



# HET VIS SERIJBLAD

38e JAAR — NR. 37 — VRIJDAG 15 SEPT. 1972 — VERSCHIJNT WEKELIJKS — PRIJS: 20 FR.

# CASINO-KURSAAL OOSTENDE

## NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

Zaterdag 16 september van 22 uur af :

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA  
Piano : FRANZ ANDRE

Als attractie :

**CRIS CAROL**

(Aangezien de finale van het British Ball plaatsheeft op zondag 17 september, zal de night-club gesloten zijn)

## AMBASSADEURSZAAL

Zondag 17 september te 21 uur :

**Finale BRITISH BALL**

met Merino Costa y su orquesta en THELMA CONNOR

**Verkiezing van „QUEEN BRITISH BALL 1972”**

Inkom : 40 fr. — Consumpties : 20 fr. (dienst inbegrepen)

## 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 wijnsoorten

Plaatsbespreking gewenst — **OPEN GANS HET JAAR**

Voor alle inlichtingen : CASINO-KURSAAL - 8400 OOSTENDE -  
Telefoon : 059/751.11

(2016W—5748N—7250V)

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767.07 —

— O —

HET KOUDSTE

HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

- Levering van vislieren
- Inbouw van alle scheepsmotoren
- Scheepsreparaties
- Schepen kunnen worden gedokt

## Machinefabriek

# J. LINDENBERG

Nijverheidsstraat 3 - Terneuzen  
(NEDERLAND)

Tel. 01150 - 3581 - 4343 - 5175

(7063V)

## BROOD- EN BANKETBAKKERIJ

# WILLY VANHESTE

- \* Specialiteit van zeebrood
- \* Bestelling aan huis en aan boord van schepen

Gelijkheidstraat 18, Oostende — Tel. 741.81

(7212V)

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

LEES " 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. BAELS-KAAI 30, OOSTENDE — TEL 777.13/777.14 — P.C.R. 41.89.87 — H.R.O. 25202 — DIREKTEUR P. VANDENBERGHE

## IJSLANDVISSERIJ : SUKSESVOLLE ONDERHANDELINGEN

Het is zover ! Donderdag 7 september 1972 te 14 uur plaatselijke tijd, werd te Reykjavik (IJsland), door de Belgische Ambassadeur in Oslo (Noorwegen) met bevoegdheid te IJsland, de heer E. Harford, en de IJslandse Minister van Buitenlandse Zaken, de heer Einar Agustsson, een akkoord ondertekend tussen de twee landen nopens de visserij rondom IJsland.

Preciseren we onmiddellijk dat het hier niet een «overeenkomst» betreft, maar een praktische regeling, een «arrangement on practical base» voortgesproken uit de noodwendigheden ten aanzien van de Belgische vissers, namelijk de eenzijdige uitbreiding sedert 1 september door IJsland van de IJslandse visserijgrenzen.

Deze praktische regeling betekent dan ook geen juridische erkenning vanwege de Belgische Regering van het recht van IJsland om de visserijzones boven de 12 mijlen uit te breiden. Zeven september betekent een belangrijke en historische dag, niet alleen voor de Belgische IJslandvissers zelf, maar ook voor IJsland, ten bewijze waarvan aan verschillende openbare gebouwen in Reykjavik de Belgische vlag wapperde, hetgeen waarschijnlijk daar niet zoveel gebeurt.

basis zou dienen en dat er ook weinig aan de principes ervan zou worden gewijzigd. De teleurstelling was dan ook groot toen op de openingsdag van de besprekingen (maandag 4 september jl.) de IJslandse delegatie een tegenvoorstel formuleerde dat volledig afweek, zowel van inhoud als de geest betreft, van de ontwerp-regeling van Genève. Dit IJslandse tegenvoorstel werd dan ook prompt en resoluut door de woordvoerder van de Belgische delegatie, Ambassadeur Harford, van de hand gewezen, op een elegante maar doeltreffende manier eigen aan diplomaten. Even leek het er zelfs op dat, precies zoals het vroeger met Engeland en Duitsland was gebeurd, de Belgische delegatie onverrichterlije zake naar huis zou afreizen.

Deze kordate houding vanwege de Belgen bleek onverwacht over te komen bij de IJslandse onderhandelaars, want van toen af werden de gesprekken gevoerd in een meer gemoedelijke sfeer, waarbij duidelijk de wil werd aangevoeld om tot een overeenkomst te komen. Van Belgische zijde werd echter duidelijk gemaakt dat het vertrekpunt,

de tekst van Genève, moest worden behouden en dat van de praktische regeling aldaar overeengekomen slechts in geringe mate kon worden afgeweken. Overigens dient gezegd dat de IJslandse onderhandelaars zelf de meeste goodwill aan de dag legden, maar het was duidelijk dat zij de richtlijnen van «hogerop» dienden te volgen.

Onderlijnen wij hierbij dat het feit dat de Belgische vissersvaartuigen vanaf 1 september buiten de 50 mijlen waren gebleven, zoals gevraagd door de Rederscentrale de gesprekken in bijzonder gunstige zin hebben beïnvloed. Achteraf bevestigde de Minister van Visserij zulks, eraan toevoegend dat hij zal weigeren de onderhandelingen met Engeland voort te zetten, zolang Engelse schepen binnen de 50 mijlen blijven vissen.

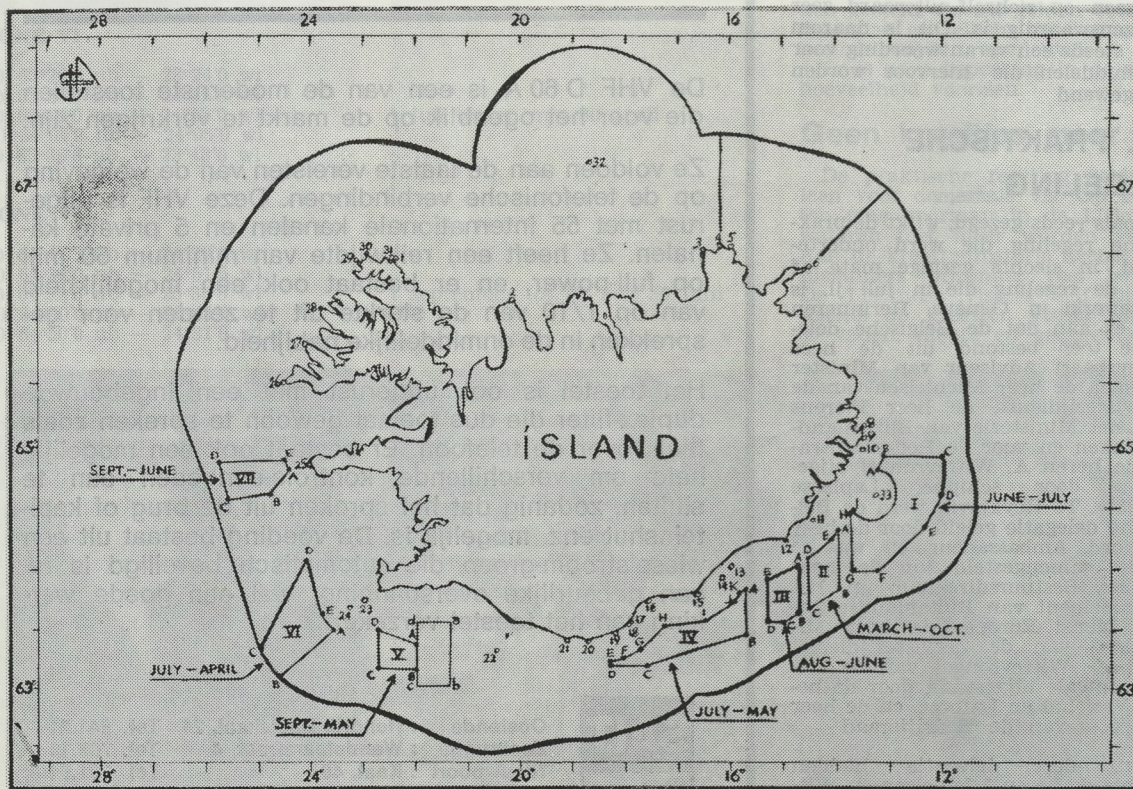
### Niet van een leien dakje

De onderhandelingen tussen de Belgische en IJslandse delegatie startten nochtans eerder moeizaam en de gemoedstoestand van de Belgische delegatie kende ups en downs. Ons Departement van Buitenlandse Zaken had inderdaad vooraf duidelijk te kennen gegeven, dat België bereid was de onderhandelingen van Genève te Reykjavik voort te zetten, op voorwaarde dat de ontwerp-tekst van Genève als

gische delegatie kende ups en downs. Ons Departement van Buitenlandse Zaken had inderdaad vooraf duidelijk te kennen gegeven, dat België bereid was de onderhandelingen van Genève te Reykjavik voort te zetten, op voorwaarde dat de ontwerp-tekst van Genève als

### Bijna Regeringscrisis

Dit kleine IJsland, met een oppervlakte van 103.000 km<sup>2</sup>, waarvan amper 1.000 km<sup>2</sup> gekultiveerde en 23.000 km<sup>2</sup> weidegrond en de rest woest, met zijn 206.000 inwoners, heeft door zijn eenzijdige beslissing de visserijwereld als het ware op zijn kop gezet en grote naties als Engeland en West-Duitsland aan de rand van een gewapend konflikt gebracht. Het is zo, dat de Minister van Visserij, die inzake de visserijlimieten het grote woord voert, in het IJsland Parlement zelf niet steeds de meerderheid met zich heeft. Dit kon ook worden vastgesteld bij de onderhandelingen met België en er kon zelfs worden vernomen, dat de meerderheid in het Parlement genegen was de eisen van de Belgische vissers, vervat in de zogenaamde «draft van Genève» te steunen. Het uiteindelijk akkoord tussen beide delegaties in Reykjavik, droeg eveneens de goedkeuring weg van de Minister van Buitenlandse Zaken, maar ook hier is het slechts na herhaald verzoek en druk dat de Minister van Visserij, de heer L. Josepsson, zijn toestemming gaf. Niet vooraleer hij echter had gedreigd af te treden en aldus de Regering te doen vallen, waardoor de IJslandse Regering werkelijk aan de rand van een crisis stond... en dit tengevolge van de strakke Belgische houding. Overigens werd de praktische regeling vastgelegd door beide delegatie's, voor ze kon worden getekend, eerst voorgelegd aan alle politieke partijen in IJsland, alsmede aan de Parlementaire Commissie voor Buitenlandse Zaken, hetgeen de belangrijkheid ervan ten volle onderlijnt.



De omliggende gebieden op bovenstaande kaart zijn de zones waarin onze Belgische vissers. Ernaast zijn de perioden aangeduid tijdens dewelke mag worden gevist.

(vervolg blz. 2)



Het ondertekenen van de overeenkomst...

(Vervolg van blz. 1)

Op dit moment stond de goedstoestand van de Belgische afvaardiging dan ook op nul, omdat bekend was geraakt, dat de Minister van Visserij zijn veto had gesteld zoals hij dit reeds verschillende malen had gedaan tijdens de onderhandelingen met Engeland en Duitsland, toen bij diverse gelegenheden alles in kannen en kruiken scheen te zijn maar uiteindelijk de ontwerp-akkoorden door diezelfde Minister van Visserij van de hand werden gegeven.

Met ons land is het tenslotte anders verlopen, vermits uiteindelijk de heer Josepsson is bijgedraaid en het akkoord plechtig kon worden ondertekend door de Minister van Buitenlandse Zaken in aanwezigheid van de Minister van Visserij op de bewuste donderdag 7 september.

## Wie is Minister Jösepsson ?

Blijven wij toch even bij laatstgenoemde « berucht » geworden minister. De heer Josepsson stamt af van een boerenfamilie en heeft steeds gestreefd naar een rationeel



De heer Josepsson, IJsland minister van Visserij.

gebruik en het in stand houden van de zeebronnen. In de periode van 1944 naar 1952 stond hij aan het hoofd van een visserij-industrie. Hij is tevens gedurende lange tijd lid geweest van het Visserijcomité van de « Althing », het IJslandse Parlement. Hij was reeds Minister van Visserij in 1958, toen IJsland zijn visserijlimieten uitbreidde van 4 tot 12 mijlen. Tijdens de ondertekeningplechtigheid had de Belgische delegatie een uitvoerig gesprek met deze als zeer koppig omschreven politicus. Het dient gezegd dat de heer Josepsson bijzonder goed op de hoogte is van de visserij in zijn land. Overigens antwoordde hij openhartig en uitvoerig op de door de Belgische delegatie gestelde vragen, hoe delikaat van aard sommige ook waren. Hierbij is het duidelijk gebleken, dat het er bij hem alleen maar om te doen is de belangen van IJslandse vissers ten alle kosten te verdedigen, hetgeen op zichzelf uiteraard zeer prijzenswaardig is. Dit is daarom niet steeds een verantwoording voor de middelen die hiervoor worden aangewend.

## DE PRAKTISCHE REGELING

Zoals reeds gezegd, wijkt de praktische regeling die werd ondertekend, in slechts geringe mate af van de regeling die in juli jl. is uitgewerkt in Genève. Herinneren wij er aan dat de Belgische delegatie toen bestond uit de heer Thuysbaert Adviseur van Minister Harmel, de heer Michiels van de Zeevisserijdienst, de heer Pierens van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en voor de Rederscentrale de heren A. Wittevrongel bijgestaan door schipper Laplasse (O.236). Te Reykjavik werd de Belgische delegatie geleid door de heer Harford, Ambassadeur en was ze verder samengesteld uit de heer Collins, Bestuursdirecteur op het Departement van Buitenlandse Zaken Dienst Europa, de heer Michiels van de Zeevisserijdienst, de heer Wittevrongel van de Rederscentrale bijgestaan door de heren Van Lul en Laforce, en de heer Vanroose van de Bedrijfsraad.

Van deze delegatie hadden slechts de heren Michiels en Wittevrongel ook de besprekingen te Genève bijgewoond. De IJslandse delegatie bestond uit de « reizende » IJsland-ambassadeur die ook de ge-

sprekken met Engeland leidt, de Sekretaris-Generaal van het Departement van Visserij en Handel, de Directeur van de Visserijdienst en een parlementair behorende tot de partij van de minister van Visserij.

## WAAROP DE PRAKTISCHE REGELING NEERKOMT

In grote lijnen komt de praktische regeling, die geldt tot 1 juni 1974, op het volgende neer.

Volgende 19 Belgische IJslandvisserij-vaartuigen mogen in de gebieden en gedurende de perioden die hieronder worden weergegeven blijven vissen tot op 12 mijl of tot op 14 mijl

- O. 81 John
- O.288 Lans
- O.316 Belgian Skipper
- O.317 Belgian Lady
- O.129 Amandine
- O.182 Caesar
- O.202 Pelagus
- O.216 Henri-Jeanine
- O.224 Ronald
- O.231 André-Monique
- O.236 Henriette
- O.237 Nelly-Suzanne
- O.282 Adronie-Kamiel
- O.315 Jean-Hélène
- O.318 Belgian Sailor
- O.324 Raphaëlle-Gabrielle
- O.331 Nadine-Liliane-Josette
- O.334 De Haai
- Z.571 Zephyr

(vervolg blz. 3)

## EEN NIEUWIGHEID ... !

De VHF D 60 A is een van de modernste toestellen die voor het ogenblik op de markt te verkrijgen zijn.

Ze voldoen aan de laatste vereisten van de wetgeving op de telefonische verbindingen. Deze VHF is uitgerust met 55 internationale kanalen en 5 private kanalen. Ze heeft een reikwijdte van minimum 50 mijl op full-power, en er bestaat ook een mogelijkheid van op 1/10 van de sterkte uit te zenden voor gesprekken in de onmiddellijke nabijheid.

Het toestel is ook uitgerust met een ingebouwde duplex-filter die dus toelaat gewoon te spreken zoals thuis over de telefoon. Er bestaat ook een mogelijkheid om verschillende controle-eenheden aan te sluiten, zodanig dat het spreken uit de brug of kapiteinshut enz. mogelijk is. De voeding bestaat uit een wisselstroom-groep die automatisch beveiligd is tegen gebeurlijke overspanning, wat een goede werking van het toestel verzekert.

**SAIT**  
Electronics

Oostende : Hendrik Baelskaai, 21 Tel. 541.21  
Zeebrugge : Wandelaarstraat, 4 Tel. 708.11  
Nieuwpoort : Kaal, 46 Tel. 231.51

(7251V)

# VISSERIJZONES EN PERIODES RONDOM IJSLAND

## ZONE I

- A) 64°47'7" nb — 13°13'2" wl
- B) 64°52'0" nb — 13°07'0" wl
- C) 64°52'0" nb — 12°00'0" wl
- D) 64°33'0" nb — 12°00'0" wl
- E) 64°20'0" nb — 12°22'0" wl
- F) 63°58'0" nb — 13°17'0" wl
- G) 63°58'0" nb — 13°43'0" wl
- H) 64°26'0" nb — 13°43'0" wl
- I) 64°28'4" nb — 13°38'5" wl

1 juni tot en met 31 juli

## ZONE II

- A) 64°16'1" nb — 14°00'0" wl
- B) 63°48'5" nb — 14°00'0" wl
- C) 63°40'0" nb — 14°29'0" wl
- D) 64°06'3" nb — 14°29'0" wl
- E) 64°13'8" nb — 14°05'0" wl

1 maart tot en met 31 oktober

## ZONE III

- A) 64°02'7" nb — 14°39'0" wl
- B) 63°37'5" nb — 14°39'0" wl
- C) 63°33'0" nb — 15°00'0" wl
- D) 63°33'0" nb — 15°23'0" wl
- E) 63°53'6" nb — 15°23'0" wl

1 augustus tot en met 30 juni

## ZONE IV

- A) 63°50'7" nb — 15°37'0" wl
- B) 63°27'0" nb — 15°37'0" wl
- C) 63°11'0" nb — 17°31'5" wl
- D) 63°11'0" nb — 18°10'0" wl
- E) 63°13'0" nb — 18°10'0" wl
- F) 63°14'3" nb — 17°59'5" wl
- G) 63°20'5" nb — 17°36'5" wl
- H) 63°31'0" nb — 17°17'5" wl
- I) 63°34'5" nb — 16°27'0" wl
- J) 63°44'9" nb — 15°51'0" wl
- K) 63°49'9" nb — 15°40'0" wl

1 juli tot en met 31 mei

## ZONE V

- A) 63°19'0" nb — 22°00'0" wl
- B) 63°07'5" nb — 22°00'0" wl
- C) 63°07'5" nb — 22°45'0" wl
- D) 63°26'2" nb — 22°45'0" wl

1 september tot en met 31 mei

## ZONE VI

- A) 63°26'8" nb — 23°24'0" wl
- B) 63°05'0" nb — 24°35'0" wl
- C) 63°19'0" nb — 24°58'0" wl
- D) 64°04'2" nb — 24°05'0" wl
- E) 63°36'6" nb — 23°48'0" wl

1 juli tot en met 30 april

## ZONE VII

- A) 64°47'3" nb — 24°29'0" wl
- B) 64°34'0" nb — 24°51'5" wl
- C) 64°32'0" nb — 25°35'0" wl
- D) 64°50'0" nb — 25°45'0" wl
- E) 64°50'0" nb — 24°31'0" wl

1 september tot en met 30 juni

N.B. — Het rechthoekje palend aan zone V (zie kaart) is een gebied waar niemand zal mogen vissen van 20 maart tot 20 april omdat het door de IJslanders als een paaiplaats wordt beschouwd. Dit gebied valt voor ons toch buiten de toegestane zones, zodat het in feite geen rol speelt.

Het betreft hier zeven gebieden, zoals uit bijgaande kaart blijkt. Wij voegen er onmiddellijk aan toe, dat het praktisch deze gebieden en die perioden zijn die onze vissers in de voorbije jaren hebben bewerkt. Ten aanzien van het ontwerp van Genève is er dit verschil, dat een zone aan de Noord-Westkust, waar sommige grote IJslandvaarders in het verleden hebben gevestigd, dienden te worden toegegeven, maar te Genève zelf werd reeds duidelijk te kennen gegeven dat geen enkel land, ook België niet, nog op deze visgronden, die volgens de IJslanders met uitroeiing worden bedreigd en waar de kust tengevolge daarvan ontvolkt, nog zou moeten rekenen. De andere gebieden zijn nagenoeg dezelfde gebleven als deze welke te Genève werden vooropgesteld met dien verstande, dat in de zones 2, 3, 4 en 6 (zie kaart) slechts vanaf 14 mijl inplaats van 12 mijl mag worden gevist. De IJslanders hadden voor deze zones aangedrongen op 17 mijl verzoek waarop de Belgische delegatie in geen geval kon ingaan, gezien hierdoor belangrijke visserijen in deze gebieden voorkomende «putten» verloren zouden gegaan zijn. Ook de perioden gedurende dewelke mag worden gevist komen op enkele maanden na overeen met deze vooropgesteld te Genève. Deze perioden werden door de Belgische delegatie zo uitgewerkt, dat zowel de grote als de kleine IJslandvaartuigen het ganse jaar door afwisselend kunnen blijven vissen in de respectievelijke zones. De praktische regeling voorziet dat de toegelaten vaartuigen, waarvan de lijst eveneens hierboven is vermeld, in het bezit moet zijn van een zogenoemde licentie. Deze licentie zal hen via het Departement van Buitenlandse Zaken in het bezit worden gesteld. Ze zal gelden voor zes maanden en telkens voor eenzelfde periode worden vernieuwd.

Er is geen beperking in de vanghoeveelheid voorzien.

## Geen kreeftjes meer

De praktische regeling geldt alleen voor demersale vis. Op kreeften mag voortaan in de IJslandse wateren niet meer worden gevist. Aan de kreeftenhistorie hechten de IJslanders bijzonder veel belang. De IJslandse vissers zelf mogen slechts op kreeften vissen tot op 60 vadem diepte en gedurende de

periode van 1 juli tot 30 september. Bovendien is het, dat de kreeftenvisserij op IJsland slechts is toegelaten wanneer de betreffende vaartuigen uitsluitend de kreeftenvisserij beoefenen, t.t.z.: men mag geen ander vistuig aan boord hebben dan dit betemd voor de kreeftenvangst. Wanneer de Belgische delegatie derhalve de kreeftenvisserij had willen behouden, dan diende met al deze beperkingen rekening te worden gehouden, hetgeen voor onze vaartuigen praktisch onmogelijk is, temeer omdat er geen vaartuigen zijn die uitsluitend de kreeftenvisserij op IJsland beoefenen. In deze omstandigheden en gezien de IJslanders bijzonder veel belang hechten aan de kreeften, bleek de beste oplossing dan ook daarvan af te zien en in de plaats daarvan een akkoord voor de bodemvis af te sluiten, welke in de gegeven omstandigheden als zeer gunstig mag worden omschreven. **Er mag dus geen kreeftenvistuig meer aan boord zijn.** Had men de kreeftenvisserij willen behouden, dan ware deze, gezien de vele beperkingen en voorwaarden door onze vaartuigen toch niet te verwezenlijken enerzijds en zou de praktische regeling welke thans kon worden bekomen, zeer zeker niet zo gunstig zijn geweest.

## Wat na 1 juni 1974 ?

De praktische regeling geldt dus tot 1 juni 1974. Wij moeten derhalve nuchter blijven en er ons rekenschap van geven, dat in 1974 alsnog omdat alles afhangt van de moeten worden gerespecteerd. Vooralsnog, omdat alles afhangt van de Internationale Konferentie over het Zeerecht, die in mei 1974 in Amerika wordt gehouden. Op deze Konferentie zal de aangelegenheid van de visserijzones worden behandeld. IJsland is ervan overtuigd, dat er een meerderheid zal worden gevonden om de visserijzones boven de 12 mijl uit te breiden, waardoor ze dus in het gelijk zou worden gesteld, hetgeen ook zou betekenen dat de IJslandvisserij definitief zou verloren zijn. Deze «overtuiging» is niet ongegrond, omdat op een gelijkaardige Konferentie een paar jaar geleden de voorstanders tot 'n dergelijke uitbreiding slechts twee stemmen tekort hadden om een meerderheid te bekomen. Logischerwijze zou deze meerderheid er thans dus komen.

Een en ander moet er ons toe aanzetten om niet te berusten in de huidige bekomen overgangperiode, maar onmiddellijk de belangen en projecten uit te werken waaraan onze Nationale Commissie Visserijbeleid zijn goedkeuring enige maanden geleden heeft verleend en waarin projecten zijn voorzien om **nieuwe visgronden op te sporen, ondermeer om deze visgronden te vervangen welke thans nog tijdelijk door de IJslandvaartuigen worden bewerkt. Hopen wij derhalve, dat ook onze regering en onze administratie dit inzien en dat samen met de Rederscentrale deze projecten worden op punt gesteld om zo spoedig mogelijk te kunnen worden uitgevoerd.**

## REAKTIES

In onze eigen visserijmiddens zijn de reacties op de bedongen praktische regeling uiteraard zeer gunstig. Onze IJslandvaarders kunnen voorlopig immers hun traditionele visserij voortzetten. In Engeland en Duitsland zou de Belgisch-IJslandse regeling evenwel ongenoegen hebben verwekt. Officieel is er nog niet gereageerd geweest, maar volgens waarnemers, zou op de regeling kritiek zijn geweest te

(vervolg blz. 4)



Een zicht tijdens de onderhandelingen.

(vervolg van blz. 3)

Londen en te Bonn, omdat de regeling volgens hen een erkenning inhoudt door België van de 50 mijlengrens.

Zoals reeds gezegd, wordt in de inleiding van de regeling duidelijk bepaald, dat de ondertekenende partijen door deze praktische regeling geen enkele wijziging brengen in het recht of zienswijze van beide landen ten aanzien van de uitbreiding van de jurisdictie van de kuststaten.

België erkent juridisch de 50 mijlengrens rondom IJsland helemaal niet. Ons land heeft alleen gedaan wat het in de gegeven omstandigheden verplicht was te doen, namelijk: de belangen behartigen van een van oudsher bedreven visserij, die 25 % van de totale Belgische vangst betekent.

Wij hadden de keuze: niets doen zoals in 1958 en letterlijk en figuurlijk achter het net vissen, ofwel besprekingen aanknopen en een regeling met de IJslanders treffen. In 1958 hebben wij onmiddellijk de 12 mijlengrens gerespecteerd. Engeland en Duitsland hebben toen besprekingen aangeknoopt na de zogenaamde kabeljauwoorlog en hebben België hierbij nooit betrokken, met het gevolg dat onze vissers van meet af aan buiten de 12 mijlen mochten blijven en hun Engelse en Duitse collega's op grond van akkoorden gedurende bepaalde perioden in bepaalde gebieden mochten blijven vissen tussen de 4 en de 12 mijl.

Ook thans ging men weer dezelfde weg op. Van zodra het voornemen van IJsland was bekend, hebben de Duitsers en Engelsen onderhandelingen aangevat met IJsland, maar nooit werd ons land hierin betrokken, ondanks het feit dat ons Departement van Buitenlandse Zaken eerst via de E.E.G. en vervolgens rechtstreeks heeft aangedrongen om de besprekingen gezamenlijk te voeren. Vanwege beide landen is hier zelfs nooit reactie op gekomen en wanneer thans een praktische regeling is gekomen, schijnt men ons land plots te kennen en wordt er daartegen gereaard. Het is een feit, dat wanneer men tot een akkoord komt, dit in feite — maar niet juridisch — als een erkenning kan worden geïnterpreteerd van het uitbreidingsrecht van iemands visserijgrenzen, maar zelfs het willen spreken met iemand of het voeren van onderhandelingen, betekent een gelijkaardige erkenning, en wanneer de Duitsers of de Engelsen het tot een akkoord hadden kunnen brengen of het tot een akkoord zullen brengen, hetgeen evenzeer waarschijnlijk is, dan zal dit ook een erkenning inhouden zoals thans wordt beweerd ten aanzien van ons land. Men komt toch aan tafel om een regeling te treffen.

Door het feit alleen reeds dat de Engelsen en de Duitsers zijn gaan onderhandelen met de IJslanders, houdt dit reeds een erkenning de facto in, want anders zou men niet gaan spreken. Hadden de Engelsen en Duitsers tijdens hun onderhandelingen bekomen wat ze wensten, dan zouden ze evenzeer een praktische regeling hebben getekend. Meer nog. Tot driemaal toe waren de delegaties het eens geworden, maar stuitte het afsluiten van een akkoord op het veto van de IJslandse Minister van Visserij, zodat alleen deze feiten reeds evenzeer een erkenning de facto inhouden. Het heeft derhalve geen zin verwijten aan ons land te maken, omdat de thans bedongen praktische regeling een oplossing betekent die zich opdrong naar aanleiding van een eenzijdig getroffen maatregel in het nadeel van een traditionele Belgische visserij.

## BESLUIT

In de gegeven omstandigheden dient toegegeven, dat de getroffen regeling te Reykjavik een succes is, alleen al door het feit dat zowel de grote als de kleine IJslandvaarders praktisch het ganse jaar door kunnen blijven vissen op demersale vis. In de gegeven omstandigheden werd bereikt wat in onze mogelijkheden lag. De basis hiertoe werd gelegd te Genève. De taak van de delegatie te Reykjavik bestond erin zoveel mogelijk van deze basis te behouden en op grond daarvan een akkoord af te sluiten. Hierin zijn ze terdege gelukt. De dank van het bedrijf gaat dan ook in de eerste plaats naar onze Ambassadeur gestationeerd te Oslo met rechtsbevoegdheid te IJsland (België heeft geen Ambassadeur te IJsland), de heer Harford, die als woordvoerder en op een hem eigen manier met een onverbetterlijk diplomatiek talent de Belgische belangen succesrijk heeft verdedigd, hierin bijgestaan door de heer Collins van het Departement van Buitenlandse Zaken, door de heer Michiels van ons Ministerie van Landbouw en voor wat het bedrijf betreft, door de heer Wittevrongel bijgestaan door reder A. Van Lul en schipper L. Laforce (O.331).

Namens het ganse bedrijf menen wij dan ook de tolk te mogen zijn om onze erkentelijkheid uit te drukken aan de Belgische delegatie, die zowel te Genève als te Reykjavik voor de IJslandvisserij een oplossing heeft weten te bekomen, hetgeen niet alleen zijn belang heeft voor de IJslandvisserij zelf, maar evenzeer voor het ganse visserijbedrijf.

Thans hopen wij dat onze Regering en bevoegde departementen niet bij de pakken zullen blijven zitten en de projecten, die thans op stapel staan, ten uitvoer zullen brengen. Wij bedoelen hiermede de verschillende projecten, waaronder het opsporen van nieuwe visgronden, die enige maanden geleden reeds door de Nationale Commissie Visserijbeleid werden goedgekeurd.

Twee jaar gaat vlug voorbij en resultaten van dergelijke projecten verwezenlijken zich niet zomaar op een paar maanden. Bovendien is het zo dat met de huidige regeling te Reykjavik afgesloten, desondanks toch belangrijke visgronden verloren zijn gegaan, in de eerste plaats al door het feit dat, behoudens de zeven toegestane zones, op alle andere gebieden buiten de 50 mijlen moet worden gebleven. Anderzijds werd een visgebied in het Noord-Westen van IJsland (aan de Noordkaap) verloren, terwijl bovendien de verschillende zones slechts tijdelijk mogen worden bewerkt. Ook is er het feit dat de **begrensde** zones als dusdanig een belemmering betekenen, omdat de visgronden zich kunnen verplaatsen. Bovendien is er een absolute beperking door de vermindering van het aantal vaartuigen zelf die op IJsland mogen varen: in Genève waren er 22, thans is het aantal herleid tot 19, zodat ook hier ijslandreders gedwongen worden andere visgronden op te zoeken.

Een andere belangrijke beperking is het feit dat geen nieuwe vaartuigen meer op de ijslandvisserij kunnen worden ingezet, omdat de vergunning wordt toegekend aan de 19 bovenvermelde vaartuigen en geen vervangingen meer mogelijk zijn. Deze beperkingen, alsmede het verbod van kreeftvisserij, zou er onze overheid moeten toe aanzetten nu reeds compenserende maatregelen te treffen.

Hopen wij dat men hiervoor het nodige begrip opbrengt.

A.W.

# Onderzoeksraad voor de Zeevaart

## VISSEN IN NABIJHEID BOORTOREN DOOR O.306

Door de heer Rijkskommissaris wordt de aandacht van getuige Desomer, schipper aan boord van de O.306, getrokken op de verplichting dat men steeds een minimum afstand moet houden van boortorens en pijpleidingen van 500 m. Liefst een heel eind meer. De zaak wordt in voortzetting gegeven voor advies van het ambt van de heer Rijkskommissaris.

## AANVARING VAN DE O.318 MET DUITSE SLEEPBOOT

Brysse Roger wordt in deze zaak gehoord als getuige. Tijdens zijn wacht heeft Brysse de lichten gezien van een slepend vaartuig. De sleep heeft hij echter maar bemerkt toen hij er helemaal bij was. De raad is van oordeel dat hij er rekening moest mee houden dat er na een slepend vaartuig een sleep komt. Brysse dacht met een vissersvaartuig te doen te hebben en veronderstelde verder dat dit vaartuig met een defekt licht vaarde. In deze veronderstelling werd hij gesterkt toen de sleepboot een schijnwerper op de O.318 richtte, iets wat ook wel eens door de vissersvaartuigen wordt gedaan om te zien wie er voorbij vaart. Brysse heeft aan boord van de sleepboot ook geen blauw licht gezien. De raad is akkoord om Brysse in deze zaak te betrekken aangezien hij handelde na veronderstellingen en niet volgens het reglement.

## VERGAAN VAN DE O.268

In deze zaak wordt stuurman Rau gehoord als getuige. Hij heeft gedurende zijn wacht geen enkele keer zijn positie bepaald. Hij kan zich verder niet herinneren of de schipper de positie heeft opgegeven bij het overgeven van de wacht.

Ook matroos Simoes van Portugese nationaliteit wordt in deze zaak als getuige gehoord. Hij brengt geen nieuwe elementen in deze zaak en bevestigt alleen dat hij bij het overnemen van de wacht

## IJSLAND BEREID TOT OVERLEG MET ENGELAND

REYKJAVIK — Premier Olafur Johannesson van IJsland heeft vrijdagavond verklaard, dat zijn regering bereid is tot overleg met Britse functionarissen om te komen tot een oplossing van het visserijconflict. In een televisierede zei de eerste minister bereid te zijn zo nodig vertegenwoordigers naar Londen te sturen.

De premier sprak naar aanleiding van het akkoord met België, op grond waarvan een bepaald aantal Belgische treilers in enige ektoren binnen de tot 50 mijl uitgebreide visserijzone rondom IJsland mag vissen. Volgens Johannesson komt de overeenkomst meer op een feitelijke erkenning van de nieuwe grens door België. Andere Westeuropese landen weigeren de uitbreiding te erkennen. Dit is niet juist.

De bewering van de IJslandse premier kan dus gelogenstraft. We verwijzen ten andere naar ons artikel in ons blad van heden.

de opdracht kreeg Oost te sturen. Hetgeen hij nadien ook gezegd heeft aan Geirnaert die de wacht van hem heeft overgenomen. De verwarming in de brug stond niet aan toen Simoes de wacht overgaf.

## SCHADE AAN DE O.316

Tijdens een reis naar IJsland liep dit vaartuig stormschade op. Deze moet normaal binnen de 24 uur na aankomst in de haven aangegeven worden. Wat in dit geval niet gebeurd is. Omdat het niet dikwijls voorkomt dat tegen dit reglement gezondigd wordt wil de heer Rijkskommissaris geen straf eisen. Laat het aan de wijsheid van de Raad over uitspraak te doen tijdens een volgende zitting.

## SCHADE AAN DE Z.442 TIJDENS HET TANKEN

Bij het aan boord nemen van mazout door de Z.442 werd door de persoon die deze mazout aan boord deed geen verwittiging gegeven aan de schipper. De motor van de Z.442 draaide terwijl de slang die de mazout moest overbrengen waarschijnlijk slecht werd bevestigd. In elk geval is de mazout op de motor gespoten waardoor deze op hol is geslagen. Er werd, niettegenstaande het ingrijpen van de schipper, toch aanzienlijke schade aangebracht aan de motor. De heer Rijkskommissaris is van oordeel dat door schipper Adams geen beroepsfout gemaakt werd en betreurt het dat er mazout aan boord gedaan wordt zonder dat men de betrokkenen verwittigt.

## LEKKAGE AAN DE O.404

Bij het uitvaren stootte de O.404 met het achterschip tegen de kaai. Dat is iets wat regelmatig voorkomt. Aangezien het hier echter een oud en houten vaartuig betreft is de heer Rijkskommissaris van oordeel dat de schipper meer aandacht had moeten besteden aan het gebeurde. Er werd immers een lekkage vastgesteld toen men reeds aan het vissen was. Het schip maakte water door het slingeren. Men kon gelukkig de haven terug aandoen. De beslissing in deze zaak zal eveneens vallen op een later te bepalen datum.

## NEGEREN VAN UITVAARTVERBOD DOOR O.317

In deze zaak spreekt de Rijkskommissaris zijn strafvordering uit. Schipper Pots heeft bij het uitvaren een verbodsteken dat hij nochtans kon zien niet gevolgd. Hij is de haven uitgevaren omdat hij naar zijn zeggen het verbodsteken te laat gezien heeft en op dat ogenblik niet meer kon stoppen omwille van de diepgang van zijn vaartuig.

De Rijkskommissaris is van oordeel dat die seinen werden ingesteld om een algemeen goed verloop van de scheepvaart te waarborgen en dat ze dus niet afhankelijk kunnen gesteld worden van persoonlijke overwegingen. Schipper Pots kan geen overmacht inroepen, indien hij het sein niet tijdig zag is het bij gebrek aan een goede uitkijk.

Naar de letter heeft de schipper een seinreglement overtreden en werd er dus een beroepsfout begaan. De Rijkskommissaris laat het aan de bevoegdheid van de Raad over een tuchtstraf uit te spreken.

# « FREE WOLLE » IS NIET MEER

Dinsdagmorgen liep de mare dat „Free Wolle” gestorven was. Trouwens, aan de „trap”, dit kruispunt der prominenten van onze Vlaamse Zee, was z'n afwezigheid deze morgen niet onopgemerkt voorbijgegaan. Gisteren nog was hij trouw op 't rendez-vous. Als Free in de omgeving was dan voelde men z'n aanwezigheid. Een boeiende persoonlijkheid eigenlijk, een levend vertelboek van de zee, die met z'n negentig kilo nog altijd de imposante gezagvoerder was en waarnaar eenieder graag luisterde. En 't kan eigenlijk niet anders wanneer men eventjes de indrukwekkende levensloop van die blonde Vlaming met de blauwe ogen overschouwt. Donkere wolken met van de grote vlakke over de haven, de dagelijkse afspraak, hij was 's die laatste grote reis.



Frederik Vanderwal werd geboren in 1901 te Oostende aan de haven in een kroostrijk vissersgezin. Vader voer als schipper aan boord van het zeilschip O.200 «Pionier». Toen ook waren 't moeilijke tijden voor de mensen uit onze visserijwereld. In 1911 zou de noodklok luiden voor de familie Vanderwal. Aan wal vierde men de jaarlijkse kermis, 't was grote foer, 1 oktober.

Velen zijn toen op zee gebleven in een andere kermis, een razende orkaan.

Ook de sloep O.200 met haar gezagvoerder.

Samen met z'n broers moest Free naar de Ibis waar hij voort opgeleid werd voor de zeevisserij. In 1914 de vlucht naar Engeland en in 1918 de terugkeer. Voor de visserij was het geen gunstige tijd en Free zou inschepen op de lange omvaart. Hij reist de wereld rond. Zuid-Amerika, Middellandse Zee, Egypte Rode Zee. In de Dardenellen ontdekt hij het graf van zijn schoonbroer die er in 1918 als Brits militair sneuvelde.

En dan keert ook hij naar z'n eerste liefde terug. De visserij...

Een schitterende loopbaan vangt aan.

In 1927 behaalt Free het brevet van Schipper ter Zeevisserij. Hij zal al die jaren trouw blijven aan de «Oostendse rederij» en ontzaglijke hoeveelheden vis uit de weerspannige diepten van de zeeën halen; Rockall, Ierse Zee, IJsland, 't Laagland, Bereneiland, Spanje, Kanaal, Fladden, Witte Zee en noem maar op. Hij kent ze op de duur allemaal als z'n eigen broekzak.

Wie herinnert zich niet meer de schepen van de Oostende Rederij S/S 0.263 Eduard Van Vlaanderen S/S Hendrik Conscience, SS Transport Union en nog zovele andere met hun lange schuine schouwen, breeduitstaande galgen en

achteroverhellende masten. Kolenbranders die als spookschepen geluidloos door alle weer en wind stoomden met een bemanning van 12 zielen en een jongetje.

Schipper Vandewal was een typisch produkt van onze alouwe kust. Hij had de zee lief en zij beroep maar ook zijn mensen bemind hij. Thuis, aan de wal zijn Nu hij in onverbreekbaar contact met zijn element, de zee, de vis, zijn rederij, zijn bemanning dan waren z'n intiemste gedachten toch bij de zijnen. Op de visserij verre van huis, dagenlang, soms een week en langer «malen» had hij langs de radio z'n dagelijks groot voor «Bertha» en boy. Ook op deze afspraak was Free steeds aanwezig, onder een dynamisch uiterlijk en bezorgde, vaderlijke natuur.

Met het «S/S Transport Union» voert hij in 1935 naar de Noorse Zee, de Lofoten, voor de kabeljauwvangst. Lange, onverbiddelijke reizen die het uiterste vergen voor schip en bemanning. Schoon weer, slechte weer, zomer of winter, schepen zijn gemaakt om te varen! Zo komt het dat op 27 December van dat jaar de treiler onder 't gezag van Vanderwal Zuidaan, huiswaarts stoomt. 't Luik zit vol, de traantank belooft een flinke «paaie».

Wij kweekten onze zeebenen onder de dynamische leiding van Kapitein Vanderwal aan boord van de O.262 «Eduard Van Vlaanderen». Met ontzag denken we terug aan deze imposante figuur uit een heel biezonder tijdperk van ons zeevisserijbedrijf. Vijftienving jaar nadien bevonden we ons aan boord van het opleidingszeilschip van de Poolse koopvaardij «DAR PAMORZA» toen de gezagvoerder ons de vraag stelde of we wellicht «Free Vanderwal» niet kenden!

Op Kerstmis waren alle helse duivels losgebroken maar de treiler stoomde onverdroten, meer duikboot als schip, met Zuidelijke koers. Op de traverse was het rustig aan boord, een beetje wassen, de deervis en plannen maken voor de wal...!

Eensklaps schoten in de helle-donkere en van god vergeten nacht rode vlammen door de lucht. Wie op de Noorse Zee al eens gevaren heeft kan zich misschien inbeelden wat Zwarte Zee daar moet beduiden.

Aan boord wordt geen sekonde gearzeld en met hard over stuurboord begint de grote uitdaging. Inderdaad vinden ze op hun koers een snelzinkend schip dat nadien het Nederlands «Cornelia Maria» zou blijken te zijn. Achttien mensen staan oog in oog met de zee-

duivel, een ongelijke strijd die eigenlijk reeds beslecht is. Een reddingsboot uitzetten is uitgesloten, de zee is woest, driftig en zonder medelijden. Het kanon? De wipper? Te laat, nog enkele minuten en 't avontuur is voorbij, 't is het drama. Dan waagt Free het onmogelijke: hij vaart grimmig en full speed naar de «Cornelia» toe. Iedereen aan boord heeft zich geschoord, de reddingsboeien liggen klaar. De trawler mindert, vaart tot deadslow en vaart langs het zinkende schip «Springen» huilt de bemanning de Hollanders toe.

Tot driekeer toe moest dit gevaarlijk manoeuvre herhaald worden, tot ze allemaal overgesprongen waren.

Toen verdween de «Corneila Maria» in de diepte, 18 man waren veilig aan boord van de «Transport Union».

Deze moedige spektakulaire redding zou niet aan de aandacht van de Nederlandse regering voorbijgaan.

Daar op de vreemde, heeft een onzer moedigste en voorbeeldigste vissersmensen de dankbaarheid voor een hele natie gekregen.

Het gouden uurwerk dat hem door de Nederlandse Koningin werd geschonken draagt de vermelding:

„De Nederlandse regering aan de bevelhebber schipper Frederik Vanderwal, die blijk van waardering voor de redding van de bemanning van de Nederlandse motorlogger Sch. 135” Cornelia Maria, op 27 december 1935”.

Achteraf werd Free ook de Burgerlijke medalie 1ste klasse toegekend evenals het bronzen kenteken van Carnegie Hero Fund voor heldhaftigheid.

Maar de tijd passeert en dit alles belet niet dat men verder moet om de kost te verdienen. Onverdroten vaart hij verder: vieren in Godsnaam, winden gutten, vermaken, vieren, winden, 3 weken op zee. 2 dagen thuis.

En we zeggen 1939.

Op de Fladden ontmoeten we de eerste duikboten onherkenbaar als „bruintjes” even onder de zeespiegel.

De 0.262 „Eduard Van Vlaanderen”, ligt aan de korre in de Noordelijke Noordzee, steeds onrustig, aanschiendende zee.

Het blauwe vlammetje van de dieptemeter wijst 40 vaam. De matrozen staan als glimmende spoken, de benen wijdgespreid gebogen over de vangst. Nog een bennetje of tien en 't dek is klaar. De levers in de benne, de darmen overboord de „lichte” kapt zonder onderbreking het ijs in het visruim.

Plots bemerkt de stuurman recht vooruit over de bak, twee rode vuurpijlen. In een no-time is de boel gewonden, had de meester 't stookhol opgewarmd, en met volle kracht vooruit werd naar een brandend en zinkend vrachtschip gevaren. Wat overbleef van de bemanning zat in twee reddingsboten en vocht met de moed der wanhoop tegen een balorige zee.

't Duurde niet lang of allen waren veilig en wel aan boord van de Oostendse-treiler.

Met hetzelfde schip zou Free in 1940 de wijk nemen naar Engeland niet nadat hij de zijnen had ingescheept. Doel: de Admiralty. Hij wou namelijk onmiddellijk met schip en zoons en bemanning dienst nemen in de Royal Navy!

Dit vond men in de Navy wel fijn. Iedereen werd opgenomen maar de grootste „vechtjas” moest maar bij zijn eigen leest blijven

meenden men en Free werd verzocht voort vis te vangen in 't belang van de wereldvrede.

Hij zou zich trouwens veel nuttiger maken in zijn eigen elementen. En nooit op de Zeevisserij, IJsland, Ierse Zee, Rockall.

Hij wordt bevelhebber aan boord van het Poolse m.s. „Pod Lassia” met de opdracht deze mensen het vissen aan te leren. Een jaar lang blijft hij aan boord. Stilaan wordt hij in Engeland in de zeevisserij-middens een gekend figuur. Zijn ervaring op zeevisserijgebied wordt gewaardeerd, zijn beroepskennis en minachting voor de gevaren van de zee dragen eenieders bewondering weg.

't Einde van de oorlog nadert, 1945 schrijven we reeds. Zonder onderbreking heeft schipper Vanderwal, bijgedragen tot de bevoorradings van het overbevolkt Engeland. In stilte. Hij ligt aan de korre in de Ierse Zee op 15 januari 1945. 't Weer is goed, eigenlijk een vreedzame routinedag, die evenwel helemaal onverwacht verstoord wordt door een ontploffing, helrode vlammen en donkere rookwolken op de kim. Zonder aarzelen wordt de boel gewonden en de Chadburn rinkelt, tweemaal, full speed ahead.

De Britse tanker „Mayo” werd getorpedeerd en stond in lichtelaaie, de brandende olie verspreide zich snel over de waterspiegel. Het wrak was spoedig omringd door een muur van walmende rook.

Voor Kapitein Vanderwal stond er maar één mogelijkheid open: gezien de hoogdringendheid doorheen het rookgordijn varen om langszij te komen van het zinkende schip.

Achter de wolken ontmoette hij een reddingsboot van de „Mayo” met veertig mensen, de dolboord op het watervlak. Er was plaats voor 28! Alle inventaris was overboord geworpen om plaats te maken!

Aan boord van de zinkende tanker bevonden zich nog 24 mensen en de „Hendrik Conscience” was niet van plan ze in de steek te laten, ondanks het ontzettende gevaar van ontploffingen en brand.

Toen de treiler langszij het brandende wrak voer met de bedoeling de overgebleven mensen aan boord te nemen werd met ontzetting vastgesteld dat ze overboord gesprongen waren. Als levende toortsen stierven ze in de ziedende zee. Daarmee eindigde ook Iree's kleine oorlog.

Hij keerde naar zijn moederland terug. Echter niet nadat Churchill Prime Minister en First Lord hem de hoogste Britse onderscheiding had toegekend.

Toen ving weer de gewone vaart aan vanuit de thuishaven Oostende, achtereenvolgens met O.305, O.350, O.391 en nog vele andere trawlers. Maar men zou captain Vanderwal nog niet zo gauw gerustlaten, nog dikwijls zou beroep worden gedaan op zijn beroepskennis, en zijn ontzaglijke ervaring als zeeman en als visser.

Zo vertrekt hij met de O.80 naar Griekenland en gaat vandaar uit de visserij bedrijven op de verre gronden van Mauritië met een Griekse bemanning en wordt zelfs door Onassis aangezocht deel te nemen in de rederij. Dat ligt Free evenwel minder en hij zou dan nog eens een aantal Israelitische bemanningen opleiden om daarna definitief huiswaarts te keren.

(vervolg blz. 6)

## « FREE WOLLE » IS NIET MEER

(vervolg van blz. 5)

We schrijven reeds 1960 en worden een dagje ouder.

„Free Wolle” heeft geen vast schip meer maar vervangt graag zijn collega's wanneer deze even aan de wal willen blijven. Zo komt hij in 1962 terecht aan boord van de O.83, en hij die de zee een leven lang met liefde bevaren had, zou nu onverbidlijk door haar verraden worden.

Op 20 december 1962 verliest deze ervaren zeeman door een tragische samenloop van omstandigheden op een scheepsroute die hij honderden keren doorvaren had en letterlijk van buiten kende, het schip waarover hij met bestemming Ysland, het bevel voerde.

Ongetwijfeld, een ondankbaar afscheidsgeschenk maar gelukkig minder dramatisch want zonder verlies van mensenlevens.

Kapitein Vanderwal inkassert dit evenwel niet. Hij die een voorbeeld geweest was een hele loopbaan lang zou niet ongeschonden uit dit avontuur komen. Hij was er nochtans in gelukt de schade tot een minimum te beperken en hij had een schitterende „palmares”, het lag in de lijn der verwachtingen dat de Raad voor de Scheepvaart daarmee rekening zou houden bij haar uitspraak.

Dit was niet het geval.

Daarmee werd een zeeman die internationale faam genoot, zijn land onschatbare diensten bewees, een voorbeeld was zowel aan de wal als op zee, op 't einde van zijn loopbaan moreel verslagen.

In werkelijkheid evenwel heeft Schipper Vandewal nooit van zijn persoonlijkheid ingeboet en werd hij in ons gehele Zeemans-milieu steeds met de grootste achting bezegend. In het aanschijn van de dood is dit alles evenwel onbelangrijk. Het «Nieuwsblad van de Kust» en «Het Visserijblad» bieden aan de achtbare weduwe en haar kinderen hun oprechte deelneming in de rouw.

## DEENSE BELANGSTELLING VOOR DE REDERSCENTRALE

Dinsdag voerde een delegatie uit Denemarken, bestaande uit een 20-tal reders en vissers en geleid door de Deense visserij-attaché, de hr. Reislew, een gesprek met de Rederscentrale. Zij werden in het Hotel des Ambassadeurs aan het Wapenplein ontvangen.

Deze delegatie verricht momenteel een studiereis in de voornaamste Europese havens, teneinde kennis op te doen met het oog op de toetreding van Denemarken tot de E.E.G.

De delegatie interesseerde zich in hoofdzaak aan de werking van de Rederscentrale als Producentenorganisatie. De talrijke vragen werden namens de Rederscentrale beantwoord door de heren C. Menu en A. Wittevrongel. De Denen reisden dezelfde dag nog af naar Nederland, meer bepaald Scheveningen, waarna ook nog Franse havens zullen worden bezocht.

## DE BESCHERMKLEDIJ

**Koninklijk Besluit verscheen in het Staatsblad.**

In het Staatsblad van 13 september verscheen het K.B. van 17 april 1972, waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de Collectieve Arbeidsovereenkomst van 12 november 1972, afgesloten in het Paritair Comité voor de Zeevisserij betreffende de werk- en beschermkledij, overeenkomstig de wet van 5 december 1968.

Hieronder volgt de tekst van dit Koninklijk Besluit. Zoals uit artikel 2 blijkt wordt de voorziene werk- en beschermkledij ter beschikking van het varend personeel gesteld door **tussenkomst van de Rederscentrale en is elke andere regeling onwettig.**

### Werk en beschermkleding

**Art. 1 :** Deze collectieve arbeidsovereenkomst is van toepassing op de werkgevers en het varend personeel ter zeevisserij welke ressorteren onder het Paritair Comité voor de Zeevisserij.

**Art. 2 :** Aan het in artikel 1, vermelde personeel wordt volgende werk- en beschermkledij ter beschikking gesteld door **tussenkomst**

van de beroepsvereniging van de Belgische reders ter zeevisserij :

### A. Dekpersoneel

a) vaartuigen tot en met 150 PK;

Zuidwester : een om de twee jaar;  
Laarzen : een paar per jaar;  
„Gutters” : drie paar per jaar;  
Oliebaai of olieschort : een paar jaar.

b) Vaartuigen met meer dan 150 PK;

Zuidwester : een om de twee jaar;  
Laarzen : een paar per jaar;  
„Gutters” : vijf paar per jaar;  
Olieschort of oliebaai : een per jaar.

### B. Machinepersoneel

Zuidwester : een om de twee jaar;  
Laarzen : een paar per jaar;  
„Gutters” : vijf paar per jaar;  
Oliebaai of olieschort : een per jaar  
Overall : een per jaar  
Overall : een per jaar  
Muts : een per jaar.

**Art 3 :** Deze collectieve arbeidsovereenkomst heeft uitwerking met ingang van 1 juli 1971 en is gesloten voor onbepaalde duur.

## DE OOSTENDSE VISBAKKERS BIJ DE U.C.B. TE WONDELGEM

Op zaterdag 9 september waren de Visbakkers gevraagd om op te treden te Wondelgem door tussenkomst van de hr. Huyghe, terloops gezegd, een rasechte Oostendenaar en de hr. Maes, die samen een sportfeestdag hadden georganiseerd met o.a. een voetbalmatch der ploeg van de U.C.B. alsook een bowling-match. Het visbakken geschiedde in de daartoe voor de gelegenheid speciaal ingerichte en versierde kantien der U.C.B. Alles verliep vlot, te midden een massa genodigden en het was dan ook niet te verwonderen dat allen, reeds verleid door de aangename „bakgeur”, zich verdrongen rondom de visbakkers om hun portie vis, in dit geval heerlijke jonge schelvisfilets, te kunnen bemachtigen. Het was een waar genoegen al die mensen zo te zien smullen. Intussen werden dan ook logischerwijze menigvuldige vragen gesteld over de wijze waarop de vis gebakken werd en voorzitter Frans Pauwels nam de taak op zich die

wetenschap aan de dames mede te delen. De daarop volgende gelegenheidstoespraken waren meestal vol lof over de doeltreffende wijze van propagandavoeren voor meer visverbruik en waar gebeurlijk sommige woorden overtuigingskracht mochten gemist hebben, deed het gebakken visje de rest. In een slotrede bracht de hr. Dejaegher een warme hulde aan de „Oostendse Visbakkers”, die zo zei hij, spijs hun drukke beroepsbezigheden nog de tijd en het middel vonden om aan een dergelijke actie te kunnen medewerken. Hij drukte de hoop uit hen in de nabije toekomst terug te mogen verwelkomen. Naderhand werden nieuwe contacten genomen met aanwezigen vooraanstaanden uit Gent en Eeklo die de visbakkers vroegen of de mogelijkheid bestond daar binnenkort te willen optreden, hetgeen principieel werd overeengekomen. Een vruchtbare propagandadag waar de lokale vishandel ongetwijfeld de vruchten zal van plukken.

### DE OOSTENDSE VISBAKKERS IN ROUW

De „Oostendse Visbakkers” vzw. „Eet meer Vis”, komen zo pas de spijtige mare te ontvangen, dat de vader van onze penningmeester Vanderwal Fréderik overleden is. Wij drukken hierbij onze oprechtste gevoelens van innige deelneming uit, aan onze zeer sympatieke medewerker en zijn familie bij de hem treffende rouw.

## Zij hadden pech...

— Na de visserij normaal bedreven te hebben op visvak 303, zette de Z.283 van schipper Rudolf Lehahn koers naar IJmuiden. Opeens hoorde men een kloppend geluid in de motor, zodat deze stilgelegd werd. Vastgesteld werd dat de cilinderkop gesprongen was. Pogingen om Radio Oostende op te roepen mislukten zodat Radio Scheveningen werd geprobeerd. Deze hoorde ons maar kon niets begrijpen. We hadden geen elektriciteit meer om uit te zenden, ook niet na het inschakelen van de hulpmotor. Na het afschieten van een vuurpijl, kwam een Deense kustvaarder naderbij, die Radio Oostende oprise en de juiste positie van de Z.283 opgaf. Nadat Radio Oostende een pan-bericht had uitgezonden, reageerde de Z.576 die ter hulp kwam en het defekte vaartuig naar Zeebrugge op sleeptouw nam.

— De Z.591 van schipper André Rappé was de visserij gaan bedrijven op visvak 208. Tijdens de visserij sloeg men vast met de stuurboordkorre, waardoor de stuurboordbok plooidde. Na het inschakelen van de veiligheid, kwam de bok opnieuw vrij en kreeg men het net ook los. Tenslotte werd de terugreis aangevat naar Zeebrugge.

— André Cattoor, matroos van de Z.400 «Broeder Isidoor», kreeg bij het werken aan boord een vreemd voorwerp in het rechteroog.

— Georges Utterwulge, matroos aan boord van de Z.598 «Ora et Labora», kreeg tijdens het gutten van vis een prik in de linker middenvinger.

## DE SLUITING VAN DE OOSTERSCHELDE EN ONZE VISSERIJ

**Vraag van Volksvertegenwoordiger Dries Claeys aan de Minister van Buitenlandse Zaken.**

Naar aanleiding van de berichten die in de pers verschenen over het voornemen van de Nederlandse overheid om de Oosterschelde van de zee af te sluiten, zou ik graag de aandacht trekken van de achtbare heer Minister op de belangen voor de zeevisserij die daarmee gemoed zijn.

Zowel Nederlandse als Belgische biologen en wetenschapsmannen erkennen de bijzondere waarde van dit watergebied voor het instandhouden van de visstapel in de Noordzee, en vooral in het zuidelijk gedeelte daarvan.

De zeevisserij, zowel in Nederland als in België, heeft reeds zijn ernstige bezorgdheid geuit mopens deze voorgenomen afsluiting.

Mag ik dan ook de achtbare heer Minister vragen of hij het niet nuttig oordeelt over deze kwestie een dringend onderzoek in te stellen, contact op te nemen met de kringen van de zeevisserij en in overleg met het departement van Landbouw de aandacht van de Nederlandse Regering te vestigen op dit uitzicht van het vraagstuk?

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De aanvoer was tijdens de voorbije week opnieuw kleiner. Van IJsland werd inderdaad erg weinig vis gebracht, zoals verwacht trouwens. De drie schepen losten samen zowat 1800 bennen, een gedeelte hiervan was evenwel Noordzeevis. De prijzen zijn omwille van die kleinere aanvoer en tevens wegens het nogal slechte weer opnieuw gaan stijgen. Gullen kregen weer zeer goede noteringen met de grote sorteringen zelfs boven de 1000 fr per ben. De tongen zijn vanzelfsprekend eveneens zeer duur geweest, maar dat zijn we nu stilaan gewoon. Amper 4500 kg voor de ganse week en die werden verkocht tegen een gemiddelde prijs die zeer dicht bij de 120 fr het kg lag.

De kreeftjes die van de kreeftenput werden gebracht op de tweede verkoopdag kregen lagere prijzen dan de voorgaande weken. Iets wat normaal is nu het seizoen voorgoed voorbij is. De bijvangst is echter groter geworden en zodoende werd weer een flinke opbrengst bereikt. Deze kon trouwens voor de meeste vaartuigen worden opgetekend. De Noordschepen kregen immers weer flinke prijzen voor hun vangst met alleen kleine schelvis aan minder goede prijzen. Voor platvis, steenschol, schar, haai en kabeljauw werden echter betere noteringen geboekt dan verleden week. Ook de roggen zijn opnieuw duurder geworden. Tarbot is even duur als altijd en grieten zien we bijna niet. Schelvis was er ook niet, alleszins niet van IJsland, enkele bennen van de Noord gingen zeer duur van de hand.

Deze week ook de laatste «kistenvangst» van de O.309. Er is werkelijk te veel werk mee gemoeid zodat het systeem opgedreven wordt. Tijdens de voorbije reis bvb. werd een trek gedaan van ruim 100 bennen. Het duurde zeer lang vooraleer alle vis weg was, in die tijd kon er niet gevestigd worden en ging er dus tijd verloren. Onze schepen varen met een te kleine bemanning om zulke manier van werken te kunnen volhouden.

De kustvisserij had af te rekenen met ongunstig weer. Een paar dagen zelfs waarop geen garnaal werd aangevoerd. Toch een aanvoer van ongeveer 3.000 kg. die 220.000 fr. opbracht. De prijzen schommelden tussen 50 en 82 fr het kg wat veel duurder is dan andere jaren in deze periode.

De totale aanvoer bestond tijdens de voorbije week uit 10.970 bennen vis, 4400 kg tong en 1000 kg kreeftjes. Er werd een totale opbrengst bereikt van 9.993.192 fr.

## IJSLANDERS MET NOORDZEEVIS

Drie schepen kwamen van IJsland maar visten ook gedeeltelijk in de Noordzee. Zij zetten zowat 1.850 bennen vis in de markt en

kregen voor de meeste soorten hoge prijzen. Zodoende vielen de opbrengsten nog renderend uit, voor sommigen zelfs beter dan verwacht. De duurste verkochte soorten waren rode zeebaars, blauwe leng, heek, hondstong, schar en heilbot. Voor rode zeebaars werd van 990 naar 1.080 fr. per ben betaald, een prijs die we zeer goed mogen noemen gezien het hier ging om geen al te grote sortering. Voor leng werd eveneens veel geld betaald, de grote sortering kreeg tot 1.050 fr., de kleine rond de 900 fr. Blauwe leng noteerde meestal rond de 25 fr. het kg. Koolvis deed het ook goed met eerst 600 fr. en daarna tot 800 fr. voor de grote sortering. De middensoort kreeg rond de 13 fr. en ook kleine koolvis kreeg nog ruim 10 fr. het kg.

Heilbot was schaars, tot 100 fr. voor de mooiste IJslandse soort, tot 110 fr. voor de Noordzeesoort. Voor schar werd tot boven de 40 fr. gegeven en de kabeljauw kreeg tot 19 fr. Noordzeekabeljauw kreeg tot 25 fr. Heek werd verkocht tussen 48 en 55 fr. terwijl grote hondstong tot 32 fr. haalde.

De resultaten waren begrepen tussen 384.880 fr. en 545.486 fr. dit voor de O.236 en de O.216.

## EN WEER TE WEINIG TONG

Een kanaalvangst in een ganse week. Dat is zeker te weinig om van een normale prijsvorming te kunnen spreken. De tongen werden dan ook zeer duur verkocht. Lappen kregen tot 114 fr. en voor grote tong steeg de prijs tot 121 fr. De driekwartsortering steeg tot 131 fr. en voor de bloktong lag de prijs rond de 122 fr. het kg. Vóórkleine tong kreeg ook bij de 120 fr. en zelfs kleine tong haalde nog duidelijk 110 fr. Ook de slips bleven nu boven de 100 fr. hetgeen al een hele tijd geleden is. Tarbot en griet werden in geringe hoeveelheid gelost. Van dalende prijzen kon dan ook niets in huis komen, integendeel. Platvis was ook erg duur en haalde tot 25 fr., de kleine sortering tot 23 fr. Zeehond kreeg rond de 13 fr. en alle andere soorten gingen vlot van de hand. Hierdoor beliep de opbrengst uiteindelijk 559.480 fr. Er werd een tongenvangst gelost van nagenoeg 3.300 kg.

## EEN RUIME AANVOER VAN DE NOORD

Uit 22 vangsten kregen we deze week van de Noord ruim 7400 bennen vs. Vanzelfsprekend waren het

bijna allemaal gullen. Gullen die duur verkocht werden. De aanvoer van kleine schelvis of totten is eveneens toegenomen. De prijs voor de kleinere soorten is dan ook gedaald. De op één na kleinste soort kreeg nog tot bij de 500 fr., de kleinste soort moest soms worden opgevangen. Voor de grote totten, categorie 2, werd tot 15 fr. gegeven. De schaarse bennen schelvis waren duur en kregen tot 30 fr. en meer. Kabeljauw werd iets meer gebracht dan gewoonlijk, de grote soort kreeg zelfs tot 28 fr., de grote shelfcodgullen noteerden tot 24 fr. en de andere gulsoorten haalden tussen 11 en 21 fr. De meest gebrachte soorten noteerden van 18 tot 16 fr. wat een flinke prijs is. De opbrengsten van de kanaalschepen waren opnieuw renderend, ook al werden enkele kleinere vangsten aangevoerd.

De bijvangst waren wel iets groter dan gewoonlijk en bevatten ondermeer meer rog en steenschol. De aanvoer van haai is integendeel kleiner geworden, meteen is ook de prijs van deze laatste vissoort gestegen. Van 480 fr. liep de prijs op naar 880 fr. De kleine steenschol kreeg meestal rond de 20 fr. en voor de grote soorten werd tot 40 fr. gegeven.

De hoogste opbrengst was hier voor de O.309 die tot 408.690 fr. geraakte.

## TONG VAN DE WEST OP VRIJDAG

Vier westschepen op vrijdag, verder nog een vijftal vangsten op de maandagmarkt en één vangst op de tweede verkoopdag. Geen overdreven ruime aanvoer dus van de West maar toch een 1.500 bennen. Toch ook meest gullen van deze visgrond. De schepen die niet op gullen moesten het doen met nogal kleine vangsten die echter duur verkocht werden. Het gemiddelde per ben lag rond de 1200 fr. nadat voor rode knorhaan tussen 1300 en 1800 fr. werd betaald. roggen werden verkocht tussen 18 en 37 fr. terwijl echte rariteiten als zonnevis, staartvis, koningsvis, rode poon en tarbot stukken van mensen kosten. De tongvangst die vrijdag werd gelost kreeg iets lagere prijzen dan de tongvangst van maandag. Toch ook nog 100 fr. voor alle sorteringen en bij de 125 fr. voor de driekwarters. Goede resultaten voor de verkopende schepen. In elk geval waren die resultaten in verhouding tot de vangsten.

## MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

Mits van de maandagmarkt was er anders niet veel vis aan de markt. Opnieuw hebben veel bokkers met hun tongen en voornamelijk pladijs Engelse havens aangedaan, waar de prijs voor de pladijs naar het schijnt merkbaar hoger was dan hier. Nochtans haalden de pladijssoorten ook hier vrij renderende prijzen, alleen pladijs 4 op de maandagmarkt, bekwam slechts van 8 naar 10 fr. De overige drie soorten haalden van 14 tot 19 fr. Ook moet opgemerkt worden dat deze «vlucht» naar Engeland op eerder gemengde gevoelens werd onthaald door de handelaars, die werkelijk niet te spreken zijn over de kleine aanvoer van de afgelopen twee maanden. De bestellingen voor gullen en pladijs zijn er, maar er is geen aanvoer, zo geraakt men zowel bestellingen als klanten kwijt.

De tongsoorten blijven vanzelfsprekend duur, ook natuurlijk door de eerder geringe aanvoer. Voor de grote soorten werd van 118 tot 126 fr geboekt, voor de driekwarts van 118 tot 127 fr. De middensoorten van 123 tot 131 fr en de TP en slips die praktisch niet werden gelost bekwamen van 110 tot 126 fr. De tabot en de grietsoorten blijven hoge prijzen behouden, tot 156 fr en tot 81 fr het kg. Veel gulsoorten waren er niet aan de afslag, laat staan kabeljauw die een grote zeldzaamheid wordt voor Zeebrugge. De vier gulsoorten bekwamen volgens sortering van 13 tot 30 fr. Roggevis was e praktisch niet, zodat voor deze vissoort hoge prijzen werden geboekt. Van 14 fr voor de kleinere tot 34 fr voor de grote roggen. De wijting door elkaar bekwam van 9 tot 22 fr. Knoorkaan, zeehaai en schar gingen vlog van de hand aan moole prijzen. Schol van de West kwam van 10 tot 34 fr volgens sortering. De steenschol van 10 tot 42 fr was eveneens in trek. Evenals de zeekeeftjes, de 8.372 kg bekwamen prijzen die schommelden tussen de 1450 en de 2300 fr voor de grote en van 110 tot 1150 fr de ben voor de kleine. De garnalaanvoer bedroeg 16.759 kg, de prijzen lagen tussen de 24 en de 106 fr het kg.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

VORDAP

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek  
Oude Stationsweg 15  
Zaltbommel Holland  
Tel. 04180 - 2654

Vert. voor België  
J. Theunissen  
Terneuzen Holland  
Tel. 01150 - 4117

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

(5723V)

# PRAKTISEREN

## RADAR (1)

Sommige gezagvoerders schijnen nog steeds niet gewonnen voor de anti-aanvaringsradar al staan ze toch in bewondering voor het waardevolle stelsel dat in vele uitvoeringen over de wereld verspreid is. Wellicht is dit het gevolg van het feit dat het gemiddelde vissersvaartuig dat vaart op de verrevisserij steeds naar dezelfde haven terugkeert waardoor de radarwaarnemer, nagenoeg steeds de „schipper” zodanig vertrouwd is met de eigenschappen van de nadering dat het gewone toestel hem ruimschoots voldoet.

Anderzijds speelt ook de economische kant van de zaak. Gaan weinig schepen verloren tengevolge van aanvaring dan zal de rederij het beslist onnodig achten een extra uitgave te doen voor de aankoop van een nieuw radarapparaat. De vraag zou kunnen worden gesteld : Looft het wel de

moete dergelijke uitgave te doen? Hoe brengt tenslotte niks op en we leven in een tijd die onverbiddelijk alle lukse duur doet betalen . We kunnen ons in het bedrijf geen fantasietjes meer permitteren!

We laten het aan U over te oordelen of de aankoop van een anti-aanvaringsradar een opbrengende uitgave zou kunnen zijn ?

## RADAR (2)

Kelvin Hughes heeft nu namelijk een radartoestel op de markt gebracht waarop vele zeelui met ongeduld hebben gewacht. Het volmaakte toestel, (?) misschien, maar voor ons wat te duur.

Het toestel wordt „situation beeld” genoemd. Als antenne wordt de gewone scanner gebruikt maar op het scherm ziet de waarnemer een echt beeld dat een overzicht geeft van de toestand rondom het eigen schip dat zich in het midden bevindt en het eigen schip ligt altijd niet koers-op. Het beeld heeft geen kap nodig en kan door verschillende personen tegelijk waargenomen worden. Vanzelfsprekend kunnen repeaters worden geplaatst eender aan boord en zoveel als nodig is het op een afstand van 60 meter voor het moeder apparaat.

Kelvin Hughes beweert dat de voornaamste eigenschappen van het toestel zijn 1) gemakkelijke waarneming; 2) eenvoudig gebruik; 3) goed verstaanbaar. De eigenlijke productie van dit radartoestel vangt eens maar aan in 1973.

## RADAR (3)

Technisch gezien bestaat het „situatie beeld” uit oude gevestigde onderdelen van onze handige radartoestellen en gedeeltelijk uit nieuw ontworpen onderdelen, in sommige delen werd oud en nieuw samengevoegd en dit met goed gevolg. Uiteindelijk werden televisietechnieken aangewend waardoor een ononderbroken up-to-date beeld ontstaat. Dit wordt eerst gehouden op een optisch - elektronisch scherm dat het beeld vasthoudt. Dit nieuwe theorie-ontwerp is het hart van het nieuwe stelsel. Eender welk bewegend doel wordt voortdurend gevolgd en geeft automatisch een staart waarvan de toenemende lengte een aanwijzing verschaft over de vaart voor dit doel terwijl de echo vorm neemt . De stippen „lopen” voor een aantal minuten naargelang de ingestelde bereiksschaal 1/2, 3/4, 1 1/2, 3, 6, 12, 24 of 60 mijl. Zes minuten is de langste tijdsspanne.

Wordt de waarneming niet onderbroken dan wordt het beeld automatisch verlicht en de nieuwe plot begint al reeds te verschijnen na 3 seconden. Reders die de eerstvolgende jaren nieuwe schepen in de vaart denken te brengen zouden er niet slecht aan doen wat meer te weten te komen over de situation-radar. Het blijft ondanks de hoge kostprijs (7.000 pond) een belangwekkende navigatie instrument dat in aanzienlijke mate de spanning bij de bemanning op de brug bij slechte zichtbaarheid, vermindert doordat een echt overzicht rondom het schip geboden wordt en dit met groot gemak.

## RADAR (4)

Voor de herkenning van boeien bij nacht of in de mist werd door een Britse firma een radar-transponder gebouwd die kan worden bevestigd op boeien. In het apparaat zit een zendertje dat in aanmerking schiet zodra enige radar uitzending afkomstig van een naderend schip erop terecht komt.

Dan wordt een stipper-sein uitgezonden dat op het beeld van het radartoestel verschijnt als een stippelijntje van 3000 yard op de radar schaal waardoor de boei met zekerheid kan herkend worden.

Het toestel weegt ongeveer 10 kilo en kost niet meer dan 1000 pond.

## WEER (1)

Door een Japanse firma goed gekend voor haar richtingszoekers werd anderzijds een nieuwe weerkaart-ontvanger ontworpen en gebouwd. Het bezit 26 kristal gecontroleerde kanalen en kon de weerkaatsseinen van Amerikaanse Navy stations ontvangen.

Op aanvraag is lange golf ontvangst eveneens te bekomen. Normale frekwentiebanden zijn 3-6, 6-12 en 12-24 MHZ, radio golf type F4 RFCS. De eigenlijke beeldbreedte is 360 m/m en de start - stop is automatisch of met hand bediend. Het toestel werkt op 50/60 cycles wisselstroom. Er moet aan herinnerd worden dat dit soort uitrusting naast haar eigenlijke werking, de weerkaart aan boord bezorgen, ook kan worden gebruikt om visserijkaarten te ontvangen of andere soortgelijke beelden.

(vervolgd)



Maandag jl. moest de jol 151 „Molly” van eigenaar Labiau Lucien uit Nederbrakel inderhaast de Oostendse haven aandoen. Diezelfde morgen was het klein vaartuig, met vier man aan boord onder het bevel van schipper Delplancke Jacques uit Oostende, afgevaaren naar de Buitenstroombank alwaar men op garnaal zou vissen. Kort na het afvaren stelde men vast dat het vaartuig water maakte. Een lek werd vastgesteld in de boeg. Aanstonds werd rechtsomkeer gemaakt. Men haalde amper de Oostendse haven. Ter hoogte van de kuisbank zonk het vaartuig. De brandweer kon aanvankelijk moeilijk assistentie verlenen gezien de jol enkele meters buiten de kaaimuur gezonken lag.

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

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

8-9	7	82.900	1.400.670
11-9	17	278.800	5.072.384
12-9	10	146.900	2.576.643
13-9	3	45.750	943.495
	37	554.350	9.993.192

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

6-9	15	1.017	63.753	50.—	75.—	59.—
7-9	14	584	38.099	57.—	71.—	65.—
8-9	10	378	26.253	59.—	80.—	70.—
9-9	12	613	45.152	61.—	82.—	73.—
12-9	10	665	48.476	66.—	77.—	74.—

**VISAANVOER TE ZEEBRUGGE**

8-9	8	37.511	1.384.745	36,91
11-9	15	74.138	2.006.220	27,06
12-9	7	34.051	998.620	29,32
13-9	3	25.574	779.680	30,48

**KREEFTANVOER TE ZEEBRUGGE**

8-9	2	5.515	323.040	58,57
11-9	1	2.000	128.820	64,41
12-9	1	857	48.010	56,02

**GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE**

7-9	26	4.027	241.212	39.—	91.—
8-9	25	3.448	232.129	47.—	100.—
11-9	4	750	58.594	62.—	106.—
12-9	25	4.052	233.984	36.—	88.—
13-9	25	4.482	225.839	24.—	83.—

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

8-9	4	16.924	269.159
11-9	7	16.051	385.940
13-9	3	14.172	328.458

**GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT**

7-9	5	334	23.818	64.—	77.—
8-9	8	540	40.391	60.—	85.—
9-9	7	554	36.827	62.—	77.—
11-9	1	22	1.898	84.—	84.—
12-9	5	456	29.668	67.—	75.—
13-9	4	239	18.801	74.—	82.—

**Afvaarten Oostendse Haven**

**DONDERDAG 7 SEPTEMBER '72**

- O.206, Noord
- O.134, Noord
- O.114, Noord
- O.127, Noord
- O.306, Noord
- O.180, Kanaal

- O.369, Noord
- N.800, Noord
- Z.509, Noord

**MAANDAG 11 SEPTEMBER '72**

- O.282, IJsland
- O.118, Noord
- N.543, Noord
- O.120, Noord
- Z.597, Noord
- O.15, West

**DINSDAG 12 SEPTEMBER 1972**

- O.307, Noord
- N.704, Noord
- N.715, West
- O.172, West

**WOENSDAG 13 SEPTEMBER '72**

- O.216, IJsland
- O.202, IJsland
- O.83, Noord
- O.35, Noord
- N.709, Noord
- O.279, Noord
- O.142, West

**ZATERDAG 9 SEPTEMBER '72**

- O.317, IJsland
- O.250, Noord
- O.224, Noord

**OOSTENDE**

**VRIJDAG 8-9-1972**

<b>NOOR D</b>			
O.307	10	380	— 279.615
O.118	13	370	— 295.460
Z.597	12	380	— 300.725
<b>WEST</b>			
O.69	7	185	— 150.370
O.120	7	145	— 109.255
N.704	8	55	900 148.380
N.420	8	125	— 97.000

**MAANDAG 11-9-1972**

<b>IJSLAND</b>			
O.202	17	650	— 501.663
O.236	17	520	— 384.880
O.216	18	650	— 545.486
<b>KANAAL</b>			
Z.34	17	180	3300 559.480
<b>NOORD</b>			
O.309	10	450	— 408.690
O.284	8	300	— 220.205
O.83	8	300	— 278.670
O.35	10	380	— 330.230
O.279	10	220	— 174.080
N.709	8	420	— 355.000
O.123	10	220	— 167.360
O.151	10	400	— 331.830
<b>WEST</b>			
N.715	6	180	— 1155.850
O.172	6	60	— 62.860
O.329	9	100	— 103.860
O.142	6	80	— 67.640
N.543	9	380	— 367.900

**DINSDAG 12-9-1972**

<b>NOORD</b>			
O.239	10	330	— 257.375
O.243	9	280	— 231.750
O.94	10	380	— 272.780
O.285	9	300	— 275.530
O.249	9	280	— 299.080
O.128	10	420	— 356.920
O.247	10	320	— 222.600
O.217	9	300	— 253.390
<b>KREEFTENPUT</b>			
Z.452	9	140	400 213.280
<b>WEST</b>			
N.705	6	1180	— 159.778

**WOENSDAG 13-9-1972**

<b>NOORD</b>			
O.82	10	300	— 237.740
O.232	10	420	— 395.725
O.303	10	295	— 275.540

**VERWACHTINGEN**

**VRIJDAG 15 SEPTEMBER 1972**

NOORD: O.159 met 250 b. vis; O.274 met 350 b. vis.

**MAANDAG 18 SEPTEMBER 1972**

IJSLAND: O.81 met 1.000 bennen, t.t.z. 200 b vis en 800 b. rode bonen; O.288 met 985 bennen, t.t.z. 700 b. gr. rode bonen, 5 b. staartvis, 20 b. schaten, 25 b. lommen, 30 b. varia, 80 st. heilbot (15 à 50 kg./st.), 150 b. blauwe lengen, 25 b. witte lengen.

KANAAL: O.181; O.198.  
NOORD: O.127; N.723; O.275; O.237; O.231; O.135; O.141; N.719; N.708; N.752; Z.38; O.37; O.206; O.134; O.114; O.306.  
NOORDZEE: O.129.  
WEST: N.720; N.185; O.156; O.192

**DINSDAG 19 SEPTEMBER 1972**

KANAAL: O.72  
NOORD: O.312; O.66; O.26; O.229; O.301; O.250; O.224; O.369; N.800; Z.509.  
WEST: N.715; O.172; O.142.

**WOENSDAG 20 SEPTEMBER 1972**

NOORD: O.120; O.118; O.282; Z.543; Z.597.  
WEST: O.15.

★ 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.

**NIEUWPOORT**

**VRIJDAG 8 SEPTEMBER 1972**

N.765	90.899	N.807	5.200
O.214	97.020	N.590	76.040

Drie „gullevangens" en één kustviser losten 300 bennen vis !

Geen tongen van betekenis op de markt. De kleine variaatjes werden goed verkocht. Enkele kopen kabeljauw kregen van 1300 à 1480 fr. de benne. De gullen van 1000 à 800 fr. voor de „fileer" gulletjes. Deze vaartuigen hadden ook „steenschollen" mee, welke toch langs de goedkope kant bleven : 1300 voor de grootste soort, 1000 voor de middenslag ! Dure prijzen in vergelijking met vorige verkoopdagen is toch lager, of speelt „einde seizoen" de rol ?

**MAANDAG 11 SEPTEMBER 1972**

N.36	36.680	N.737	37.180
N.703	103.890	N.762	31.810
N.761	67.320	N.345	78.240
N.470	30.820		

Rond de 300 bennen vis, met 600 kg. tongen werden gelost. In een trek mogen we zeggen „alles werd heel goed verkocht". Rare vis, en niet alleen tarbot en grieten, maar alle kleine variaties, roodbaard, zonnevis enz. waren peperduur ! De tongen van 112 fr. de kg. voor de kleine à 138 voor de 4d ! De steenschollen (tongschar) voor de grote 38 fr., de middenslag à 32 fr. ! De enkele hopen kabeljauw 1600 fr. De gullen vanaf de grootste 1400 à 900 fr. voor de vóórkleine ! Platvis 1200 fr., drielingen 1240 fr., kleine van 500 à 620 fr. de ben. Roggen : moers 1740 fr., telten 1500 fr. Dus prijzen welke door de beugel kunnen.

**WOENSDAG 13 SEPTEMBER 1972**

N.346	94.128	N.752	135.090
N.738	99.240		

Tweehonderdvijftig bennen vis werden op de markt gezet, met slechts 350 kg. tongen. De meest vertegenwoordigde soort waren gullen. Twintig bennen platvis welke tot 850 fr. kregen voor de kleine soort, drielingen 1400 en grote 1350 fr. ! De wijtingen waren ook in trek en kregen 1030 fr. voor de grote en 840 à 900 fr. voor de kleine.

★ Te koop : In IJmuiden : 'n stalen VISSERSVAARTUIG, lengte over alles 25,14 m., breedte 6,20 m., holte 3,40 m., gebouwd in 1955. Bruto 67,84, uitgerust voor bokkennisserij, voorzien van een Bolnes motor 1963 van 300 pk, 475 omw. en Brevo keerkoppeling 2 op 1 van 1963. Voorw. bureel blad nr 5683N—7246V.

	11-9-1972
schelvis	.....
Groot	.....
Middel	.....
Klein	11.20-17.—
Kabeljauw	16.40-17.60
Gul	10.40-15.80
Wijting	.....
Schaat	38.—46.—
Zeebaars	19.—21.60
Leng	9.40-23.—
Schartong	.....
Heilbot	58.—102.0
Koolvis	9.40-16.—
Hondstong	8.60-32.—
Zeewolf	11.—
Platen	.....

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

Soorten	11-9-1972	12-9-1972	13-9-1972
Lappen	119,4 —,—	.....	.....
Grote	127,4 —,—	.....	.....
3/4	131 —,—	.....	.....
Blok	120,6-123,4	.....	.....
voor-kleine	117,4-120,4	.....	.....
kleine	113,2 —,—	.....	.....
slips	110,8 —,—	.....	.....

#### Zeebrugge

Soorten	11-9-1972	12-9-1972	13-9-1972
grote	123 —,—	120 -124	122 -124
blok	126 —,—	118 -121	124 -126
fruit	127 —,—	118 -121	123 -127
schone kleine	127 —,—	120 -124	124 -131
kleine	128 —,—	123 -126	126 -130
tout petit	123 —,—	120 -124	120 -126
slips	116 —,—	110 -115	110 -118

#### Nieuwpoort

Soorten	11-9-1972	12-9-1972	13-9-1972
Tong I	118 —,—	.....	123 —,—
Tong II	127 —,—	.....	131 —,—
Tong III	134 —,—	.....	131 —,—
Tong IV	138 —,—	.....	134 —,—
Tong V	123 —,—	.....	132 —,—
Kleine	112 —,—	.....	110 —,—

### PLADIJS

#### Oostende

Soorten	11-9-1972	12-9-1972	13-9-1972
Grote	25, —,—	20, —,—	23, —,—
grote iek	26, —,—	.....	.....
kleine iek	23, —,—	.....	30, —,—
derde slag	24,40 —,—	24, —31,—	.....
platjes	9,60-10,—	10,20-21,—	9,40-15,—

#### Zeebrugge

Soorten	11-9-1972	12-9-1972	13-9-1972
grote	17,50 —,—	16, —18,—	16, —19,—
middenslag	18, —,—	16, —18,—	18, —20,—
kleine	16,50 —,—	15, —17,—	14, —17,—
deelvis	10, —,—	10, —12,—	12, —14,—
meyers	.....	.....	.....

#### Nieuwpoort

Soorten	11-9-1972	12-9-1972	13-9-1972
Moeien	24, —,—	.....	27, —,—
grote pladijs	25, —,—	.....	28, —,—
drielingen	12, —16,—	.....	15, —17,—
platjes	.....	.....	.....

# Ruime achterstand in aanvoer en opbrengst na 8 maanden te Oostende

Zeker geen gunstige cijfers na de eerste acht maanden in de vismijn van Oostende. De aanvoer is gedaald van 21.365.665 kg. naar 20.747.167 kg. of ruim 618.000 kg. De prijs is daarenboven iets gedaald en viel terug van 16,60 fr. naar 15,91 fr. wat dan kan te wijten zijn aan de grotere aanvoer van gewone vissoorten en de zeer kleine aanvoer van fijne soorten als tong, tarbot. Ook de kreeftjes zijn zeer schaars geweest terwijl anderzijds voor de opgevangen vis nu slechts

de vismeelprijs wordt genoteerd en niet de ophoudprijs. De meest opgehouden soorten zijn in die periode vis geweest. De meest aangevoerde soorten waren ongetwijfeld gul, totten en rode zeebaars.

Is de aanvoer kleiner geweest dan is ook de opbrengst heel wat lager uitgevallen. In totaal geraakten we eind augustus maar aan 330 miljoen 178.063 fr. tegen 356 miljoen 282.572 fr. Een daling dus met 26 miljoen 104.509 fr.

De visopbrengst is gedaald van 340 miljoen 280.043 fr. naar 317 miljoen 846.466 fr. Er werd voor de aangevoerde vis een gemiddelde prijs betaald van 16 fr. Een prijs die lang niet slecht is gezien de eenzijdige aanvoer van gul. De opbrengst van de geschatte vis is teruggelopen van 2 miljoen 469.660 fr. naar 2 miljoen 217.590 fr. Wat de deelvis op naam betreft, ook hier een daling en dit van 1 miljoen 819.315 fr. tot 1 miljoen 552.511 fr. De opbrengst van de vreemde vis is eveneens sterk gedaald en dit van 4 miljoen 774.069 fr. tot 855.623 fr. De garnaalopbrengst ligt eveneens duidelijk lager dan verleden jaar en daalde van 5 miljoen 529.261 fr. tot 4 miljoen 185.399 fr.

De haring- en de sprotopbrengst zijn ongewijzigd gebleven in vergelijking met de voorgaande maanden.

### PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 17-9-1972 tot 23-9-1972

#### PASSAGIERSBOTEN

##### Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 10.15 uur en te 14.45 uur.  
— Op 17 en 22-9-1972 bijkomende afvaart te 15.30 uur (1).  
— Op 23-9-1972 bijkomende afvaarten 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 17, 18 en 23-9-1972 bijkomende afvaart te 09.55 uur (2).

#### CARFERRIES

##### Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 01.30 uur, te 01.45 uur (3), te 04.05 uur (3), te 09.25 uur (4), te 13.30 uur en te 19.30 uur.  
— Op 17-9-1972 bijkomende afvaarten te 04.30 uur te 10.30 uur en te 16.30 uur.  
— Op 18-9-1972 bijkomende afvaart te 10.30 uur.  
— Op 21 en 22-9-1972 bijkomende afvaarten te 10.30 uur en te 22.30 uur.  
— Op 23-9-1972 bijkomende afvaarten te 04.30 uur, te 07.30 uur en te 16.30 uur.

##### Afvaarten uit Dover of Harwich of Folkestone :

— Alle dagen te 00.30 uur, te 12.30 uur, te 15.30 uur (5), te 18.30 uur, te 20.15 uur (6) en te 22.45 uur (6).  
— Op 17 en 18-9-1972 bijkomende afvaarten te 09.30 uur en te 15.30 uur.  
— Op 21-9-1972 bijkomende afvaart te 15.30 uur.  
— Op 22-9-1972 bijkomende afvaarten te 03.30 uur en te 15.30 u.  
— Op 23-9-1972 bijkomende afvaarten te 03.30 uur te 06.30 uur en te 09.30 uur.  
(1) Naar Folkestone.  
(2) Vertrek uit Folkestone.  
(3) Naar Folkestone (Schip van de Britse Spoorwegen).  
(4) Naar Harwich.  
(5) Vertrek uit Harwich.  
(6) Vertrek uit Folkestone (Schip van de Britse Spoorwegen).

## ZEEBRUGGE

#### VRIJDAG 8-9-1972

Z.591	8	30	350	113.210
Z.496	8	50	1000	218.500
Z.451	9	160	100	197.310
Z.402	9	150	100	197.310
Z.408	9	90	400	173.730
Z.429	9	800	50	124.960
Z.868	8	20	300	88.150

#### MAANDAG 11-9-1972

Z.505	4	20	300	66.360
Z.411	4	20	400	77.710
Z.527	6	20	400	132.990
Z.25	4	15	200	46.900
Z.442	2	15	200	38.560
Z.564	9	150	400	201.940
Z.560	9	90	400	106.060
Z.574	9	250	500	346.130
Z.444	9	200	250	236.300
Z.400	9	100	100	122.060
Z.584	6	150	250	211.720
Z.551	8	80	100	158.920
Z.518	12	90	100	87.770
Z.578	5	20	200	47.440
Z.348	8	80	300	128.360

#### DINSDAG 12-9-1972

Z.201	9	70	100	110.040
Z.571	2	25	100	45.050
Z.511	6	20	400	83.730
Z.542	10	200	500	245.360
Z.598	9	160	100	159.650
Z.510	9	60	1200	223.390
Z.588	8	120	300	131.400

#### WOENSDAG 13-9-1972

Z.576	11	120	650	246.490
Z.176	9	500	260	382.480
Z.420	10	60	600	150.710

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

## IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	11-9-1972	11-9-1972	12-9-1972	12-9-1972	13-9-1972	13-9-1972	11-9-1972
Tarbot : groot (123)	147 -150	145 —,—	150 —,—	140 -148	.....	150 -156	135 —,—
middel (123)	120 -123	51,—55,—	108 —,—	65,—104	.....	75,—112	120 —,—
klein (123)	80,—86,—	45,—,—	.....	32,—40,—	.....	34,—45,—	100 —,—
Griet : groot (123)	.....	71,—,—	.....	68,—73,—	.....	74,—81,—	90,—100
middel (123)	.....	55,—,—	.....	54,—60,—	71,—,—	64,—78,—	.....
klein (123)	.....	48,—,—	.....	40,—50,—	.....	45,—62,—	.....
Schelvis : groot	.....	28,—,—	.....	29,—34,—	.....	.....	.....
middel	29,—32,—	19,—,—	27,80,—	18,—20,—	23,60-31,—	.....	.....
klein	6,20-18,—	13,90,—	6,20-14,60	12,—14,—	7,80-15,60	10,—12,—	.....
Heek : groot	58,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel	50,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (I)	17,—34,—	.....	21,—37,60	.....	42,—,—	.....	.....
Keilrog (123)	45,—48,30	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (23)	.....	26,90,—	.....	26,—29,—	.....	28,—34,—	35,—,—
Tilten (23)	.....	23,10,—	.....	24,—27,—	.....	24,—28,—	30,—,—
Scherpstaart (23)	.....	23,—26,—	.....	23,—30,—	.....	26,—34,—	30,—,—
Halve mans (23)	.....	22,50,—	.....	20,—23,—	.....	18,—24,—	25,—,—
Teelt (2)	.....	20,50,—	.....	18,—21,—	.....	18,—26,—	.....
Katrog (2)	.....	16,—,—	.....	14,—16,—	.....	14,—18,—	.....
Kabeljauw	24,60-27,40	17,—,—	24,—28,—	16,—24,—	31,—,—	24,—30,—	33,—,—
Gul (groot)	.....	19,50,—	.....	16,—21,—	.....	24,—28,—	.....
Gul (middel)	11,60-23,20	18,—,—	10,80-26,—	16,—18,—	10,20-25,40	24,—26,—	18,—28,—
Gul (klein)	.....	15,80,—	.....	13,—16,—	.....	14,—18,—	.....
Hozemondhamme	52,—94,60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting : groot	9,60-23,—	15,—,—	12,—17,—	13,—15,—	18,60-21,—	18,—22,—	20,—,—
klein	.....	11,50,—	.....	9,—12,—	.....	14,—16,—	8,—12,—
Schar	10,60,—	9,—11,—	9,—16,40	6,—14,—	9,80,—	6,—14,—	11,—18,—
Steenschol	20,—36,—	22,50-35,—	23,—42,—	21,—38,—	22,60-33,—	20,—42,—	.....
Zeehaai	17,—19,60	12,—16,50	16,—17,60	.....	22,—,—	.....	10,—,—
Hondshaai	13,40-14,60	.....	.....	.....	.....	.....	13,—,—
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	11,—13,40	.....	8,—14,—	.....	8,—11,40	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zee kreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	51,—,—	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	108 —,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zee wolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	20,—,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	60,—72,—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20,—,—
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25,—,—
Rode Poon (roobaard)	18,—21,60	.....	.....	.....	.....	.....	40,—,—
Grauwe Poon (knorh.)	.....	10,50,—	10,—,—	5,—7,—	8,40-10,40	10,—15,—	10,—,—
Rode Knorhaan	12,—37,—	.....	.....	.....	.....	.....	18,—,—
Posten	.....	6,—,—	.....	6,—,—	.....	6,—,—	.....
Langoesten (midden)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
(klein)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

In IJmuiden werd woensdag 6 september aangevoerd door acht schepen: 68 kleine kisten schelvis, 1 kist wijting, 35 kisten kabeljauw, 28 kisten en 165 kleine kisten makreel, 130 kisten schol, 39 kisten schar, 11 kisten varia en 680 kg tong.

#### Prijzen in guldens:

Per kg: Tarbot 10,61-10,41, gr. tong 9,73-9,52, mid. tong 9,10-8,79, klm tong 9,38-8,84, tong I 10,51-9,88, tong II 9,71-9,38.

Per 50 kg: schelvis 37-68, wijting II 71, kabeljauw III 101, kabeljauw IV 101-84, kabeljauw V, 81-74, schol I 96, schol II 102-94, schol III 81-71, schol IV 80-50, schar 56-51, tarbot 448-212, griet 189-175, schar 56-51.

De aanvoer voor IJmuiden werd donderdag 7 sept. door 13 schepen verzorgd en bestond uit: 23 kisten wijting, 1 kist schelvis, 101 kisten kabeljauw, 559 kisten haring, 257 kisten makreel, 4 kisten pilchards, 472 kisten schol, 55 kisten schar, 2 6kisten tarbot, 32 kisten varia, 58 stuks stijve kabeljauwen en 4800 kilogram tong.

#### Prijzen in guldens:

Per kgr: tarbot 10,84-10,63, gr. tong 9,11-9, middel tong 8,75-8,27, klm tong 7,99-7,31, tong I 9,11-8,55, tong II 8,29-7,86.

Per 50 kg: schelvis II 158, wijting I 70-60, wijting II 83-60, schar 70-33, kabeljauw II 125-102, kabeljauw III 140-100, kabeljauw IV 105-90, kabeljauw V 115-81, haring 36,20-35, makreel I 20-23,50, pilchards 31,20, tarbot 450-210, griet 256-185, tong-schar 123, schol I 78-72, schol II 81-75, schol III 77-70, schol IV 70-53, rode poon 175-155, steenbolck 50, poon 75-33, horsmakreel 10-6,50.

#### Per stuk: haai 192-118.

Besommingen: TX 21 24.400, TX 10 4.900, UK 1 14.600, GO 4 8.600, GO 7 7.500, SL 12 7.200, VD 46 9.500, VD 77 12.100, ZL 6 700. Spanvissers: EB 26 en UK 78 3.700, TX 37 en TX 56 19.700, UK 142 en UK 236 3.300, UK 196 en UK 234 3.200.

Vrijdag 8 sept. werd aangevoerd: 83 kisten en 48 premiekisten schelvis, 490 kisten en 396 premiekisten en 57 kisten kabeljauw, 43 kisten kolvis, 288 kisten en 57 premiekisten schol, 86 kisten schar, 65 kisten tarbot, 64 kisten varia, 30 stijve kabeljauw, 12.150 kg tong.

#### Prijzen in guldens:

Tarbot 10,85-9,82, zalm 7,60-7,07, gr. tong 9,63-9,02, grm tong 8,62-8,23, klm tong 7,84-7,59, tong I 8,99-8,61, tong II 8,57-8,24.

#### Per hoop: rog 102-84.

Per 50 kg: schelvis II 104-80, schelvis III 98-27, schelvis IV 69-30, wijting I 59,27, wijting II 41-23, schar 53-28, kabeljauw I 92, kabeljauw III 90-80, kabeljauw IV 81-72, kabeljauw V 74-62, schol I 82-70, schol II 75-62, schol III 70-58, schol IV 52-43, koolvis I 35, koolvis II 39-37, koolvis III 35, tarbot 402-185, griet 253-158, tong-schar 97, haring 46,40-23,50, makreel 55-20,80, rode poon 108-89, haaien 75-51, krab 48-31, poontjes 38-29, kleine kreeft 200, horsmakreel 6,50-4.

1.065, KW 43 20.900, VL 7 12.000, Besommingen: HD 107 18.400, KW 4 11.600, KW 15 24.800, KW 41 IJM 1 2.900, IJM 23 4.500, IJM 44 11.900, UK 50 10.100, UK 163 4.900, UK 148 6.000, EH 7 8.700, VD 6 8.650, VD 19 15.900, WR 25 14.000, Spanvissers: EB 28 en UK 78 1000, UK 23 en UK 107 2.080, UK 89 en UK 218 13.500, UK 141 en UK 271 37.000, UK 142 en UK 236 1.100.

Verder waren er zestien Terelse kotters, die besommingen maakten welke varieerden van 4.500 tot 18.000.

#### Aan de maandagmarkt 11 sept. werd te IJmuiden aangevoerd:

14.900 kg tong, 1280 kisten kabeljauw, 2265 kisten schol, 1011 kisten en 889 premiekisten schelvis, 96 kisten schar, 936 kisten en 914 premiekisten wijting, 617 kisten koolvis, 116 kisten tarbot, 15 kisten griet, 2410 kisten en 785 premiekisten haring, 957 kisten en 117 premiekisten makreel, 234 kisten varia, 249 stuks stijve kabeljauwen, 2 kisten leng, 8 kisten hake.

#### Prijzen in guldens:

Per kg: gr. tong 9,68-9,02, grm. tong 8,49-8,06, klm tong 8,10-7,19, tong I 9,12-8,00, tong II 8,74-7,80, tarbot 10,49-9,76.

#### Per stuk: kreeft 24.

Per 50 kg: schol I 80-74, schol 2 80-70, schol 3 75-62, schol 4 51-38, koolvis 1 52-48, koolvis 2 57-56, koolvis 3 59-55, koolvis 4 66-22, tarbot 407-173, griet 249-140, tong-schar 150-91, schelvis I 95-90, schelvis 2 90-42, schelvis 3 90-28, schelvis 4 81-53, wijting I 36-27,50, wijting 2 28-16,50, schar 45-23, haai 67-43, rode poon 70-8,50, krab 6,50-5,00, kabeljauw 1 112-84, kabeljauw 2 140-88, kabeljauw 3 108-92, kabeljauw 4 88-72, kabeljauw 5 68-52, hake 220-150, haring 52,80-27,50, makreel 58,50-20,50.

Besommingen: KW 11 18.330, KW 29 9.780, KW 39 27.600, KW 51 10.590, KW 52 7.440, KW 87 17.780, KW 117 14.420, KW 130 8.900, KW 132 13.420, KW 145 19.600, KW 152 11.615, KW 187 6.790, KW 195 24.190, KW 197 16.920, KW 214 13.159, KW 215 26.550, KW 216 13.580, KW 110 7.540, KW 127 8.500, KW 174 19.800, KW 178 9.000, KW 189 13.660, KW 190 5.940, KW 209 15.400, KW 210 12.120, KW 211 10.500, KW 213 7.360, SCH 7 13.860, SCH 117 19.150, VL 1 27.730, VL 34 19.200, VL 90 15.260, UK 1 2.340, WR 50 9.350, IJM 9 68.460, IJM 154 9.955.

Spanvissers: KW 206 en IJM 207 9.340, IJM 205 en 221 5.935, IJM 209 en IJM 211 7.340, WR 33 en KW 167 21.940.

Aan de dinsdagmarkt 12 september werd te IJmuiden aangevoerd: 248 kisten en 661 premiekisten schelvis; 13 kisten en 70 premiekisten wijting; 180 kisten kabeljauw, 77 kisten koolvis, 1180 kisten en 132 premiekisten haring, 11321 kisten en 1521 premiekisten makreel, 27 kisten divesen, 255 stuks stijve kabeljauw.

Prijzen in guldens, per 50 kg: schelvis 1 75-51, schelvis 2 64-47, schelvis 3 57-26, schelvis 4 51-34, wijting 1 41-27,50, wijting 2 38-28, kabeljauw 2 155-81, kabeljauw 3 100-70, kabeljauw 4 102-92, kabeljauw 5 70-42, koolvis 1 77, koolvis

2 60, koolvis 3 65-57, koolvis 4 63-42, tarbot 320, tong-schar 152-113, haai 70-51, poontjes 29-23, haring 5750-23,50, makreel 74-20,50, schol 4-35.

Besommingen: KW.3 f 18.100, KW.32 f 17.700, KW.42 f 10.300, KW.66-218 f 21.800, KW.74 f 660, KW.81 f 26.200, KW.141 f 16.900, SCH.81 f 21.400, VL.103 f 3.090, VL.110 f 1400, IJM.36 f 27.400.

### SCHEVENINGEN

Te Schevingen werden aan de vrijdagmarkt aangevoerd: 80 kisten wijting, 500 kisten kabeljauw, 50 kisten makreel, 450 kisten schol, 150 kisten varia, 6.000 kg tong.

### DEN HELDER

Met goede weersomstandigheden vorige week en een zodanige visserij dicht onder de kust dat ook de kleine kotters plezierig konden vissen, met uitzonderlijk goede prijzen van de vis, zowel voor de tong als voor de schol en de andere aangevoerde vis, was het alle dagen gezellig druk in de vishal.

Waren de prijzen voor de schol vaak hoger dan f 60 uper kist, de prijs die voor de tong werd betaald was afhankelijk van de aan-

gevoerde sortering van ruim f 9 per kilogram gemiddeld tot in één geval zelfs boven de f 10 in de voorweek, gedurende vrijdag en zaterdag is door de grotere aanvoer die prijs iets gezakt, maar toch nog in de buurt gebleven van de 8,50 per kg.

De scholprijs op zaterdag bleef op hetzelfde hoge peil, ondanks de vrij ruime aanvoer van deze vissoort. De tongvangsten van de grote kotters, die nagenoeg allemaal een besomming meekten boven de f 20.000, varieerden van 2.000 tot 27000 kg per kotters. De scholvangsten varieerden zeer sterk, zo was er één kotter die maar ruim 600 kg tong aanvoerde met daarbij ruim 9500 kg schol, voor een besomming van f 21.355, terwijl voor de hoogste aanvoerder 2044 kg tong aangebracht voor een gemiddelde prijs van 8,39 per kg, met daarbij nog 7.500 kg schol voor een totaalbesomming van ruim f 27.800. Met name zaterdag was de aanvoer erg groot, de 25 kotters die op zaterdag moest worden verwerkt, zorgden voor een aanvoer van ruim 119.000 kg vis, waarvan 32.600 kg tong: een dagaanvoer van bijna f 400.000. Het was derhalve een goede visweek, die dank zij de uitbreiding van de vishal uitstekend kon worden opgevangen.

## Visaanvoer te Den Helder

### GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

#### Aanvoerbericht van 4-9 tot en met 9-9-1972

Door 76 kotters werden volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Vissoort	Hoeveelh. in kg.	Opbrengst	Prijs per kg.
Tong	54.817	460.490,17	van f 10,89 - f 6,69
Tarbot	10.991	60.146,93	van f 10,55 - f 2,44
Griet	1.441	4.904,96	van f 4,20 - f 2,32
Schol	148.955	171.656,15	van f 1,70 - f 0,60
Schar	7.325	4.611,78	van f 1,20 - f 0,30
Wijting	1.810	1.280,63	van f 1,20 - f 0,45
Kabeljauw	23.675	29.323,96	van f 2,70 - f 0,75
Schelvis	1.510	1.784,00	van f 1,50 - f 1,00
Tong-schar	470	954,80	van f 2,29 - f 1,42
Heek	270	607,75	van f 3,13 - f 1,40
Poon	2.080	1.027,39	van f 1,32 - f 0,15
Makreel	130	116,00	van f 0,95 - f 0,80
Koolvis	295	206,00	van f 0,85 - f 0,60
Diversen	829	534,81	
	254.598	737.645,33	

**REDERS,**  
**LEEST UW**  
**VAKBLAD**





# hulp in nood s.v.

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

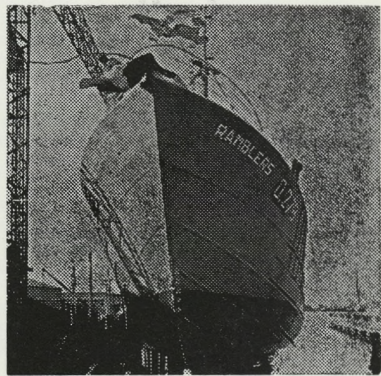
h. baelskaai, 27, oostende

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.