

De bemanning kon later worden opgepikt door de Z.411. Het schip

zelf dat men nog trachtte op te slepen is nadien gezonken.

Ook deze zaak zal op later te bepalen datum worden voortgezet.

## AANVARING O.127 MET MATADI PALM

Uit de reeds afgelegde verklaringen van de bemanningsleden blijkt dat de O.127 de visserijlichten voerde en dat een goede uitkijk was verzorgd. De Matadi Palm kwam met grote snelheid en vaste koers recht op de Okeanos O.127 afgevaaren. Toen de Matadi Palm tot op ongeveer 200 m afstand was genaderd heeft schipper Goutsmit Henri geluidsignalen gegeven die

evenwel zonder gevolg bleven. Toen het gevaar voor aanvaring al te groot was heeft de schipper hard roer naar bakboord gegeven en de schroef op achteruit gezet. De Matadi Palm is met de voorsteven tegen de boomkorre gestoten, deze is afgebroken waarna de tanker terecht kwam op de stuurboordzijde. Schipper Goutsmit heeft stand by gevraagd, de Matadi Palm heeft antwoord gegeven maar zette zijn weg voort. Er waren geen andere schepen in de nabijheid. De Rijkskommissaris is van oordeel dat krachtens art. 26 van het internationaal aanvaringsreglement niet vissende vaartuigen ruim en bijtijds uit de weg moeten blijven van vissende vaartuigen.

Er zijn verder geen redenen voorhanden om aan te nemen dat er inbreuk zou gepleegd zijn op art. 21 van datzelfde reglement, artikel dat wijst op de verplichting het nodige te doen door vissende vaartuigen om aanvaringen te vermijden. De oorzaak van de aanvaring ligt dan ook uitsluitend bij de Matadi Palm. Er kunnen schipper Goutsmit geen beroepsfouten worden aangemeten. De uitspraak zal op een latere datum volgen.

## MOTORDEFEKT Z.526 OP 27-1-72

In deze zaak wordt, gezien de afwezigheid van de opgeroepen Pierre Devos een onderzoek bevolen op een nog nader te bepalen datum.

## REVOLUTIONAIRE "CHARCOT,, DEED GESLAGDE PROEFVAART

De uitgesproken windstille die sedert vele maanden de Oostendse scheepsbouwindustrie domineert, werd vorig week-end (eventjes maar) onderbroken door twee evenementen; er was in de eerste plaats de stapelloop van de konventionele stalen treiler KW.34 op de scheepswerven Seghers. Verder deed de revolutionaire hektreiler «Charcot», gebouwd bij Beliard Murdoch de technische proefvaart. Twee gebeurtenissen die even het zonnetje deden schijnen in een weinig hoopgevende industrie; een ééndagsvlieg in feite en die zeer zeker niet de aanloop kan zijn tot betere tijden. Daarom vertonen de diverse orderboeken teveel blanco bladzijden.

De «Charcot» is een werkelijk revolutionair scheepstype en is tevens het eerste vaartuig van een reeks van drie dat gebouwd werd in opdracht van de Franse rederij Soc. des Pecheries de l'Atlantique en de Soc. d'Armement à la Pêche Jégo-Querre.

De «Charcot», met een lengte van 59 m., is vooral op het vlak

van de visbehandeling bijzonder gemechaniseerd. Een gutmachine van het type Baader en de transportbanden moeten het de bemanning toelaten op een efficiënte manier de vangsten snel te behandelen. Hiermede werd tevens gestreefd naar een grotere rustpauze tussen de verscheidene inhalen der netten.

Een andere nieuwigheid is wel het stockeren van de vangsten. Dit gebeurt aan boord van de «Charcot» in containers wat meteen een eerste eksperiment in die zin daartelt. Dergelijke stockeringsmethode resulteert uit diverse ervaringen die vroeger werden opgedaan, met name het lossen van de vangsten aan boord van de «Capitaine Cook» (een vroeger afgeleverde hektreiler van Beliard Murdoch). Verder speelde ook het beurtstelsel der bemanningen een voorname rol.

De levering en installatie van de machines werd volledig in handen gegeven van Franse ondernemingen. Speciaal hiervoor werd gedacht aan een snelle hulpverlening

ingeval van defekt. De hoofdmotor is een Crepelle met een vermogen van 1800 PK bij 800 t.p.m. De hulpmotoren werden geleverd door de ondernemingen Baudouin. De hoofdwinch en bijhorigheden alsmede de stuurinrichting werden geleverd door de firma Brusselle, en zijn van de meest recente concepcie. Al deze installaties zijn voorzien van een afstandsbediening met het oog op het gemakkelijken van de werkzaamheden der bemanning alsmede voor het mogelijk maken van snelle en precieze manoeuvres.

De visruimen zijn volledig gekoeld terwijl de «Charcot» verder is uitgerust met volgende apparatuur: een sonar, een netsonde en twee verticale diepmeters, een automatische gonio en log, zenderontvanger, een VHF en een intercom.

De «Charcot» zal ingeschakeld worden in een beurtstelsel, samen met de reeds in bedrijf zijnde «Capitaine Cook» en de nog af te leveren «Capitaine Cartier» en «La Pérouse».



De „Charcot” bij het verlaten van de Oostendse haven voor de proefvaart.

# DE ONGEVALLENPREMIE IN DE ZEEVISSERIJ DE KUSTVISSERIJ FEL BENADEELD

Zoak bekend is inzake ongevallenverzekering in de zeevisserij een belangrijke wijziging ingetreden.

Sedert 1 januari 1972 werd de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij opgeheven als verzekeringorganisme (administratief blijft het voortbestaan), en dienen de reders hun volk te verzekeren tegen arbeidsongevallen bij het zogenoemde Fonds voor Arbeidsongevallen.

De premie die hiervoor wordt betaald, is een procent op de zogenoemde basislonen door de Raad van Beheer van de G.K.Z. vastgesteld en dus niet meer een procent op de besomming zoals vroeger. Dit procent bedraagt 7,40 % van het basisloon. Benevens deze 7,40 % dient dan op het bedrag van de premie nog 10 % als beheerskosten + nogmaals 1,50 % voor het Rijksfonds voor Sociale Reklassering voor Mindervalieden (bijdrage die steeds wordt betaald op alle verzekeringen, ook bv. bij autoverzekering), te worden betaald. Hierdoor bedraagt de totale premie in feite 8,25 %, hetgeen uiteindelijk over het algemeen bekeken lager moet uitvallen dan voorheen, waar volgens berekeningen de premie 11,32 % bedroeg ten aanzien van de bedoelde basislonen.

Toch schijnt er beroering te zijn onder de kustvissers-reders en terecht. Alhoewel de nieuwe regeling in voege is sedert 1 januari, werden de nodige aangifteformulieren door het Fonds pas einde vorige week aan de reders toegestuurd. Het gevolg hiervan is in de eerste plaats dat de reders belangrijke achterstallige sommen ineens zullen moeten betalen, vermits er in de periode van 1 januari tot nu niets was afgehouden of betaald.

Aan de hand van de aangifteformulieren blijkt verder dat er moet betaald worden per aangemonsterde dag.

De kustvissers zijn echter praktisch voor een gans jaar aangemonsterd, ook op de dagen dat ze niet kunnen varen wegens het slechte weer. Op dergelijke dagen gaan zij dan stempelen met een zogenoemde blauwe kaart, maar blijven zij aangemonsterd, hetgeen volgens de nieuwe reglementering aanleiding geeft tot betaling van een premie, ondanks het feit dat ze niet hebben uitgevaren en er derhalve geen risico is. Dit zou meebrengen dat, waar een kustvissersvaartuig gemiddeld 160 à 170 vaartdagen per jaar heeft, er een gans jaar premie zou moeten betaald worden.

Berekeningen hebben uitgewezen dat volgens deze regeling de premie voor de kustvissers-reders belangrijk hoger zou liggen dan volgens de oude regeling. Het is precies deze categorie vaartuigen die het minst hoger lasten kan dragen. Maar het is ook deze categorie waarin zich naar evenredigheid het minst arbeidsongevallen voordoen daar ze bij slecht weder niet uitvaren. De regeling om een premie te doen betalen per aangemonsterde dag, is trouwens in zijn geheel onlogisch en het klopt ook niet met de geest van de besprekingen die terzake in de Raad van Beheer van de Gemeenschappelijke Kas werden gevoerd, waar de overtuiging heerste dat per vaartdag zou moeten worden betaald.

Het zijn echter niet alleen de kustvissers die hierdoor zullen worden geschaad, maar evenzeer de Westschepen en in minder mate de grotere vaartuigen, omdat laatstgenoemde categorie meer vaartdagen heeft en het totale aantal vaartdagen het aantal aangemonsterde dagen benadert hetgeen, zoals reeds gezegd, geen verantwoording is voor de onlogische redenering om per aangemonsterde dag een premie voor ongevallenverzekering te doen betalen.

Alhoewel dient toegegeven dat volgens de eerste berekening en de vergelijkingen met hetgeen vorig jaar werd betaald de ongevallenpremie voor de middenslag en grotere vaartuigen over het algemeen lager liggen volgens het nieuwe stelsel. Het is evenwel duidelijk dat deze regeling ingegeven is door de algemene wetgeving en ook door de toestand in de koopvaardij, waar na ieder reis de zeeman wordt afgemonsterd.

## OOK VEEL MEER WERK

De nieuwe regeling brengt trouwens ook veel meer werk mede. Ieder reder krijgt voor ieder vaartuig een zeer omvangrijk formulier dat volledig dient ingevuld en berekend voor ieder lid van de bemanning, en waarop dan telkens voor de berekening van de premie rekening moet worden gehouden met het aantal aangemonsterde dagen en de basis jaarlonen of daglonen. Vóór de oorlog toen een gelijkaardig systeem in voege was gebruikte men ook dergelijke aangifteformulieren maar werden deze door de bevoegde diensten ingevuld aan de leden gestuurd, die onmiddellijk wisten welk bedrag zij moesten betalen, terwijl toen de premie niet verschuldigd was per aangemonsterde dag maar logischer wijze per vaartdag.

Vermelden we tenslotte dat er voor de zeevisserij net zoals voor de koopvaardij, een technisch comité voorzien is. Dit technisch comité is echter na zes maanden nog niet samengesteld, zodat voorlopig de bezwaren ook daar niet kunnen worden besproken.

In elk geval heeft de Rederscentrale onmiddellijk bij de bevoegde diensten het probleem aanhangig gemaakt en zal ze ook via parlementaire weg protest laten geworden.

# NAAR VOORLOPIGE OPLOSSING VAN IJSLANDSE VISSERIJZONES ?

Geen drie volle maanden meer scheiden ons van één september, datum waarop de IJslandse regering het verbod aan vreemde vissersvaartuigen zal opleggen om te vissen binnen de 50 mijlen.

Nog niemand weet wat er op die één september zal gebeuren. ER IS NOG GEEN ENKEL OPLOSSING, NOCH VOOR DE ENGELSEN, NOCH VOOR DE DUITERS, noch voor de Belgen of voor om het even welk ander land.

Op verschillende vlakken gaan de besprekingen verder. Deze week grijpen gesprekken plaats tussen de IJslandse Ministers van Buitenlandse Zaken en van Visserij met hun Engelse kollega's te Londen. Zoals Minister Tindemans in het televisie-interview van vóór 14 dagen meldde, grijpen ook gesprekken plaats tussen de bevoegde overheden van ons land met deze van IJsland, maar hierover kon nog niets worden vernomen.

Naar verluidt zouden de syndikale leiders uit Engeland en Duitsland een nieuwe bespreking hebben belegd met hun IJslandse kollega's en het zou de bedoeling zijn dat ook de Belgische vakbondkringen hieraan zullen deelnemen.

Anderzijds dat binnenkort een nieuw onderhoud plaats grijpen tussen de vertegenwoordigers van de Rederscentrale en het departement van Buitenlandse Zaken om de evolutie te bespreken en de verdere houding van ons land te bepalen.

Wellicht zullen dan meer gegevens over de gouvernementele besprekingen die ons land voert aan het licht komen.

Uit goed ingelichte bron vernemen wij anderzijds dat IJsland bereid is bepaalde concessies te doen. Zo zouden zij bereid zijn om gedurende een bepaalde periode en in bepaalde gebieden de visserij aan vreemde vissers toe te laten tussen de 25 en 50 mijl. De gebieden tussen de 12 en 25 mijl zouden evenwel voorbehouden blijven voor de eigen vissers.

De Engelsen zouden zich hiermede niet kunnen akkoord verklaren. Zij houden zich aan het principe dat IJsland niet het minste recht heeft om zijn visserijzones tot 50 mijl uit te breiden, zodat iedere toegeving op dit gebied een erkenning van dit recht zou inhouden. Intussen is zoals bekend deze aangelegenheid voor het Internationaal Gerechtshof te Den Haag gebracht. Toch wordt verwacht dat vóór einde juli een interiem of voorlopige oplossing zal worden getroffen, in afwachting dat een internationale conferentie de toestand definitief regelt.

## BETER OPGAVE VAN DE AANVOERVERWACHTINGEN NOODZAKELIJK TE OOSTENDE

Alhoewel het vismijnreglement te Oostende een afwijking van 10 % toelaat op de te vermelden hoeveelheden die de vangst van elk schip omvat om te koop te worden aangeboden, zijn de afwijkingen maar al te dikwijls groter, hetgeen zeker niet steeds in het belang is van de reders. Veelal worden kleiner hoeveelheden opgegeven dan de hoeveelheid die uiteindelijk te koop wordt aangeboden.

Het is toch zo, dat de handelaarskopers rekening houden met de opgegeven hoeveelheden van elke vissoort welke zal worden verkocht en dat zij, zich daarop steunend, andere oplossingen zoeken om zich te bevoorraden wanneer ze verwachten dat er niet voldoende vis op de markt zal zijn. Wordt er meer verkocht dan voorzien, dan loopt dit onvermijdelijk uit op lagere prijzen.

De reders en schippers worden dan ook aangeraden zo nauwkeurig mogelijk een meer benaderende

opgave van de verwachtingen te doen.

Wij vragen ons af waarom er 'n reglement bestaat en waarom de Stad Oostende niet ingrijpt tegen de onwilligen.

## NEDERLANDS GARNAAL- VISSERSVAARTUIG IN DENEMARKE OPGEBRACHT

De Nederlandse treiler «De Acht Gezusters» is vorige week woensdagavond ten zuiden van het Deense eiland Roemoe aangehouden.

Volgens de Deense politie is het Nederlandse vissersschip op heterdaad betrapt bij het vissen van garnaal in de Deense wateren. Alles werd aangeslagen.

# PROEVEN MET NIEUW GRONDNET

In september gaat het rijksonderzoeksvaarttuig voor de visserij «Tridens» proeven nemen met rondnetten waarvan het voorgedeelte grotere mazen heeft dan tot dusver gebruikelijk. Bij zwevende (zo genoemde pelagische) netten is een dergelijke toepassing succesvol gebleken: er wordt meer vis naar het kleinermazige gedeelte geleid en uiteindelijk dus ook meer gevangen, terwijl het vaartuig minder trekkracht hoeft te besteden.

Bij de in de septembermaand te nemen proeven zal de nadruk worden gelegd op grondnetten voor de drie hektrawlers die in het kader van het «Vlootplan» reeds in de vaart zijn en de zes andere die nog in bedrijf moeten komen. Deze hektrawlers hebben motoren met een vermogen van tweeduizend paardekrachten.

In mei zijn proeven besloten met dergelijke hoog open grondnetten voor schepen met een motorvermo-

gen van duizend tot twaalfhonderd paardekrachten, dus ook voor zij-trawlers.

Voor het eerst hebben toen vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven aan boord van het onderzoeksvaartuig de proeven met een door een hunner ontworpen net meegeemaakt tijdens visserij op rondvis, haring en makreel.

Het is van groot belang dat het bedrijfsleven de kans krijgt om aan boord van het onderzoeksvaar-

ttuig door hem opgebrachte ideeën onder deskundige begeleiding van het Technisch Visserij Onderzoek in de praktijk te kunnen beproeven, daarbij gebruik makend van de uitgebreide moderne apparatuur.

## BEGELEIDING

Het Technisch Visserij Onderzoek is gericht op de belangen van het bedrijfsleven, waarbij vooral aan de toekomstige behoeften wordt gedacht. Het spreekt vanzelf dat de resultaten van het technisch onderzoek door het bedrijfsleven worden benut.

De ervaring heeft uitgewezen, dat bij de toepassing van een «nieuwheid» aan boord van een bedrijfsvaartuig in de eerste tijd begeleiding door deskundigen van het TVO gewenst is.

Zo is in de praktijk gebleken, dat een schipper die, met een net van nieuwe konstruktie (door TVO uitgeprobeerd met succes) moet vissen, zich doorgaans te weinig tijd gunt om vertrouwd te kunnen raken met het hem vreemde vistuig.

Dit is begrijpelijk: als hij niet direkt (veel) vis vangt, komt de angst voor inkomstenderving. Liever dan z'n «tijd te verknoeien» schakelt hij maar al te gauw weer over op zijn oude vertrouwde net, dit ook onder druk van de bemanning die meestal van «zekerheid» houdt.

## EIGEN WEG

Daarom lijkt er veel voor te zeggen dat het risico bij de introductie van nieuwe toepassingen die TVO's aanbeveling hebben vermindert wordt. De aanwezigheid van een deskundige van overheidswege aan boord van een bedrijfsvaartuig in de eerste tijd, wanneer het gaat om nieuwe vistuigen of vistmethoden, zou het trekken van onjuiste konklusies — die zeker ten nadele zijn van de visserij — kunnen voorkomen.

Door de typische kenmerken van de Nederlandse zeevisserij (schepen en visgronden) draagt het Nederlandse onderzoek op visserij-technisch gebied een geheel eigen karakter.

Ofschoon internationale samenwerking — door het uitwisselen van gegevens — de mogelijkheid biedt gebruik te maken van in het buitenland heersende opvattingen en ideeën, blijkt in de praktijk dat voor de visserij zoals uitgeoefend door Nederlandse vaartuigen slechts een beperkt aantal daarvan zonder meer toepasbaar is of zou kunnen zijn na wijzigingen en aanvullingen.

Voor de Nederlandse zeevisserij lijken de hierboven vermelde proeven met grondnetten van grote importantie.

Bij de grote veranderingen die de laatste jaren in de trawl plaatsvinden kan ook gesproken worden van zekere vereenvoudigingen, die vooral betrekking hebben op minder verschillende maaswijdten. Het effect hiervan is een kostenbesparing.

Omstreeks 1936 werd met trawls op haring gevist met een assortiment van tien verschillende maaswijdten in een net; het aantal is nu teruggebracht tot drie.

(Uit IJmüder Courant)

Voor de eerste maal in de historiek

## OOSTENDS WERF BOUWT TREILER VOOR NEDERLAND

Vorige week zaterdag werd op de Oostendse scheepswerven Seghers de stalen treiler KW.34 „Rose-Marie” tewater gelaten. Naar men ons wist mede te delen is het voor de eerste maal in onze historiek dat een Belgische scheepswerf een treiler bouwt voor een Nederlandse rederij; in dit geval de Rederij Klaas van Duyn uit Katwijk a/zee.

Op de plechtigheid bemerkten wij o.m. naast schepen Dumarey en E.H. Corneille de reders en de scheepsbouwers. Het werd traditiegefronst een bijzonder vlotte stapelloop.

Deze treiler is het resultaat van georganiseerde onderhandelingen met reders uit Nederland en van een grondige studie van hun eisen op gebied van visserij-technieken en van de uitrusting van hun vaar-

tugten. Het volledig ontwerp waaronder voornamelijk het bepalen der scheepsvormen, de algemene indeling en de bouw der uitrusting is een ontwerp van de werf doch aangepast aan de visserijmethoden. Deze aanpassingen bleken oorspronkelijk niet zo eenvoudig, doch dank zij grondige studie van de technische staf van de werf met medewerking van de Algemene Directie en van de Rederij, is de bouw heel vlot verlopen tot volledige voldoening van de reder en van de Nederlandse Scheepvaart Inspektie.

De KW.34 «Rose-Marie» is bestemd voor de boomkorrevisserij. De voornaamste afmetingen zijn:

Lengte over alles: 33 meter.  
Breedte op spanten: 7,5 meter.  
Holte in zijde: 4,1 meter.  
Diepgang midden boven kiel: 3,15 meter.

De kotter heeft één dek, een verlengde bak en een lichtmetalen brug. De steven is een geslagen plaatsteven, versterkt met de oplopende kiel. Het schip is gebouwd volgens de reglementen en onder toezicht van de Nederlandse Scheepvaart Inspektie, vaartgebieden IV en V.

De tanks zijn voorzien voor respectievelijke inhoud van:  
Gasolie: 65.000 liter.

Olie: 2.000 liter

Friswater: 20.000 liter.

De voortstuwung geschiedt bij middel van een Stork-Werkspoor Diesel met een vermogen van 1015 PK bij 750 om/min., een Kuypers reductie-keerkoppeling met vertragung 4½:1 en een bronzen 4 blad schroef welke draait in een Hodi straalbuis. De vislier is elektrisch aangedreven en wordt pneumatisch bediend van uit de brug.

Zij is overdekt opgesteld. De grote inhoud van de drinkwatertanks is vereist door het feit dat de kotter uitgerust is met een schilferijmachine. Het ijs voor de bewaring van de vis wordt aldus aan boord zelf vervaardigd.

Hulpmotoren, elektrische pompen, compressoren en alle aggregaten nodig voor een moderne uitbating zijn opgesteld in de machinekamer.



Een ietwat „andere” opname van de stapelloop op de werf Seghers. Goed heil aan de „Rose Marie” en een proficiat aan de werf.

Nachtmerries door visgronden

## VIER LANDEN VOELEN ZICH ZWAAR GETROFFEN

De visgrensuitbreiding tot vijftig mijl per 1 september door IJsland en Groenlands voornemen over te gaan tot een dergelijke maatregel, ter bescherming van de eigen visserijen, wordt door onze Benelux-partner België als een nachtmerrie beleefd, terwijl EEG-broeders Frankrijk en West-Duitsland er evenmin lekker van dromen. Ook Nederland heeft, geen reden tot juichen, want eventuele represailles door de getroffen landen, waartoe ook Engeland gaat behoren, zouden wel eens nadelig kunnen uitpakken voor onze visserij, die in eerste instantie niet zo direkt betrokken is.

Het belang van België's IJsland-visserij mag niet worden afgewogen naar het aantal schepen (10 procent van de totale zeevissersvloot) dat hieraan deelneemt, maar naar de aanvoer die zij verzekert en die is meer dan ¼ van de totale zeevisaanvoer. Voor de Belgische visserij en alles wat ermee samenhangt een uitzonderlijk belangrijke zaak dus. De vrees voor een katastrophe lijkt bepaald niet overdreven.

De Belgen vissen niet rond Groenland, Franse, Duitse en Engelse vissers doen dit wel en de buit uit die wateren is van die grootte dat het gemis zeker niet zonder belangrijk financieel effect zal blijven.

Al met al een kwestie die alleen in gezamenlijk internationaal verband lijkt te kunnen worden opgelost.

Intussen is met name Groenland overgegaan tot actie om daadwerkelijk tot een produktiever visserij in „eigen wateren“ te komen. De vloot wordt uitgebreid, ook met eenheden die heel ver van huis kunnen opereren.

Het zou in de bedoeling liggen een nieuwe vloot op te bouwen van niet minder dan twintig hektrawlers, elk 750 brt. metende. Een aantal hiervan is reeds in bedrijf.

De schepen zijn naar Noors ontwerp en worden gebouwd op

Noorse en Deense werven. Ze zijn ongeveer zestig meter lang en elf meter breed. Van deze vaartuigen wordt een maximum produktie verwacht van schoongemaakte rondvis, verpakt in ijs in gemakkelijk hanteerbare kisten, pasklaar voor de vriespakhuizen op de wal.

De accommodatie voor de opvarenden voldoet aan hoge eisen, zodat niemand aan boord het gevoel hoeft te hebben op een nare drijvende fabriek te leven.

Navigatie- en opsporingsapparatuur voor viskoncentraties, alsmede de vistuig zijn modern.

In de werkruimten worden de mensen die daar moeten zijn volledig beschermd. De gehele uitrusting van het schip is zo uitgerust, dat met weinig mankracht maximaal resultaat kan worden bereikt.

Als hoofdmotor hebben deze hektrawlers een cilinder B & W Alpha diesel, type 16 V 23 HU. De vierbladige verstelbare schroef is van nikkel-aluminium-brons.

## INHULDIGING VISMIJN TE NIEUWPOORT

Het nieuw gedeelte van de stedelijke vismijn te Nieuwpoort zal vrijdag 16 juni te 11 uur, plechtig ingewijd worden. Volgend programma is hierbij voorzien:

11 uur: opwachting aan oostpoort van de vismijn, van de vertegenwoordiger van de h. Minister van Openbare Werken en van de personaliteiten.

11.15 uur: inwijding door de h. adj. kabinetschef Ir. J. Demoen; inzegening door E.H. Corneille, aalmoezenier; Bezichtiging van het nieuw gedeelte van de mijn.

11.30 uur: in de Hall van de mijn: toespraak door de h. Gheeraert, Schepen; onthulling van 'n gedenkplaat.

Bezoek aan de tentoonstelling: « Wij Zeevaarders, vroeger en nu ».

## DEMONSTRATIES MET REDDINGVLOTTEN TE ZEEBRUGGE

Het provinciaal goevernement, langs de provinciale commissie ter bevordering van de arbeid om, heeft een veiligheidsactie voor de visserij gepland, waaraan het opleidingsschip „Commandant Fourcault“ medewerking verleent.

In feite komt het hierop neer dat zowel reders als bemanningsleden weliswaar de beschikking hebben over een opblaasbaar vlot, maar er niet altijd voldoende kunnen mee omgaan.

In het verleden zijn er spijtige voorbeelden te noemen, waar de onwennigheid en de onbekendheid van de bemanning om dergelijke vloten te gebruiken, slachtoffers heeft gemaakt.

Om IEDEREEN de kans te geven zich het gebruik van deze reddingvloten vertrouwd te maken, zal op WOENSDAG 21 JUNI TE 10 UUR in de VERGADERZAAL VAN DE VISMIJN een uiteenzetting met projectie doorgaan, gevolgd te 11 uur door een PRAKTISCHE DEMONSTRATIE aan boord van HET OPLEIDINGSSCHIP „COMM. FOURCAULT“ waar iedereen dergelijk vlot zal mogen gebruiken.

Er wordt aangedrongen opdat de vissers in zo groot mogelijk aantal deze zeer belangrijke demonstratie zouden bijwonen.

## TOPBESOMMINGEN IN BRITSE HAVENS

Wij geven hieronder de Engelse vaartuigen die in respectievelijke havens de hoogste besommingen boekten tijdens de maand april 1972.

### 1) VERRE ZEEVISSERIJ: (trawlers + 135 ft.). Visgrond IJsland.

Op 5 april bereikte het vaartuig TARCHON van de Henriksen Company te HULL een besomming van £ 26.571 (3.055.665 B.fr.). De vangst bedroeg 3.338 kits (211.963 kg.) en was afkomstig van de Noorse kust. De zeereis duurde 22 dagen.

Te GRIMSBY boekte het vaartuig LORD BEATTY van de B.U.T. Company een besomming van £ 18.119 (2.083.685 B.fr.) voor een vangst van 2.091 kits (132.776 kg.). De vangst werd verkocht op 12 april en werd bekomen na een zeereis van 22 dagen.

### 2) VERRE ZEEVISSERIJ: (trawlers + 135 ft.). Visgrond IJsland en dichter.

Te GRIMSBY was het de BOSTON BOEING van de Boston D.S. Company die de hoogste besomming £ 23.532 (2.706.180 B.fr.) boekte. Daarvoor werd er 21 dagen op IJsland gevestigd en bracht het vaartuig 2.184 (138.684 kg.) kits op. De verkoop had plaats op 20 april.

Te FLEETWOOD behaalde het vaartuig IRVANA van de J. Marr Company een besomming van £ 19.377 (2.228.355 B.fr.). Daarvoor werd er 18 dagen op IJsland gevestigd en bracht het vaartuig 2.290 kits op (145.415 kg.). De verkoop had plaats op 28 april.

Te HULL was het de KINGSTON EMERALD van de B.U.T. Company die na een zeereis van 20 dagen een besomming boekte van £ 19.251 (2.213.865 B.fr.). De vangst was afkomstig van IJsland, bracht 1.967 kits op (124.904 kg.) na een zeereis van 20 dagen.

### 3) MIDDENSLAG VISSERIJ: 110 - 135 ft. (alle visgronden)

Te GRIMSBY boekte de B.U.T. Company met het vaartuig ROSS COUGAR een besomming van £ 9.270 (1.066.050 B.fr.). De vangst bedroeg 898 kits (57.023 kg.) en was afkomstig van de Faroes eilanden. Deze besomming werd bekomen na een zeereis van 17 dagen op 17 april.

Ook te GRIMSBY was het nog maar eens de B.U.T. Company die de hoogste besomming £ 8.727 (1.003.605 B.fr.) boekte met het vaartuig ROSS TIGER. Een vangst van 1.001 kits (63.563 kg.) werd bekomen na een zeereis van 15 dagen in de westerlijke waters.

Te FLEETWOOD boekte de WYRE DEFENCE een besomming van £ 9.000 (1.035.000 B.fr.) voor 966 kits (61.341 kg.). De vangst kwam van IJsland na een zeereis van 14 dagen.

### 4) VAARTUIGEN VAN 110 ft. (alle visgronden)

Te FLEETWOOD verkocht het vaartuig ROYALIST van de Heweets Company op 4 april de 478 kits (30.353 kg.) voor een bedrag van £ 4.392 (505.080 B.fr.). Daarvoor werd er 14 dagen in de thuiswateren gevestigd.

Te GRIMSBY behaalde de Peter Sleight met het vaartuig SCAMPTON een besomming van £ 3.129 (359.835 B.fr.) op 19 april. De reis duurde 14 dagen en bracht 272 kits op (17.272 kg.). De vangst kwam uit de Noordzee.

### 5) HAVEN LOWESTOFT: (alle visgronden)

Hier behaalde het vaartuig BOSTON SEAFOAM van de Boston D.S. Company op 24 april een besomming van £ 6.819 (784.185 B.fr.). Daarvoor werd er 13 dagen in de Noordzee gevestigd en bracht 579 kits op (36.766 kg.).

Daar ook behaalde de SUFFOLK CRAFTSMAN van de Small and co Company een besomming van £ 4.707 (541.305 B.fr.) voor 336 kits (21.336 kg.). De vangst kwam uit de Noordzee na een zeereis van 14 dagen.

De company Talisman behaalde met het vaartuig CARLTON QUEEN een besomming van £ 4.170 (479.550 B.fr.) voor 326 kits (ca. 20.701 kg.). Daarvoor werd er 12 dagen in de Noordzee gevestigd.

### 6) HAVEN NORTH SHIELDS EN MILFORD: 80 - 130 ft. (alle visgronden)

Te NORTH SHIELDS was het de BEN STROME van de R. Irvin Company die op 18 april een besomming behaalde van £ 9.436 (1.085.140 B.fr.) voor de 845 kits (53.657 kg.). De vangst was afkomstig uit de Faroes wateren na een zeereis van 17 dagen.

Te MILFORD was het de PICTON SEA EAGLE van de Norrard Company die na een zeereis van 13 dagen in de thuiswateren een besomming boekte van £ 2.550 (293.250 B.fr.). De vangst bedroeg 218 kits (13.843 kg.) en werd verkocht op 3 april.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Meer vaartuigen dan vorige week en ook aanzienlijk meer vis. Vrijdag reeds kwamen een tiental schepen verkopen wat dan meteen een rekordaanvoer betekende voor een vrijdagmarkt. De prijzen waren op die vrijdag zeker niet slechter dan op de andere verkoopdagen van deze week zodat we zeker elke week dergelijke aanvoer zouden mogen krijgen. Voor de handel is het een welkome verlichting van de maandmarkt die wel eens te overladen

**MEER TREKKRACHT**

**MEER SNELHEID**

(5723V)

kan zijn. De twee IJslanders welke vrijdag verkochten hebben het evenmin slecht gedaan, de kleine vangsten vis die werden gelost toen trouwens geen grote verliezen toe. Maandag kregen we zoals gewoonlijk de grootste aanvoer van de ganse week met een 20-tal vaartuigen. Het grootste gedeelte hiervan zorgde voor gul, dat was trouwens ook op de vrijdagmarkt reeds het geval geweest. Ook dinsdag kwamen de meeste vaartuigen van de Noord. Gullen hebben we dus wel genoeg gekregen, de prijs bleef nochtans redelijk gunstig, iets waar de uitvoerders voor zorgden die het grootste gedeelte van deze aanvoer opkochten. Kabeljauw was niet bijzonder duur maar kreeg toch tot rond de 25 fr per kg. De aanvoer van kleine schelvis van de Noord is deze week opnieuw kleiner geworden, dit in tegenstelling met de vooruitzichten. De prijs voor deze kleine schelvis is niet veel veranderd en schommelde van 7 naar 13 fr.

Behalve kleine schelvis en gul zetten de Noordschepen nog wijting, steenschol, wat rog en platvis in de afslag. Grote steenschol en middensortering kregen flinke prijzen, kleine steenschol was merkkelijk goedkoper. Roggen bleven peperduur al trad er dinsdag wel een prijsdaling in toen de grote sortering terugviel van 47 naar 38 fr en tilten van de West naar 27 fr terugzakten. Tussen haakjes gezegd, prijzen die nog steeds als zeer goed

mogen worden gemerkt.

De Kanaalschepen waren bijzonder schaars, de bokkenvissers, twee in aantal slechts, zorgden voor kleine vangsten tong. Hierdoor kregen we zeer weinig van die tong op de markt, nog geen 500 kg voor de ganse week. De prijzen voor de verschillende sorteringen zijn wel iets gestegen, toch was die stijging niet in verhouding tot de gedaalde aanvoer. De bijvangst van de Kanaalschepen werd zeer duur verkocht, vooral heek, zonnevis, steenschol, tarbot en griet gingen zeer vlot van de hand.

Bij de IJslandse dure soorten moeten we rode zeebaars vermelden, dinsdag werd voor één mand van die rode zeebaars zelfs tot 1530 fr betaald. Ook heilbot, schaat en hondstong bleven hier duur. Meestal kleine vangsten van IJsland, de gunstige prijzen hielden de opbrengsten toch nog wel bevredigend.

De garnaalaanvoer bedroeg deze week ongeveer 2.000 kg, zeker niet geweldig als we zien dat hiervoor

**MET EEN VASTE- OF  
VERSTELBARE  
Zaltbommel-  
schroef**

48 vangsten werden verkocht. Nog geen 50 kg gemiddeld dus. De prijzen zijn niet zo heel hoog zodat de resultaten hier redelijk laag waren. De resultaten van de visvangers zijn wel iets gunstiger, dit dank zij de hoge prijzen die betaald werden voor platvis en schar.

In totaal een 13.500 bennen vis, 4.000 kg tong en 5.300 kg kreeftjes voor de ganse week, dit uit 42 vangsten. Er werd een opbrengst bereikt van 9.512.210 fr.

**ZEVEN IJSLANDERS MET  
3200 BENNEN VIS**

Nog geen 500 B. vis gemiddeld per IJslander deze week. Dit is zeker niet om hoog van de toren te blazen. De meeste van deze IJslanders zorgden wel voor kreeftjes, de vangsten kreeftjes waren echter evenmin erg groot. De meeste vis-

soorten kregen gelukkig hoge prijzen zodat uiteindelijk wel bevredigende resultaten op het bord kwamen voor de meeste schepen. Het was de O.334 die het hoogste cijfer bereikte : 602.055 fr. De meest gebrachte soorten deze week waren kabeljauw, gul en koolvis. De O.334 als voorbode van grotere bonenvangst en zette reeds meer dan 100 bennen van die vissoort in de markt. De prijs lag rond en boven de 25 fr per kg. Kabeljauw moest het met heel wat minder goede prijzen doen, de uitvoer moest hier opkopen aan 610 tot 640 fr. per ben. Schotse schol deed het evenmin. Hondstong darentegen kreeg wel gunstige prijzen en haalde tot 20 fr. Dinsdag iets minder zodat over de hele week toch ook minder werd gegeven voor deze vissoort dan de voorgaande weken. Leng kreeg rond de 800 fr. wijting varieerde tussen 670 en 800 fr. terwijl schelvis van 13 naar 30 fr. kreeg volgens grootte en kwaliteit. Schaat bleef bijzonder schaars en ook zeer duur, 41 fr. per kg. was de hoogste prijs die deze week voor deze vissoort werd genoteerd. Heilbot kreeg maandag van 58 naar 112 fr., dinsdag lagen die prijzen nog slechts op 52 en 91 fr. Koolvis ging naar de uitvoer die er tussen 670 en 880 fr. voor betaalde.

**MEER DAN 8000 BENNEN  
VIS VAN DE NOORD**

De aanvoer van de Noord is deze week verdeeld geweest over drie verkoopdagen, vrijdag, maandag en dinsdag. Woensdag nog slechts één

**VAN VOORDEN**

**Zaltbommel n.v.**

(5723V)

vangst. De meest gebrachte vissoort was van deze visgrond natuurlijk gul. Gul waarvoor redelijk vaste prijzen werden betaald. Ook vrijdag lag die prijs niet lager dan op de andere verkoopdagen zodat deze markttag nu wel burgerrecht schijnt te hebben verworven. De handel zou echter wel graag zien dat er regelmatig op vrijdagen redelijke aanvoeren worden gebracht zodat ze hun aankopen daarnaar kunnen regelen.

Wijting is tijdens de voorbije week niet duur geweest, grote sortering haalde nooit 20 fr. de kleine sortering noteerde rond de 10 fr. Kabeljauw was zoals gewoonlijk weinig te zien, de prijs lag tussen 20 en 25 fr. Grote schelfcodgul noteerde gewoonlijk rond de 17 fr., kleine gul kreeg vlot 600 fr. Vrijdag bv. steeg de prijs van de kleinste sortering gul die boven wordt verkocht van 12 naar 13,60 fr. per kg. Men moet dus nog altijd een beetje meeval hebben. Goede resultaten voor de meeste van deze schepen.

**WESTAANVOER  
WEER OP MAANDAG**

Het grootste gedeelte van de deze week verkopende Westschepen kregen we op de maandagmarkt. Toen

kwamen 7 van de 11 schepen verkopen. De vangsten bestonden ook hier dikwijls uit gul en wijting. Gullen die dikwijls nog iets betere prijzen kregen dan die van de Noord. Weinig gevarieerde vangsten van de West. Toch een paar van die vangsten, er werd meteen flink geld voor betaald. Grote rog kreeg dinsdag nog 1900 fr., toen was de prijs echter reeds een stuk omlaag. Rode knorhaan kreeg nogal sterk wisselende prijzen, de ene rode knorhaan is nu eenmaal roder dan de andere. Zonnevis is zeer duur gebleven en kreeg tot 65 fr. Ook voor tarbot werd tot 125 fr. gegeven. Platvis was redelijk schaars, de prijs was dan ook voor deze vissoort renderend, van 16 tot 24 fr. Grote steenschol haalde bij de 50 fr. per kg en voor zeehaal werd tot 21 fr. bekomen.

**BIJZONDER WEINIG  
KANAALVANGSTEN**

Steeds minder kanaalschepen, iets wat in deze periode van het jaar vrij normaal is. Twee bokkenvissers zorgden voor amper 4000 kg. tong, wat ook niet vet is. De prijzen voor tong schommelden tussen 80 en 108 fr met maandag wel iets hogere noteringen dan dinsdag. De bijvangsten hebben hier nog een flinke stoot aan de opbrengst gegeven. Opbrengst die begrepen waren tussen 235.000 en 386.000 fr. dit voor de O.180 en de Z.34 en de O.128 deed het zonder tong helemaal niet slecht en haalde 292.000 fr. De meest gebrachte soort van dit vaartuig was heek. Hiervoor werd een zeer mooie prijs betaald met grote sortering boven de 50 fr. en de kleinste soort nog rond de 27 fr.

**KUSTVISSERIJ :  
BETER VOOR VIS- DAN  
VOOR GARNAALVANGERS**

De garnaalvisserij schijnt nog al tijd niet te geven wat er van verwacht wordt. Kleine vangsten, de gemiddelde vangst ligt zelfs onder de 40 kg. per schip, en prijzen die evenmin erg schitterend zijn. De aangevoerde garnaal is ook nogal kleine wat dan de minder goede prijs moet uitleggen. De visvangers doen het in verhouding wel beter. Zij krijgen flinke prijzen voor platvis, schar en tong. Het aantal garnaalvissers blijft dan ook beperkt tot een tiental. In afwachting van betere tijden.

**DE DAG  
DER ZEELIEDEN  
TE OOSTENDE**

Er werd ons medegedeeld dat «De dag der Zeelieden» te Oostende zal doorgaan op 9 juli aanstaande.

Het programma ziet er als volgt uit :

10.20 uur stipt : samenkomst Stadhuis (richting Vindictiveaan).

10.30 uur : vertrek van de stoet, gevolgd door de Stedelijke en Militaire overheden en andere genodigden

11.00 uur : plechtige openluchtmis aan de voet van het nationaal Monument van de Zeelieden.

11.30 uur : bloemenhulde.



"LILY" BRAND

Agent voor de visserij :

**A. LOWYCK & ZOON**

VICTORIALAAN, 36  
8400 OOSTENDE — Tel. 059/788.21

(7240V)

**PIETER  
SCHOEN  
MARINE  
PAINTS**

## MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

De aanvoer was opnieuw vrij gering. Nochthans waren de vangsten vrij groot, van het kanaal met tongen en steenscharren, van de West met roggen en van de Noord met vrij veel gullesoorten.

Eerder laag begonnen op de maandagmarkt verhoogden de afnameprijzen geleidelijk naarmate de week vorderde. Voor de grote soorten werden prijzen geboekt van 76 tot 98 fr. het kg., voor de fruits werden prijzen betaald van 91 tot 106 fr. Voor de schone kleine en de kleine soorten werden afnameprijzen genoteerd van 82 tot 121 fr. De TP en de slips, die vrij klein in aanvoer waren bekwamen van 74 tot 108 fr.

Tarbot en grietsoorten vormden opnieuw de grote aantrek, vooral ook omdat de aanvoer vrij gering was. De prijzen geboekt voor de pladijssoorten waren wel iets lager dan deze van de vorige week, toch bleven ze vrij renderend althans wat de drie eerste sorteringen betrof. De pladijs IV lag wel iets lager dan algemeen verwacht, van 7 tot 12 fr. De aanvoer van gulsoorten was niet gering, de afnameprijzen vielen wel tegen. Men moet zeker een half jaar terug gaan om gullen III aan 10 fr., gullen IV aan 7,20 en gullen V aan 7 fr. te kunnen verkopen.

Kabeljauw was er niet op de markt alleen grote gullen die slechts van 16 tot 20 fr. behaalden. Ondanks het feit dat de aanvoer van roggevis zeer groot was bleven de afnameprijzen winstgevend, de aanvoer was vrij groot, de grote soorten bekwamen van 27 tot 44 fr. De kleinere soorten van 14 tot 24 fr. het kg. De wijtingssoorten waren

vrij gering in aanvoer en toch bleven de afnameprijzen beneden peil. De weinige zeehaaien en zeehonden bekwamen van 14 tot 23 fr. De robaards en de knorhamen schommelden tussen de 10 en de 25 fr.

Wat niet zo bijzonder in de smaak viel waren de steenschollen, volgens sortering van kleine naar grote, bekwamen deze van 3,60 tot 35 fr., in hoofdzaak afkomstig van het kanaal.

## OFFICIEEL BEZOEK BRITSE AFVAARDIGING

### MINISTERIE VAN VISSERIJ EN LANDBOUW

Op het ogenblik dat deze regels verschijnen werd ter zetel van de Rederscentrale een Officiële Britse afvaardiging ontvangen en wel de HH Hutchinson en White van het Engels Ministerie of Fishery, de HH Stevens en Ross van het Scottish Departement en de heer Chalmers van hetzelfde departement van N. Ierland in tegenwoordigheid

van de HH Michiels en Martens, die het Belg Ministerie van Landbouw en Visserij zullen vertegenwoordigen.

De besprekingen zullen zeker gaan over de toetreding van Engeland en Noord Ierland tot de E.E.G. en de visserijbelangen welke voor beide landen zeer belangrijk zijn.

## VOOR ALLE SOORTEN

### LEVIS

# VERVEN

wendt U tot

## SCAP

H. Baelskaai 27, Oostende - Tel. 729.51 - 709.31-32

### VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER

68 F. per Kg.

HEMPELS ANTIFOULING

68 F. per Kg.

### VOOR ROMP : BOVEN WATER

DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN,

SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.

RED LEAD NAVY - snel droog

55 F. per Kg.

NEOLIN UNDERCOATING

68 F. per Kg.

NEOLIN TOP EMAIL

alle kleuren

88 F. per Kg.

### VOOR VISRUIM :

SPECIALE WITTE VERF

50 F. per Kg.

### VOOR MOTOREN :

Speciale verf - DIVERSE KLEUREN

114 F. per Kg.

B.T.W. niet inbegrepen

De gebruikelijke korting voor de leden

## DE REDERS- KOOPERATIEVE S.C.A.P. HIELD HAAR JAARVERGADERING

Vrijdagnamiddag hield deze koöperatieve haar jaarlijkse statutaire vergadering waaruit eens temeer kon vastgesteld worden van welk groot nut deze is voor de reders. Benevens een algemene teruggave van 15 th. op alle aankopen in magazijn en de oliën, werd er voor mazout meer dan tien miljoen frank ristourne uitgekeerd.

Ook de interesten op aandelen aan 6 t.h. werden vastgesteld.

Het totale zakencijfer beliep meer dan 73 miljoen frank.

Voor 1973 hoopt men de kaap van honderd miljoen frank te bereiken en zullen verschillende hervormingen worden ingevoerd.

Alle ristournes mogen vanaf heden elke dag tussen 10 en 12 uur afgehaald worden ten zetel van de maatschappij. De vergadering werd besloten met een korte oproep tot alle reders zich zoals in andere landen meer in koöperatieve vorm te verenigen, wat het enig middel is om de zware algemene onkosten tot het minimum te herleiden.

S.C.A.P. verkocht meer dan 19 miljoen liter gasoil en lichte fuel. Daarenboven is de verkoop van olie, scheepsvlotten, kabels, filterelementen, verven « Levis », oliegoed, bescherm- en werkkledij, laarzen, duffelcoats, essence en diesel in stijgende lijn en wordt er vooral naar gestreefd de kwaliteit te bevorderen.

De vergadering werd besloten met een koud buffet, waarvan alle de kwaliteit konden genieten.

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

8-6	1	21.000	302.985			
9-6	11	161.470	2.089.010			
12-6	20	317.600	4.414.200			
13-6	2	155.200	2.443.555			
14-6	2	21.500	262.460			
	42	676.770	9.512.210			

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

7-6	11	710	36.359	29.—	72.—	51.—
8-6	7	211	16.203	49.—	100.—	76.—
10-6	11	332	26.084	65.—	101.—	79.—
12-6	9	317	22.725	48.—	81.—	71.—
13-6	10	364	25.501	57.—	88.—	70.—

### VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

8-6	7	21.922	886.523	40,43		
9-6	11	47.148	1.505.201	31,92		
12-6	14	90.852	2.355.892	25,93		
13-6	13	88.382	1.996.473	22,58		
14-6	13	86.382	1.948.747	22,55		

### WAARVAN TONG

8-6	7	5.219	480.110	91,99		
9-6	11	7.925	696.230	87,85		
12-6	14	12.946	1.149.410	88,78		
13-6	12	8.423	776.260	92,15		
14-6	12	9.012	902.200	100,11		

### GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

8-6	21	1.950	143.328	55/94		
9-6	23	2.411	188.014	41/113		
12-6	30	4.676	258.804	25/85		
13-6	27	3.464	207.938	34/95		
14-6	27	3.305	204.476	29/95		

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

8-6	7	439	29.499	46,—	79,—	
9-6	8	641	42.505	61,—	76,—	
10-6	8	462	32.053	65,—	80,—	
12-6	8	616	32.774	49,—	64,—	
13-6	8	418	25.045	59,—	66,—	
14-6	2	226	15.312	66,—	71,—	

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

9-6	3	2.624	80.357			
12-6	7	27.416	411.440			
13-6	2	332	21.975			
14-6	5	17.450	263.938			

## Afvaarten Oostendse Haven

#### DONDERDAG 8 JUNI 1972

O.324, IJsland  
O.329, Noord  
O.26, Noord

#### VRIJDAG 9 JUNI 1972

N.709, Noord  
O.284, Noord  
O.181, Kanaal  
Z.499, Kanaal  
N.720, West  
N.543, West  
N.715, West

#### ZATERDAG 10 JUNI 1972

Z.38, Noord  
Z.519, Witte Bank

#### ZONDAG 11 JUNI 1972

O.303, Kanaal  
Z.597, Kanaal  
O.15, West

#### MAANDAG 12 JUNI 1972

O.316, IJsland  
O.317, IJsland  
O.237, IJsland  
O.118, Noord  
O.285, Noord  
O.275, Noord  
O.306, Noord  
O.249, Noord  
O.247, Noord  
O.159, Noord  
N.719, Noord

#### DINSDAG 13 JUNI 1972

O.224, IJsland

#### WOENSDAG 14 JUNI 1972

O.182, IJsland  
O.282, IJsland  
O.279, Noord  
O.274, Noord  
O.243, Noord  
O.114, Noord  
O.66, West  
N.752, West

## OOSTENDE

#### DONDERDAG 8-6-1972

NOORD  
N.579 8 420 — 268.430

#### VRIJDAG 9-6-1972

IJSLAND  
O.224 20 314 1230 261.375  
O.237 20 177 1440 214.650

#### NOORD

O.159 12 365 — 214.230  
Z.597 12 385 — 220.585  
O.285 10 385 — 224.790  
N.719 13 245 — 150.690  
O.118 11 285 — 149.200  
O.306 10 430 — 242.950  
O.275 13 395 — 223.260

#### WEST

O.120 7 90 — 55.335  
O.249 14 105 — 117.140

#### MAANDAG 12-6-1972

IJSLAND  
O.182 18 500 900 388.520  
O.282 17 400 700 343.285  
O.250 17 600 900 384.815

#### KANAAL

O.180 16 100 1800 235.285  
O.128 16 260 — 292.625

#### NOORD

O.301 9 350 — 200.990  
O.66 11 320 — 207.480  
O.206 11 450 — 244.485  
O.114 11 550 — 297.660  
O.274 12 500 — 244.650  
O.243 12 420 — 249.350  
O.312 9 250 — 129.785  
N.708 8 420 — 278.150

#### WEST

O.142 10 200 — 99.730  
O.172 10 100 — 98.220  
O.148 6 30 300 75.520  
N.723 10 170 — 122.270  
O.69 10 200 — 85.885  
N.765 7 140 — 74.470  
N.752 8 400 — 298.230

#### DINSDAG 13-6-1972

IJSLAND  
O.334 17 750 — 602.680  
O.331 19 550 — 386.490

#### KANAAL

Z. 34 16 150 2200 386.715

#### NOORD

O.151 9 360 — 224.730  
O.309 10 450 — 242.250  
O.307 9 320 — 193.050  
N.706 9 380 — 213.730

#### WEST

O.329 10 100 — 154.480

#### WOENSDAG 14-6-1972

NOORD  
O.369 10 350 — 172.630

#### WEST

N 185 5 80 — 89.830

## NIEUWPOORT

#### VRIJDAG 9-6-1972

N.700 10.300 N.267 39.036  
N.737 31.021  
Drie vangsten waarbij 500 kg tongen en 50 bennen vis. Eén vaartuig had een mooie partij tarbot welke de gewone prijzen kreeg.  
De tongen van 76 tot 114 fr. De kleinste soort van 72 tot 78 fr.

#### MAANDAG 12-6-1972

N.346 36.690 N.705 183.520  
N.762 97.530 N.36 23.610  
N.761 33.900 N.700 22.580  
N.807 13.610

Vijfhonderd bennen vis met 500 kg tongen. De grootste «pak» waren gullen, dit voor N.705 en N.762. De rare vis (tarbot en grieten) kregen terug gekende prijzen: 130 en 70 fr de kg! Enkele bennen rode soldaten, kregen 1580 fr voor de grote en 1000 fr voor de kleine. De wijting: grote van 970 tot 1000 fr en de kleine 510 tot 550 fr!

Weinig platvis werd aangeboden: grote 1150 fr, drielingen 1150 tot 1400 fr en visjes 800 fr de ben. Zeehonden en speerhaaien 1100 en 1000 fr! Roggen werden terug duur verkocht: moers 2100 en tilten 1600 fr de ben.

Kabeljauw 1200 fr, gullen van 1100 fr en dit volgens grote 1000, 800 tot 580 fr de ben. De «fileer»-gullen 480 fr. De tongen (slechts 500 kg op de markt), voor de grote 83 fr, de 2e 100 fr, de 3e van 113 tot 123 fr, de 4e 116 fr, de 5e van 96 tot 102 fr en de kleine van 88 tot 95 fr de kg. Zo was de markt!

#### DINSDAG 13-6-1972

N.700 11.130 N.807 10.845  
Kustvisserij.

#### WOENSDAG 14-6-1972 2

N.590 67.396 N.491 37.590  
N.147 69.182 N.345 77.030  
N.700 12.740

Deze vaartuigen losten 350 bennen vis met slechts 300 kg tongen. Het betrof meest gullen en wijting. De kopen met tarbot en grieten, werden heel duur opgekocht, ook de weinige robaard, en andere soorten: zonnevis en steenschullen.

Roggen werden ook opgekocht aan meer dan 2000 fr de ben. Tilten 1800 fr! Heel weinig platvis werd aangeboden. De gullen van 1400 tot 700 fr de ben. De fileergullen van 380 tot 400 fr de ben.

Wijting: grote van 620 tot 800 fr, kleine van 580 tot 300 fr.

Haaien (speerhaaien) 1040 fr en 940 fr., zeehonden 880 fr de ben.

De tongen van 90 tot 130 fr, zelfs de kleine boven de 100 fr.

## VOORNAAM HUWELIJK

Op zaterdag 1 juli wordt te 11 uur in de Kerk van O.L. Vr. Hemelvaart te Damme het huwelijk ingezegend van Mej. Kateline Lamquet, kleindochter van Mevrouw Raphael Huyssene en dochter van Mr en Mw Arthur Lamquet met de jonge heer Vincent Daems van Knokke.

Aan de grootouders, ouders en het jonge paar onze beste gelukwensen.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	13-6-1972	14-6-1972
schelvis	25.—30.—	16.—17.20
Groot	13.60-20.—	11.—11.80
Middel	6.60.—	11.20-13.—
Klein	14.—17.—	13.—19.—
Kabeljauw	13.40-14.80	8.40-13.—
Gul	13.40-16.—	.....
Wijting	30.—41.—	44.—
Schaat	11.—28.80	25.80-31.20
Zeebaars	15.80-16.20	5.—17.40
Leng	11.40-18.—	7.60- 8.20
Schartong	58.—112.0	52.—91.—
Heilbot	13.40-17.60	7.60-15.—
Koolvis	19.—20.—	5.—17.40
Hondstong	11.—15.20	.....
Zeeewolf	.....	.....
Platen	.....	.....

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

Soorten	12-6-1972	13-6-1972	14-6-1972
Lappen	80,—96,—	80,40-91,60	.....
Grote	.....	.....	.....
3/4	100 -109	98,—101	.....
Blok	94,—103	96,—97,60	.....
voor-kleine	88,40-94,20	95,60-95,80	.....
kleine	83,40,—	83,40,—	.....
slips	81,60,—	83,—	.....

Zeebrugge

Soorten	12-6-1972	13-6-1972	14-6-1972
grote	76,—85,—	81,—85,—	83,—85,—
blok	87,—98,—	90,—98,—	91,—95,—
fruit	92,—105	91,—106	95,—106
schone kleine	84,—91,—	85,—105	107 -121
kleine	82,—93,—	86,—110	110 -114
tout petit	78,—80,—	82,—108	94,—105
slips	74,—78,—	75,—100	85,—100

Nieuwpoort

Soorten	12-6-1972	13-6-1972	14-6-1972
Tong I	82,—,—	80,—,—	.....
Tong II	97,—100	96,—,—	.....
Tong III	118	112	.....
Tong IV	112 -118	118	.....
Tong V	96,—100	100	.....
Kleine	88,—95,—	87,—,—	.....

PLADIJS

Oostende

Soorten	12-6-1972	13-6-1972	14-6-1972
Grote	13,—19,—	.....	.....
grote iek	14,—19,—	.....	.....
kleine iek	24,—,—	.....	24,20,—
derde slag	17,—,—	.....	.....
platjes	9,—,—	8,20-16,—	17,50-25,40

Zeebrugge

Soorten	12-6-1972	13-6-1972	14-6-1972
grote	10,—15,—	8,50-12,—	8,—11,—
middenslag	14,—16,—	13,—16,—	9,—18,—
kleine	12,—15,—	9,—13,—	10,—19,—
deelvis	7,—10,—	8,—9,—	7,—14,—
meyers	.....	.....	.....

Nieuwpoort

Soorten	12-6-1972	13-6-1972	14-6-1972
Moeien	24,—,—	20,—,—	.....
grote pladijs	23,—,—	20,—,—	.....
drielingen	16,—,—	20,—,—	.....
platjes	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

MAANDAG 12-6-1972

Z.598	8	100	100	99.290
Z.512	10	170	1000	254.167
Z.424	15	140	1300	290.180
Z.564	10	70	600	127.230
Z.408	10	100	1100	232.870
Z.492	10	100	800	160.310
Z.295	16	150	1800	360.530
Z.451	10	80	100	112.580
Z.417	10	120	150	120.290
Z.525	10	60	900	123.920
Z.460	10	170	100	133.711
N.704	10	70	1500	209.114
Z.422	9	110	100	111.330
Z.556	2	20	100	20.370

DINSdag 13-6-1972

Z.418	15	180	2000	362.070
Z. 24	10	60	100	77.640
Z.435	10	100	700	158.500
Z.562	8	100	700	160.540
Z.568	11	80	400	129.400
Z.420	11	80	500	163.460
Z.563	11	100	200	143.080
Z.427	11	160	100	178.072
Z.431	12	160	700	169.689
Z.570	8	80	100	76.501
Z.592	7	100	1000	195.470
Z.348	12	160	100	109.100
Z.582	7	70	100	72.891

WOENSDAG 14-6-1972

Z.585	2	10	100	18.400
Z.200	16	250	3000	531.098
Z.518	9	150	500	160.100
Z.462	9	100	900	181.260
Z.593	3	30	150	41.590
Z.444	9	120	1000	189.390
Z.445	9	70	100	81.110
Z.545	5	20	100	60.310
Z.459	5	300	100	171.839
Z.599	8	120	100	147.250
Z.283	8	70	100	74.810
Z.588	4	30	400	82.610

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 18-6-1972 tot 24-6-1972

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 10.15 uur en te 14.45 uur.

— Op 18-6-1972 bijkomende afvaart te 15.30 uur (1).

— Op 23-6-1972 bijkomende afvaarten te 00.45 uur en te 15.30 uur (1).

— Op 24-6-1972 bijkomende afvaarten te 00.45 uur, te 09.50 uur en te 15.30 uur (1).

Afvaarten uit Dover of Folkestone:

— Alle dagen te 13 en te 16.50 u.

— Op 18 en 19-6-1972 bijkomende afvaarten te 09.55 uur (2) en te 11.35 uur.

— Op 20-6-1972 bijkomende afvaart te 11.35 uur.

— Op 23-6-1972 bijkomende afvaart te 01 uur.

— Op 24-6-1972 bijkomende afvaarten te 01 uur, te 09.55 uur (2) en te 11.35 uur.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 01.30 uur, te

VERWACHTINGEN

**VRIJDAG 16 JUNI 1972**  
NOORD: O.217 met 450 bennen: 400 b. gullen - 30 b. totten en 20 b. varia.

MAANDAG 19 JUNI 1972

IJSLAND:  
O.216 met 1300 bennen: 500 b. kabeljauw en gul - 600 b. bonen - 200 b. varia.  
O.81 met 1400 bennen: 700 b. kabeljauw en gul - 500 b. kools - 100 b. bonen - 100 b. varia  
O.236 met 900 bennen: 50 b. kabeljauw en gul - 75 b. schotse schol en mieten - 30 b. bonen - 25 b. schatten - 10 b. staart en heilbot - 10 b. kreeft - 700 b. kools.

KANAAL:  
O.82 - O.134 - O.198 - Z.509

NOORD:  
O.232 - O.239 - O.94 - O.135 - O.141 - O.229 - O.26

WEST:  
O.284 - N.720 - N.715 - N.543 - O.214

DINSdag 20 JUNI 1972

KANAAL:  
O.37

NOORD:  
N.709 - Z.38

WEST:  
O.15 - O.142

WOENSDAG 21 JUNI 1972

KANAAL:  
O.72

WITTE BANK:  
Z.519

WEST:  
N.719 - N.752 - N.765

NOORD:  
O.285 - O.306 - O.247

KOOLVISPRIJZEN IN DUITSLAND

Donderdag 8/6/1972:	18,30	— 18,02	— 17,48	— 17,20		
Maandag 12/6/1972	16,38	— 17,20	— 17,80	— 18,56	— 18,84	
Dinsdag 13/6/1972	17,80	— 17,48	— 17,20	— 16,93	— 16,38	—
			15,02	— 13,92		
Woensdag 14/6/1972:	18,30	— 17,48	— 17,20	— 16,93		

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

## IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	12-6-1972	12-6-1972	13-6-1972	13-6-1972	14-6-1972	14-6-1972	12-6-1972
Tarbot : groot (123)	121 -132	110 -135	122 —,—	110 -131	.....	130 -155	130 —,—
middel (123)	100 -102	80,—108	102 —,—	60,—100	.....	80,—110	100 —,—
klein (123)	.....	60,—68,—	.....	40,—58,—	.....	50,—65,—	90,—,—
Griet : groot (123)	.....	70,—74,—	.....	80,—81,—	.....	70,—80,—	70,—,—
middel (123)	.....	58,—63,—	.....	60,—65,—	.....	60,—65,—	.....
klein (123)	.....	45,—52,—	.....	45,—58,—	.....	45,—50,—	.....
Schelvis : groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel	16,40,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	5,80-15,80	.....	13,60,—	.....	8,20-12,—	.....	.....
Heek : groot	48,—52,—	.....	44,—	.....	.....	.....	.....
middel	32,20-44,—	.....	27,60-36,—	.....	.....	.....	.....
klein	30,—30,20	.....	23,—,—	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	18,—,—	.....	.....	.....	.....	20,—50,—	.....
Rog (I)	28,—38,—	.....	38,—,—	.....	21,—35,—	.....	.....
Keilrog (123)	48,—,—	41,—44,—	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (23)	.....	34,—38,—	.....	32,—35,—	.....	30,—35,—	42,—,—
Tilten (23)	.....	32,—34,—	.....	23,—27,—	.....	23,—25,—	32,—,—
Scherpstaart (23)	.....	27,—34,—	.....	20,—28,—	.....	20,—28,—	27,—,—
Halve mans (23)	.....	21,—24,—	.....	14,—16,—	.....	17,—21,—	21,—,—
Teelt (2)	.....	21,—22,—	.....	13,—16,—	.....	17,—19,—	.....
Katrog (2)	.....	14,—16,—	.....	8,—10,—	.....	9,—12,—	.....
Kabeljauw	16,—26,—	16,—20,—	24,20,—	11,—13,—	.....	.....	24,—,—
Gul (groot)	.....	13,—15,—	.....	9,—10,—	.....	10,—13,—	.....
Gul (middel)	7,60-25,—	10,—13,—	8,—18,—	9,—11,—	7,40-21,—	9,—11,—	10,—22,—
Gul (klein)	.....	9,—10,—	.....	7,—9,—	.....	7,—8,—	.....
Hozemondhamme	51,—87,40	.....	58,60-89,80	.....	.....	.....	.....
Wijting : groot	5,80-17,—	14,—20,—	10,10-16,—	10,—13,—	13,40-15,40	14,—16,—	20,—,—
klein	.....	8,—10,—	.....	7,—8,—	.....	8,—10,—	10,—,—
Schar	4,80-11,10	7,—9,—	6,—,—	6,—8,—	12,—27,40	.....	8,—15,—
Steenschol	6,—43,80	4,—40,—	15,40-38,—	3,60-35,—	29,—43,—	3,60-28,—	.....
Zeehaai	21,—,—	19,—23,—	.....	11,—19,—	19,—,—	17,—20,—	20,—,—
Hondshaai	13,80-14,—	.....	15,—16,—	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	14,—,—	.....	16,—,—	.....	.....	.....	.....
Schartong	18,—30,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	6,—,—	.....	6,—,—	.....	6,—,—	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	10,—16,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	20,—23,40	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	50,—65,40	.....	48,40-58,—	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	51,—90,—	.....	52,—83,—	.....	46,—82,—	.....
Schotse schol	.....	13,—30,—	.....	9,—30,—	.....	5,—30,—	.....
Zeehond	.....	14,—16,—	.....	11,—12,—	.....	15,—17,—	22,—,—
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	23,—,—	16,—25,—	.....	8,—10,—	.....	20,—25,—	25,—,—
Grauwe Poon (knorh.)	4,80- 6,20	5,— 8,—	.....	5,— 7,—	6,60,—	6,— 8,—	10,—,—
Rode Knorhaan	4,80-31,20	18,—25,—	4,80-32,20	.....	11,—30,—	.....	.....
Posten	.....	5,— 6,—	.....	5,—,—	.....	.....	.....
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

## VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

In IJmuiden werden woensdag 7 juni aangevoerd : 24 kisten schelvis, 94 kisten wijting; 272 kisten schol; 137 kisten schar; 583 kisten kabeljauw; 378 premiekisten haring 186 kisten en 6 premiekisten makreel; 13 kisten diversen; 10 kisten tarbot en griet; 74 stuks stijve kabeljauwen; 1935 kg. tong.

Prijzen, per kg. in gulden: gr. tong 7-6,71; grm. tong 8,01-7,40; klm. tong 9,02-7,43; tong I 10,52-8,28 tong II 10,58-7,39.

Per 50 kg: kabeljauw I 76; kabeljauw II 180-76; kabeljauw III 78-72; kabeljauw IV 68-56; kabeljauw V 65-58; schol I 106-87; schol II 106-90; schol III 106-77; schol IV 68-45; wijting 56-50; wijting II 67-56; schar 63-18; schelvis II 96; schelvis III 85; schelvis IV 60-55. Per stuk : haai 172.

SCH 10 f 7.600; VL 34 f 5.360; IJM 57 f 9.690; EH 7 f 2.400; HD 7 f 3.030; KL 50 f 1.430; TH 21 f 7.300; WR 136 f 1.340; VD 1 f 1.600; VD 9 f 1.610; VD 15 f 1.650; VD 25 f 2.300; VD 44 f 1.600; TE 25 f 1.370; IJM 23 f 1.300; ZL 6 f 1.510; UK 17 en UK 249 f 7.100; UK 56 en 200 f 7.400; UK 135 en 145 f 9.400; UK 196 en 234 f 15.500.

In IJmuiden werden DONDERDAG 8 JUNI aangevoerd: 32 kisten tarbot; 4 kisten griet; 235 kisten kabeljauw; 4 kisten koolvis; 32 kisten schelvis; 58 kisten schar; 16 kisten en 8 premiekisten makreel; 30 kisten diversen; 23 stijve kabeljauwen en 7472 kilogram tong.

Prijzen, per kilogram, in gulden Tarbot 9,70-8,82, zalm 11,39-7,64; gr. tong 6,95-6,53; 7,60-7,19; klm. tong 6,96-6,43 tong I 8,47-6,38; tong II 8,53-5,80.

Per stuk: haai 320. Per 50 kg.: schol I 106-77; schol II 125-76; schol III 81-70; schol IV 56-45; kabeljauw I 68; kabeljauw II 130-62; kabeljauw III 81-52; kabeljauw IV 75-50; kabeljauw V 68-39; schelvis III 61-57; wijting II 61-51; schar 43-16; makreel 46,20-20,80 tarbot 354-201; griet 229-160; rode poot 105-39; koolvis II 40, koolvis III 42-40.

Besommingen: GO 5 f 9.800; GO 4 f 11.900; GO 6 f 12.500; KW 153 f 8.900; UK 1 f 16.300; UK 48 f 5.400; KL 50 f 890; SCH 11 f 5.100; SCH 32 f 5.040; TH f 7.500; VD 1 f 1.230; VD 9 f 2.80; VD 15 f 1.890; VD 25 f 1.570; VD 44 f 1.380; WR 136 f 1.150 WR 137 f 1.640; IJM 23 f 1.070; ZL 6 f 1.020; DK 23 en DK 107 f 10.600.

Vrijdag 9 juni werd er in IJmuiden aangevoerd :

1638 kisten kabeljauw, 5 kisten koolvis, 70 kisten varia, 194 kisten en 40 kl. kisten wijting, 73 kisten en 73 kl. kisten schelvis, 117 kisten schar 1660 kisten schol, 133 kisten tarbot totaal 29.648 kg. tong, 245 stuks stijve kabeljauwen, 5550 kisten en 213 kl. kisten vis, 660 kisten haring, 253 kisten en 100 kl. kisten makreel.

In Scheveningen was de aanvoer: 6500 kg. tong, 350 kisten kabeljauw, 80 kisten varia, 80 kisten wijting, 50 kisten schelvis 230 kisten schol, 200 kl. kisten haring, 80 kisten makreel.

Prijzen : Per 1 kg. in gulden : gr. tong 6,39-6,08, grm. tong 7,40-7,07, klm. tong 6,27-5,93, tong I 8,27-5,73, tong II 8,44-5,38, tarbot 9,21-8,72.

Per 50 kg in gulden : kabeljauw I 86-47 kabeljauw II 115-76, kabeljauw III 87-65, kabeljauw IV 75-62, kabeljauw V 86-37, koolvis IV 40 -31, schelvis III 62-42, schelvis IV 70-41, schol I 70-61, schol II 77-65, schol III 75-62, schol IV 56-50, schar 37-10, wijting I 70-47, wijting II 58-32, makreel 40-19,50, haring 32,50-23,50, tarbot 330-185 griet 236-144, haai 60, poontjes 36.

Per 40 kg in gulden : krab 49-37, mul 234, rode poot I 74-54, rode poot II 2-43, inktvis 79-64, poontjes 29 balk 30.

Per hoop : rog 100-60.

De besommingen in IJmuiden waren : KW 41 f 10.700; KW 141 f 13.300; VL 112 f 7.600; KW 178 f 11.600; KW 185 f 17.800; KW 194 f 7.100; SCH 22 f 2.000; UK I f 3.300; UK 48 f 1.900; UK 70 f 1.500; UK 73 f 9.700; UK 148 f 2.700; HA 36 f 2.600; IJM II f 15.600; VD 19 f 7.800; VD 24 f 14.800; VD 89 f 7.800; VD 105 f 5.200; WR 173 f 6.400;

WR 108 f 10.200; IJM I f 1.100; IJM 3 f 9.400.

Spanvissers : UK 17 en UK 249 f 4.300; UK 56 en UK 200 f 3.500; UK 145 en 135 f 5.100; UK 196 en UK 234 f 4.700.

MAANDAG 12 JUNI werden in IJmuiden aangevoerd: 185 kisten tarbot en griet; 2432 kisten kabeljauw; 1479 kisten koolvis; 15 kisten leng; 442 kisten en 490 premiekisten schelvis; 1274 kisten en 257 premiekisten wijting; 2215 kisten schol; 150 kisten schar; 230 kisten haring; 1366 kisten en 757 premiekisten makreel; 135 kisten varia; 305 stijve kabeljauw; 20.376 kilogram tong.

Prijzen, per kilogram, in gulden tarbot 8,72-8,19; zalm 9,82-4,92; gr. tong 7,02-6,37; grm. tong 7,64-6,98; klm. tong 6,70-5,88; tong I 8,13-5,78 tong II 7,83-5,81.

Per hoop: rog 120-65. Per stuk: haai 260-256.

Per 50 kg.: tarbot 323-176; griet 235-121; kabeljauw I 84-64; kabeljauw II 155-62; kabeljauw III 75-50 kabeljauw IV 65-45; kabeljauw V

50-35; koolvis I 38-35; koolvis II 41-30; koolvis III 50-34; koolvis IV 45-25; schelvis I 48-44; schelvis II 47-35; schelvis III 54-24; schol I 65-52 schol II 68-600; schol III 68-62; schol IV 56-32; schar 25-10; wijting I 54-20, wijting II 48-22; poontjes 52-11,50; haai 63-60.

Besommingen: KW 11 f 21.400, 29 12.600, 39 9.200, 51 7.200, 52 6.100, 66 11.700, 81 69.700, 87 14.300, 113 10.400 117 10.400, 121 16.400, 130 6.100, 132 14.100, 145 14.500. VD 25 1.600. KW 149 f 11.300, 150 15.200, 152 14.500, 195 19.200, 197 12.700, 205 8.600, 214 14.800, 215 16.200, 218 10.600, 221 9.100, 226 7.800, 110 5.300, 127 5.900, 174 19.800, KW 189 f 15.900, 190 11.800, 210 6.200, 211 7.400, 213 7.300 SCH 117 17.300. VL 73 5.760. WR 25 3.490, 32 9.060, 45 4.700, 50 8.800 IJM 18 18.900, 154 12.300. VD 1 1.050 KW 42 en KW 135 8.200, 33 en 180 f 19.600.

## „DE BLAUWE WIMPEL”

Hoofdbrok in het mei-nummer van de Blauwe Wimpel is een uitvoerige bijdrage over de technologische ontwikkelingen en industriële perspectieven in de oceanologie.

De ruimtevaart is interessant maar de oceanologie is aanzienlijk belangrijker! In het artikel wordt o.m. de nadruk gelegd op de voedselwinning uit zee, de vervuiling der oceanen, de mens onder water, mini-onderzeeboten enz.

Aandacht ook voor het Nederlandse m/s „Bilderdijk” zijnde het eerste Europese lichterschip dat op een Belgische scheepswerf gebouwd werd. In dit maandblad voor scheepsvaart en scheepsbouw in de Lage Landen vindt men verder nieuws over de werven, de havens en nieuwe orders, van de koopvaardij, sleepvaart en berging e.a. evenals de rubriek Boeken van de Zee.

„De Blauwe Wimpel” wordt in België verspreid door de n.v. Uitgeverij De Branding, Korte Wimpelstraat 15 - 2000 Antwerpen. Een jaarabonnement van 12 nummers kost slechts 350 fr. Losse nummers 45 fr.

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

## Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 5-6 t/m 10-6-72

Door 78 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
71.481 kg.	Tong	f 476.432,61	van f 8,71 tot f 5,75 per kg.
9.117 kg.	Tarbot	f 48.128,83	van f 9,16 tot f 3,37 per kg.
3.104 kg.	Griet	f 9.187,91	van f 3,56 tot f 2,02 per kg.
167.615 kg.	Schol	f 146.475,04	van f 1,70 tot f 0,40 per kg.
9.270 kg.	Schar	f 2.198,10	van f 0,75 tot f 0,15 per kg.
625 kg.	Wijting	f 756,13	van f 1,75 tot f 0,95 per kg.
25.140 kg.	Kabeljauw	f 21.578,51	van f 1,90 tot f 0,60 per kg.
2.735 kg.	Poot	f 1.548,77	van f 1,35 tot f 0,25 per kg.
107 kg.	Tongschar	f 276,60	van f 2,89 tot f 2,09 per kg.
415 kg.	Makreel	f 244,26	van f 1,05 tot f 0,35 per kg.
274 kg.	Diversen	f 312,10	
<b>289.883 kg.</b>		<b>f 707.138,86</b>	

De afgelopen week vertoonde in grote trekken hetzelfde beeld als de voorgaande.

Vanaf maandag tot en met donderdag een matige aanvoer van de kleinere dicht bij de wal vissende kotters, die op enkele gunstige uitzonderingen na, geen al te beste resultaten konden boeken, en op vrijdag en zaterdag weer de grote aanvoerpiek, met name op de zaterdag als alle grote kotters aan de markt zijn.

Volgens insiders moeten de weersomstandigheden eerst beter en vooral warmer worden wil de walvissersrij, evenals dit verleden jaar het geval was, ook op alle dagen voor een gezellige aanvoerdruk kunnen zorgdragen.

Met een uitzonderlijk stabiele tongprijs, die zelfs op zaterdag gedurende de verkoop voor verschillende soorten nog aanmerkelijk aantrok, konden de grote kotters, die over het algemeen weer met goede aanvoeren aan de markt kwamen, weer op uitstekende besommingen rekenen.

Waren de tongvangsten van deze kotters over het algemeen iets lager dan de vorige week, de besommingen werden weer goedgemaakt door de voor sommige kotters, enorme aanvoeren van andere vis.

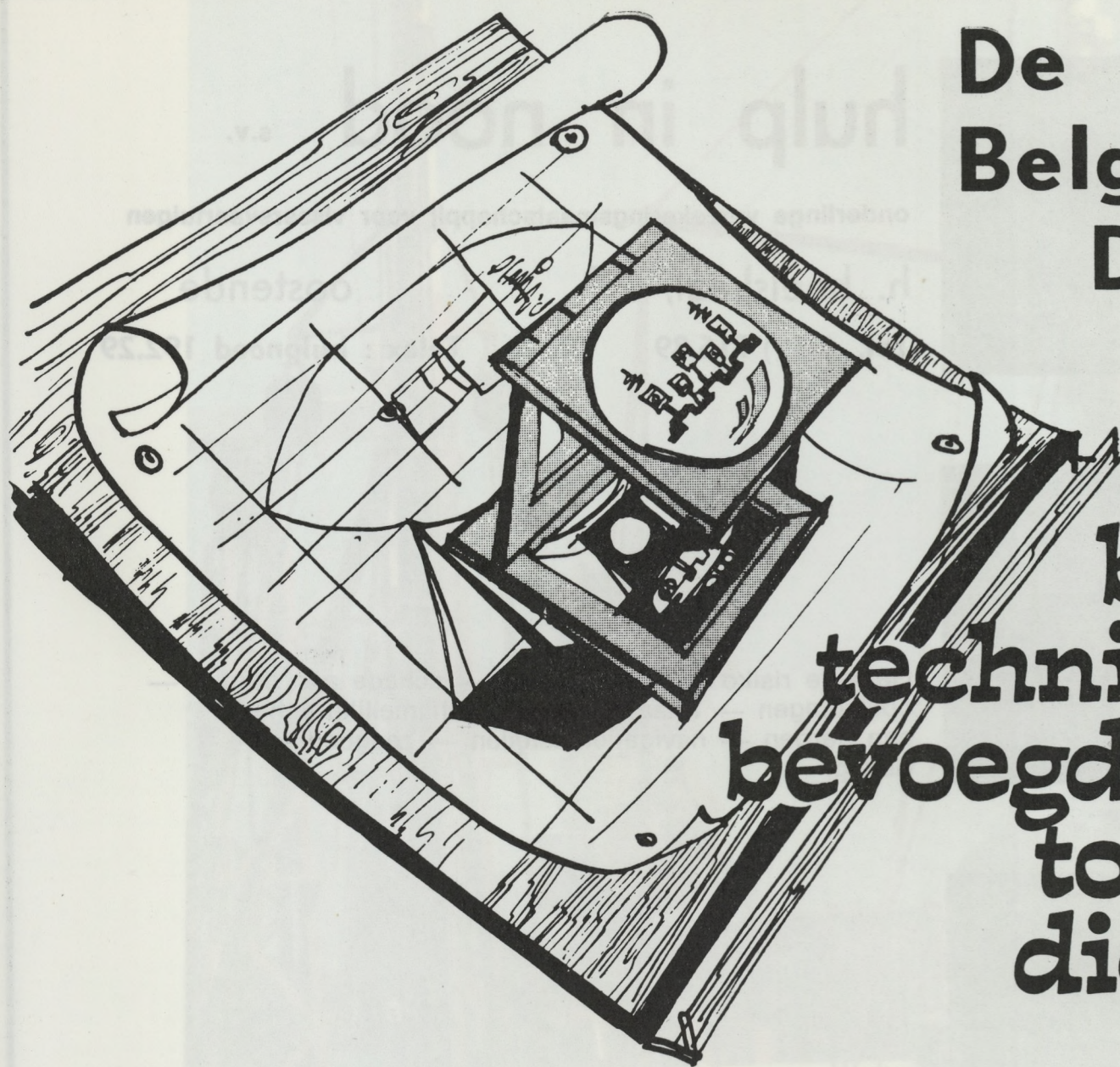
De hoogste besommer voerde 14.943 kg. vis aan, waarvan 4.064 kg. tong met een gemiddelde prijs van f 6,80 per kg., voor een totaalbesomming van ruim f 39.700,—.

Een andere kotter zelfs 17.647 kg. vis, waarvan 3.246 kg. tong met een gem. prijs van f 6,81 voor f ruim f 36.700,—.

Van de acht kotters met de hoogste besomming voerden twee kotters een besomming aan van boven de f 35.000,—; 4 kotters maakten meer dan f 30.000,—; twee kotters waren tussen de f 25.000,— en f 30.000,— met hun besomming.

De omzet van zaterdag had met 184.000 kg. vis, waarvan rond 47.000 kg. tong, voor een dagomzet van ruim f 450.000,— niet in de oude vishal kunnen worden opgevangen.

**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**



**De  
Belgische  
Diesel  
stelt  
zijn  
beste  
technische  
bevoegdheid  
tot uw  
dienst.**

**A.B.C. GENT**

**Vertegenwoordiger C. SMEESTERS**

**MAALSESTEENWEG 526**

**8310 SINT-KRUIS BRUGGE**

**TEL. (050) 372.49**



# hulp in nood s.v.

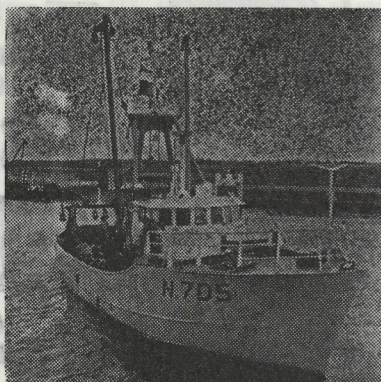
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27,

oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hulpnood 192.29



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



In een periode van 9 jaar werd meer dan 30 miljoen frank kredieten verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



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

(7111V)