

# het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ — VERSCHIJNT WEKELIJKS

VRIJDAG 8 MAART 1974 — PRIJS 20 FR. — Nr. 10 — 41e JAAR



# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :  
Een punt is ÉÉN FRANK waard !

KNIELAARS

LAARS gevoerd met wol

DIJLAARS

HEUPLAARS

OVERALL blauw goed - maat 50 tot 56  
maat 58

BROEK blauw goed

VEST blauw goed - maat 48 tot 56  
maat 58

BROEK met borststuk - maat 48 tot 56  
maat 58

**JUMPERS blauw goed**

small en medium

large

extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)

OLIE-HEMD zonder kap  
met kap

OLIESCHORT

OLIEBROEK met bretels

GUTTERS

AIRCOAT BROEKEN

broeken met bretel

maat 42 - 56

58 - 60

JUMPERS aircoat

Deze punten zijn ALLEEN om te zetten bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende,  
bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE, of ten kantore van de REDERSCENTRALE ter vismijn  
van Nieuwpoort.

Ook nog in deze magazijnen te verkrijgen  
aan zeer goedkope prijzen

**ANDERE WERKKLEDIJ VOOR VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS**

KEUKENHANDDOEKEN blauw

Prachtige KEUKENHANDDOEKEN

Cristal

Boilo

SPONSHANDDOEKEN blauw

VAATDOEKEN

Radical DETERGENTZEEP - 1 liter

LEVIS VERF - alle kleuren

REGENKLEDIJ (broek en vest)

WOLLEN DEKENS

MESSEN PIJKENAAS

PRISMAKIJKERS

REDDINGSVESTEN

URWERKEN met stuurwiel

BAROMETER met stuurwiel

URWERKEN elektrisch

BAROMETER

DUFFLE COATS grijs en groen

echte engelse, blauw

extra

camel

DUFFLE COATS gevoerd

WERKSCHOENEN - anti-slip & versterkte top

laag model

hoog model

In deze prijzen is de B.T.W. niet begrepen

Alle aannemers, industriëlen en werkgevers die aan hun volk werkkledij moeten geven,  
kunnen voortaan, aan zeer voordelige prijzen, die aanschaffen bij de Rederskoöperatieven  
zich wenden :

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

H.BAELSKAAI 27, OOSTENDE

Tel. 059/729.51 - 709.31 - 709.32

**HAND IN HAND**

REDERSKAAI, ZEEBRUGGE

Tel. 050/541.17

# het visserijblad

Vrijdag 8 maart 1974 — Nr. 10

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 800 FR. — 6 MAANDEN 400 FR. — 3 MAANDEN 225 FR. — BUITENLAND 900 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

## Zijn scheepskredieten afhankelijk van ministeriele willekeur ?

De minister van Verkeerswezen heeft verleden week de bewering weerlegd dat scheepskredieten willekeurig zouden toegestaan worden, en de redactie van „Het Visserijblad” die, wellicht terecht, steriele pennewtisten wil vermijden (omwille van de kieskampanje) reikt de minister de hand en drukt de hoop uit dat de toekomst een gezond kredietbeleid zal waarborgen.

Omdat wij de misnoegdheid in visserijmiddens, vroeger maar ook nu, persoonlijk aanvoelen, maar vooral omdat we geen hoop op de toekomst moeten hebben gezien die toekomst vandaag begint, omdat er elke dag kredieten dienen goedgekeurd, vinden wij het noodzakelijk enkele gestelde maar onbeantwoord gebleven vragen te herhalen en de algemeenheden van het ministerieel schrijver konkreter te behandelen.

Men zal er ons niet kunnen van verdenken revolutie of anarchie te willen : we hebben in het verleden vaak genoeg op een aanvraag een ongemotiveerde weigering ontvangen, zonder dat we daarom persoonlijk geworden zijn, en meer dan eens hebben we ons loyaal getoond en FOUTEN in onze dossiers gehouden i.p.v. ze publiek te maken omdat we oordeelden dat een individueel geval, hoe sterk we er ook voor gevochten hadden, niet mocht gebruikt worden tot mogelijke schade voor de algemeenschap.

### KREDIET VOOR SCHEEPSMOTOREN

De wet van 1948 voorziet kredieten, rentetussenkomsten en Fondstoepassing ter bevordering van de scheepsbouw, de uitbouw van de visserijvloot EN DE INSTANDHOUDING VAN DE VLOOT.

Kan er dan, in deze optiek, een verklaring gegeven worden voor het onbetwistbare feit dat een staatskrediet (!), ter gedeeltelijke financiering van de aankoop van een vervangingsmotor, belast wordt met een interest van 6 %, terwijl op dezelfde dag een krediet voor totale nieuwbouw wordt uitgegeven tegen 3,50 % rente ?

Misschien oordeelt men in Brussel dat de vervanging van 150 PK door een motor van 400 PK géén uitbouw van de vloot betekent, maar zelfs een minister die denkt dat Zeebrugge aan de Dode Zee ligt, zal moeten toegeven, dat het vervangen van een in stukken gevlogen motor minstens een instandhouding van de vloot inhoudt, en dus op dezelfde wet van 1948 (met dezelfde interpretaties en toepassingen) moet mogen beroep doen.

We weten dat Dries Claeys onze visserij „dient” en we zijn overtuigd dat hij verder blijft ijveren voor een optimale toepassing van voornoemde wet, maar we moeten hem toch diets maken dat de rentelast niet op het gelijke peil van vroeger gebleven is, terwijl de vervanging van een motor in de krediettoepassing dringend en grondig dient herzien te worden, want dergelijke vervanging kan vandaag immers ook reeds 5 miljoen belopen, waarvoor een rentelast van 6 à 7 % faliekant kan worden.

### WILLEKEUR

Ik wil graag wachten tot na de verkiezingen, mocht dat de minister kwaad bloed zetten en ik wil vooraf geuigen dat minister Ramaeckers, die pas enkele maanden verkeerswezen onder zijn beheer heeft, niet in eigen prsoon kan geblameerd worden voor de „onbegrijpelijkheden” en de „onregelmatigheden” die ons gedurende de 20 jaar die wij in de visserij werkzaam zijn, bekend geworden zijn.

Maar hij moet toelaten dat wij zijn verdediging onhoudbaar vinden wanneer hij, wat willekeur wordt genoemd, wil laten doorgaan als een inflatie-gevolg.

De minister beweert dat de netto-rentelast afhankelijk is van de stijging der bankinteressen.

Wij beweren, dat de rente in hoge mate stijgt om de kooplust af te remmen en de bouwlust te beperken.

Wil de minister derhalve beweren dat hij de intentie zou hebben de bouw van nieuwe vaartuigen af te remmen ? Zou het de bedoeling

zijn de vervanging van versleten motoren onmogelijk te maken ?

Vooralsnog zonder namen of cijfers openbaar te maken (maar de dossiers liggen ter beschikking) willen wij de argumentatie van de minister weerleggen:

eerst geven wij de rente van de NMKN, vervolgens die van het Fonds, de staatssubsidie en uiteindelijk de door de reder te dragen netto-rentelast :

1968	7,00 %	1,00 %	3,00 %	= 2,50 %
1970	9,00 %	1,00 %	3,00 %	= 3,50 %
1972	7,75 %	2,25 %	3,00 %	= 3,50 %
1973	9,25 %	1,75 %	3,00 %	= 4,00 %

PLUS 0,50 % voor het monetair reservefonds.

Wie kan er verklaren waarom de minister van Verkeerswezen voor het Fondsgeld maar 1 % vraagt wanneer de NMKN goedkoop is (7 %), en ook nog 1 % vraagt als de NMKN rente duur wordt (9 %), om plots totaal onlogisch 1,75 % te vragen bij 9,25, of 2,25 % bij 7,75 ? !

Moes'en die cijfers niet volstaan, dan hebben wij er nog heel wat andere; cijfers die bv. aantonen hoe op een en dezelfde dag 3 akten van nieuwbouw worden verleend tegen de eerste à 2%, de tweede à 225 %, en de derde à 2,95 %.

„Het Visserijblad” vroeg de steun aan Dries Claeys o.a. en aan ons. Die steun is toegezegd vooraleer die kan gevraagd worden, maar hoe kunnen wij steunen of tussenkomen wanneer bepaalde ministeriele beslissingen achter gesloten deuren worden getroffen, die achteraf medegedeeld worden zonder motivatie !

Wij weten dat de minister niet alles in „Het Visserijblad” kan zetten, want dat diskretie soms noodzakelijk is, maar zelfs kan niet inhouden dat men willekeurig handelt — of — dat de schijn van willekeur gewekt wordt. Ten andere, onder het mom van diskretie kunnen ook vuile potjes gedekt blijven en daar is niemand gelukkig mee, wij niet, ook niet de visserij en evenmin de minister.

Het Ministerie van Landbouw heeft ooit een commissie voor structuurbeleid opgericht. Waarom zou het ministerie van Verkeerswezen dat niet kunnen ? Met mensen uit het bedrijf, leden van het Kabinet en ambtenaren van het Departement moet het mogelijk zijn een programma en een plan op te stellen, diskreet voor ons part, maar bindend voor iedereen en richtinggevend voor de toekomst van vandaag en morgen. Of blijft men overtuigd dat de visserij teveel cadeau's krijgt ?

### DECENTRALISATIE

Wij zijn persoonlijk op het Kabinet van Verkeerswezen gaan pleiten opdat onze reders de akten-kredietopening zouden kunnen tekenen op de NMKN-zetel Brugge i.p.v. naar Brussel te moeten. (Niet zo lang geleden moest een familievader een kleine autobus huren om alle kinderen met echtgenoten in Brussel te krijgen.) Het categorieke antwoord luidde dat ons voorstel niet in overweging zou genomen worden omdat men in Brussel oordeelt dat iemand, die zo een enorme rente-cadeau krijgt, best een reisje naar Brussel mag betalen.

Ons antwoord hierop : als men zo gul cadeau's uitdeelt, waarom dan weigeren een eenvoudig koninklijk besluit te maken, waardoor het mogelijk wordt te vermijden dat doorbrave vissers zitten te zweten en te beven tegenover onbekende Brusselse heren, die een onbegrepen akte voorlezen in een financieel paleis.

Het geeft ons de indruk, dat wij nog altijd als boertjes naar het grote Brussel moeten om te horen beslissen over leven en dood. Dit schrijven wij met alle respect voor dhr. Bontinck, maar m.i. moet de mens primeren en niet een absurd unitair principe.

Laat ons intussen wensen dat minister Ramaeckers een goeie verkiezingskampanje doormaakt en hopen dat hij of zijn opvolger onmiddellijk starten met de gevraagde commissie.

**JEF DEROOSE**  
Rederscentrale  
Oostkust

# PROVINCIALE BELASTING OP PLEZIERVAARTUIGEN EN BOOTJES 1974

Krachtens het besluit van de Provincieraad van West-Vlaanderen d.d. 18.10.1973, heb ik de eer U hierbij kennis te geven van de bedragen van de hierboven vermelde belasting voor 1974.

## KATEGORIE I

Pleziervaartuigen zonder motor of met een hulpmotor van ten hoogste 15 PK en met een lengte over alles van :

4,10 tot 5 m.	500 fr.
meer dan 5 m. tot 7,5 m	1.500 fr.
meer dan 7,5 m. tot 10 m.	2.500 fr.
meer dan 10 m. tot 12,5 m.	10.000 fr.
meer dan 12,5 m tot 15 m.	15.000 fr.

en verder een verhoging van 10.000 fr. per bijkomende schijf van 2,5 meter.

## KATEGORIE II

Pleziervaartuigen, uitgerust met een motor van meer dan 15 PK, en met een lengte over alles van :

3,5 m. tot 5 m.	1.000 fr.
meer dan 5 m. tot 7,5 m.	3.000 fr.
meer dan 7,5 m. tot 10 m.	5.000 fr.
meer dan 10 m tot 12,5 m.	10.000 fr.
meer dan 12,5 m tot 15 m.	15.000 fr.

en verder een verhoging van 10.000 fr. per bijkomende schijf van 2,5 meter.

## VERMINDERING :

I. De belasting kan nooit meer bedragen dan één tiende (1/10) van

de aankoopprijs, zonder evenwel lager te kunnen liggen dan 500 fr. voor de vaartuigen van categorie I en 1000 fr. voor categorie II.

In dit geval dient de originele factuur aan de bevoegde ontvanger voorgelegd te worden en alle andere bewijsstukken

II. Wanneer het vaartuig minstens tien jaar oud is, en waarvan de oorspronkelijke aankoopprijs niet meer heeft bedraagt dan 100.000 fr., wordt aangeslagen tegen de belasting van 500 fr. voor categorie I en 1.000 fr. voor categorie II, op voorwaarde dat de nodige bewijsstukken en de factuur van aankoop voorgelegd worden aan de bevoegde ontvanger der belastingen.

## Vrijstellingen :

Vaartuigen van openbare diensten, zekere jeugdorganismen, roeien en paddelboten.

## Periode :

De belasting is voor het ganse jaar verschuldigd ongeacht de datum van ingebruikneming, doch mits een gebruik van minimum 15 dagen per jaar.

## WIJZE VAN AANGIFTE EN BETALING :

Een aangifte moet jaarlijks ingevuld worden, met vermelding van de globale lengte en de naam van het vaartuig. De aankoopfactuur moet voorgelegd of opgestuurd worden en

zal na nazicht teruggestuurd worden. De bewijsstukken nopens de ouderdom van het vaartuig dienen bewijskrachtig te zijn en dienen eveneens voorgelegd te worden. De belasting kan betaald worden in specie op het kantoor, of door storting op postrekening 000/2002469/01 van het kantoor. Voor het toezenden van de plaat dient de storting verhoogd te worden met de som van 1 fr.

**Opmerking :** De belasting moet betaald worden vóór één april. Bij niet aangifte of betaling kan de taxe verdubbeld worden.

**Belasting in meer :** Belastingplichtigen die woonachtig zijn in een andere provincie en daar reeds 'n gelijkaardig recht betaalden, dienen een belasting in meer te betalen, mits voorlegging van de reeds betaalde taxe.

De Ontvanger der belastingen  
(Medegedeeld)

## TIJDSCHRIFTEN

Met het februari nummer van Ik Vaar, heeft de redactie wel bewezen het au sérieux te nemen met het varen op zee : de uitstekende reportage over het dossier „zwemvest” is niet alleen een confrontatie met Test-Aankoop (en daarvoor moet je stevig in je schoenen staan), maar meer nog een synthese van al het essentiële wat over een zwemvest te vertellen is !

Dat is nog niet alles : direkt daar op volgt een exclusief rapport over het ongeval te Cadzand van de Zeebrugse Alca Torda. Waarover iedereen : de T.V., de zeevaartsinspectie en zelfs de minister van verkeer zweegt, daarover stelt Ik Vaar de zeer pertinente vraag : was het vlot van de Zeebrugse vissersboot een goed en zeevaardig vlot ? Verder :

Verdrinking; Drie heel speciale gevallen : Romer, Lindeman en Bombard; Londen Bom-Show; In bootjes is er voor ieders gading; Het drama van een jacht; Scheepskeuring en toezicht, Europe news; ontwerp van een nieuw Schelde-reglement; Sailfish 18; Het logboek van Jan van Dorp, enz.

Ik Vaar kost 35 fr. per nummer of 300 fr voor een abonnement. Uitgeverij Vyncke, Savaanstraat 92 9000, Gent.

## VERWIJDEREN MATERIEEL H. BAELSKAAL

De Heren Reders worden een allerlaatste maal aangemaand, alle achtergelaten en versien vismateriael, alsook scheepsafval, van de H. Baelskaal te laten verwijderen. Dit dient uiterlijk tegen 16 maart te gebeuren. Na deze datum zal van ambtswege tot het verwijderen er van overgegaan worden, zonder dat de betrokkenen hiermee nog verbaal hebben.

Het nog bruikbare vismateriael dient vóór deze datum op de daartoe bestemde plaatsen te worden neergelegd. Hierbij dient het nummer van de betrokken vaartuigen

op dit materieel te worden aangebracht, zoniet wordt het als achtergelaten beschouwd en eveneens verwijderd.

De Havendirectie

## DOOPPLECHTIGHEID

Zaterdag 9 maart te 11 uur in de voormiddag wordt het Zeebrugse vissersvaartuig Z.14 «Kontiki» gedoopt door E.H. Pastoor Schoenmakers. Deze nieuwe eenheid hoort toe aan de reders Jackie Gevaert en Alidoor Cogghe uit Zeebrugge.

## VERHOOGDE OPBRENGST MAAR VERMINDERDE AANVOER IN VISMIJN TE ZEEBRUGGE

Eens te meer werd in februari in de vismijn te Zeebrugge een aanzienlijke verhoging van het opbrengstcijfer genoteerd in vergelijking met dezelfde maand van vorig jaar.

De totale opbrengst steeg inderdaad van 36.273.015 fr in februari 1973 tot 42.708.936 fr.

Deze verhoging is echter andermaal niet het gevolg van een stijging van de aanvoer, doch uitsluitend van de fel gestegen prijzen. De aanvoer verminderde inderdaad van 1.141.634 kg in februari 1973 tot 1.239.451 kg in 1974.

Voor de tongvangst liepen aanzienlijk terug. Men voerde in februari 1974 slechts 106.759 kg tong aan tegen 127.106 kg in dezelfde maand van 1973. Ondanks het feit, dat de gemiddelde prijs steeg van 123,93 fr in 1973 tot 130,90 fr dit jaar, was de daling van de aanvoer toch van die aard, dat ook de totale opbrengst achteruit liep, nl. van 15.751.790 fr in februari 1973 tot 13.975.560 fr.

De garnaal daarentegen verging het heel wat beter. De aanvoer er van bedroeg tijdens de afgelopen maand 52.145 kg tegen 36.448 kg in februari 1973. De totale opbrengst steeg dan ook van 2.154.583 fr in 1973 tot 3.282.248 fr dit jaar. Die aanzienlijk verhoogde aanvoer gaf zelfs niet eens aanleiding tot een daling van de gemiddelde prijs, die

daarentegen opliep van 59,11 fr in 1973 tot 62,94 fr dit jaar. De vraag naar garnaal blijkt dus nog steeds groot te zijn.

De kreeftenvangsten bleven ook thans, net als vorig jaar trouwens, aan de lage kant. De aanvoer ervan bedroeg 3.066 kg waarvoor 'n opbrengst van 384.590 fr geboekt werd, tegen een aanvoer van 4.752 kg en een opbrengst van 446.300 fr in februari 1973. De gemiddelde prijs, die vorig jaar met 93,92 fr al aan de hoge kant lag, steeg dit jaar nog en bereikte maar eventjes 106,65 fr. Net als tong blijven de kreeften aldus een werkelijk weelde-artikel.

Ook met de haring was het in de Zeebrugse vismijn niet veel zaaks. De aanvoer er van bedroeg slechts 1.962 kg met een opbrengst van 31.020 fr tegen onderscheidenlijk 8.752 kg en een opbrengst van 75.920 fr in februari 1973. De gemiddelde prijs ging dan ook fel de hoogte in, nl. van 8,67 fr in 1973 tot 15,81 fr dit jaar.

Al met al is het dus, althans wat de opbrengst betreft voor de Zeebrugse vismijn, 'n goede maand geworden, maar de uiterst bevredigende opbrengsten die men de jongste maanden in de drie Belgische visserijhavens boekt, mogen ons toch de ogen niet doen sluiten voor het feit, dat de aanvoer van maand tot maand achteruitloopt.

## DE PRIJS VAN GASOLIE IN FRANKRIJK

### TUSSENKOMST DOOR DE REGERING VAN 200 MILJOEN FRANK

«Le Marin», het Frans weekblad welke in het Noorden verschijnt, meldt in zijn nummer van vrijdag jl. dat de Franse minister van Financiën zo maar 20 miljoen Franse Frank gedeblokkeerd heeft ten voordele van de Franse visserij, wat betekent dat de prijs van de mazout voor de Franse vissersvaartuigen teruggebracht wordt op 26 ct Franse frank, in transitie 't zij ongeveer 2,50 Belg. frank.

Bij ons betaalt de visserij nog steeds 2,70 fr, waar het één jaar geleden met de ristournes op gemiddeld 1,22 fr kwam.

Deze kordate en snelle beslissing van de Franse regering heeft men te danken aan de hardnekkige en volhardende tussenkomst van de Franse redersvereniging die sedert november geen moeite heeft onverlet gelaten om dit te bekomen.

Na de nieuwe verhoging van 15 januari van 16 centiemes frans geld, heeft de Franse regering de zaak aanhangig gemaakt bij de EEG-kommissie waaruit een hulp van 200 miljoen voor zes maanden is voortgegroeid waar het compensatiefonds voor 50 t.h. zou aangesproken zijn.

Nu vallen nog de technische en financiële modaliteiten van teruggeveest te leggen.

We vragen ons af waarom onze beroepsmiddelen niet evenveel kunnen bereiken.

In november werd de zaak door de Rederscentrale aanhangig gemaakt bij de bevoegde autoriteiten. Onmiddellijk daarop had de heer Vandenberghen samen met Volksvertegenwoordiger Dries Claeys een onderhoud met de minister van Economische Zaken. Sedertdien schijnt men het belang van de zaak uit het oog verloren te hebben.

Waarop wacht men om dezelfde compensatie te bekomen als de Fransen ?

## Berichten van de Rederscentrale

### Bespreking omtrent de IJslanvisserij

Sedert geruime tijd heeft de Rederscentrale bij de bevoegde overheid aangedrongen opdat het akkoord dat in september 1972 werd afgesloten tussen de Belgische en IJslandse autoriteiten, zou worden verlengd. In december werden de heren Vandenberghe en secretaris Wittevrongel op de IJslandse ambassade uitgenodigd om het vraagstuk van de verkoop in België gekoppeld met de verlenging van het kontrakt, te bespreken.

Deze besprekingen hadden plaats op uitnodiging van de Ambassade zelf en bewees dat de IJslandse regering zeer tevreden was over de wijze waarop ook de IJslandse vaartuigen te Oostende ontvangen werden.

Ook het delikaat vraagstuk van het vissen door Belgische vaartuigen op IJsland werd grondig besproken.

Deze praktische overeenkomst eindigt immers op 1 juni.

Vorige week donderdag 28 februari greep op het Departement van Buitenlandse Zaken een eerste kontaktvergadering plaats tussen de vertegenwoordigers van het bedrijf en onze administratie.

Daar kon worden vernomen dat de IJslandse autoriteiten tot op heden nog niet gereageerd hebben op het verzoek van onze overheid om de gesprekken aan te vatten nopens het huidige akkoord. Van overheidswege werd echter de indruk gegeven dat geen redenen bestaan dat de IJslandse autoriteiten niet met ons zouden willen onderhandelen, hetgeen in elk geval hoopgevend is. Overigens zien ook wij niet goed in waarom de IJslandse autoriteiten niet zouden onderhandelen, gezien niet alleen de goede betrekkingen die beide landen met elkaar voeren, maar bovendien ook het feit dat de huidige praktische regeling nooit aanleiding heeft gegeven tot ernstige incidenten en derhalve tot de bevrediging van beide partijen wordt uitgevoerd.

Verliepen de voorbereidende gesprekken van donderdag jl. op het vlak van de administratie gunstig en opbouwend, dan viel toch een negatieve noot te betreuren. Het is inderdaad zo dat op het vlak van de IJslandse aangelegenheid door de vertegenwoordigers van een Unie bepaalde privé-initiatieven werden genomen en eens temeer de bevoegde overheid over het hoofd werd gezien. De hogere overheid veroordeelt zulks ten zeerste en dat is volkomen te begrijpen. Dergelijke aangelegenheden moeten immers op diplomatiek vlak worden behandeld en elk persoonlijk initiatief of privé-bemoeiingen kunnen alleen maar de goede gang van zaken belemmeren of de gehele zaak zonder meer teniet doen. Dit is een eerste gevolg van een scheuring waar sommigen het steeds menen zonder die overheid te kunnen. Onze overheid zat hiermede dan ook ten zeerste verveeld en ze hebben aangedrongen, dat zulks in de toekomst zou worden vermeden.

Wat nu het verder verloop betreft, dient uiteraard eerst de reactie vanwege de IJslandse autoriteiten te worden afgewacht. Er werd weliswaar een soort van program-

ma opgesteld dat thans verder in de Rederscentrale zal worden uitgewerkt, maar het spreekt evenzeer voor zichzelf dat daar voorlopig niet kan worden over uitgeweid.

Anderzijds is het zo, dat momenteel van de 19 vaartuigen die krachtens de overeenkomst toelating hebben belkomen de IJslanvisserij verder te beoefenen, er thans nog slechts een 10-tal in deze wateren bedrijvig zijn. Dit betekent niet, dat de overigen definitief de IJslanvisserij vaarwel hebben gezegd, terwijl er ongetwijfeld wellicht andere vaartuigen zijn die ook deze visserij zouden willen beoefenen, maar die niet op de lijst voorkomen. Ook op dit stuk dient derhalve ernstig en verstandig te worden overwogen welke houding het bedrijf zal aannemen in de komende besprekingen. Het gaat immers niet op vaartuigen zoals de O.282 en de Z.418 te zien uitschakelen om nieuwkommers in de plaats te laten komen.

Dat het getal vaartuigen beperkt blijft, is aanvaardbaar, maar het zou niet opgaan andere rederijen in hun plaats te laten komen, wanneer ze zelf daarheen willen blijven gaan vissen.

De Rederscentrale, die tenslotte de grote bewaker is geweest van het tot stand komen van de praktische regeling met IJsland, houdt zich in elk geval intens bezig met de voorbereiding van de komende besprekingen.

Bovendien zal een vergadering worden belegd met de IJslanreders en schippers zelf om de praktische aspecten van de IJslanvisserij te behandelen.

Wij komen te gelegentijd op een en ander terug.

### IN HET FONDS VOOR ARBEIDSONGEVALLEN

#### WORDT HET TECHNISCH COMITÉ OVER HET HOOFD GEZIEN ? WORDEN OPNIEUW DE KLEINE VISSERS-REDERS SLACHTOFFER VAN EEN TRIESTIGE WET ?

De nieuwe wetgeving inzake arbeidsongevallenverzekering in de zeevisserij is van kracht sedert 1 januari 1972. Elk weet hoe lang het heeft geduurd vooraleer het bij de wet voorziene Technisch Comité werd opgericht, zodat het maanden heeft geduurd eer de vele problemen, die zich bij de nieuwe regeling stelden door bedoeld Comité konden worden behandeld.

Wanneer het Comité dan eindelijk toch zijn werkzaamheden kon aanvangen en omtrent de verschillende problemen een advies werd uitgebracht ten behoeve van het Beheerscomité te Brussel, dan moet thans worden vastgesteld, dat ook hier maanden nodig zijn om deze adviezen te onderzoeken, want tot op heden kwam vanuit Brussel geen enkel reactie.

#### En er zijn problemen !

Er is vooreerst de onrechtvaardigheid ten aanzien van de kustvisserij-reders, die wanneer ze hun volk niet afmonsteren, 365 op 365 dagen premie moeten betalen, daar waar

't aantal risico dragende dagen veel geringer is. Er is ook het stelsel van de boeten die de reders worden opgelegd wegens het zogezegd niet tijdig betalen van de premie en er is het invullen van de omslachtige formulieren die de reders thans moeten doen, daar waar voorheen de dienst van de vroegere Gemeenschappelijke Kas zulks deed.

In al deze gevallen heeft de Rederscentrale voorstellen geformuleerd die door het Technisch Comité onder voorzitterschap van Dries Claeys, werden aanvaard en overgemaakt aan het Beheerscomité te Brussel. Dit is echter reeds maanden geleden en schot in de zaak blijkt er nog steeds niet gekomen te zijn.

Het is dan ook volkomen normaal dat ook bij de leden van het Technisch Comité zelf wrevel ontstaat omdat vooralsnog geen reactie op hun voorstellen of adviezen is gekomen.

Vergeet men immers niet dat, wanneer vragen en adviezen die naar het inzicht van het Comité een dringend karakter hebben, maanden later nog niet eens worden beantwoordt, noch kennis gegeven wordt van ontvangst of melding van de inzichten van hogerhand, mits een onaangename spanning teweegbrengt in dit Comité. Bovendien moet ook rekening worden gehouden met het feit, dat meerder leden van het huidige (nieuw) Technisch Comité gewoon waren te zetelen in de Beheerraad van de vroegere Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij en regelmatig autonoom beslissen, zodat gemakkelijk moet kunnen worden aangenomen dat deze mensen zich thans afvragen waartoe het Technisch Comité dan eindelijk dient. Wat waar is voor het Technisch Comité zelf, is evenzeer waar voor de betrokkenen, de reders en hun organisatie, de Rederscentrale, die grondige studies aan de verschillende problemen heeft gewijd op basis van dewelke het Technisch Comité haar adviezen heeft verzeend.

Op tussenkomst van de Rederscentrale heeft het Technisch Comité dan ook nogmaals aangedrongen bij de bevoegde overheid om deze belangrijke aangelegenheid zonder verwijf op te lossen in de zin zoals voorgesteld.

Waar zijn thans de syndikale bonzen van het A.C.V. en het A.B.V. V. om de kleine garnaalvisserij en hun rechtmatige grieven te steunen ?

### CASINO-KURSAAL OOSTENDE

Zat. 9 maart — 22 u.

Zon. 10 maart — 16 - 20 u.

Vrijd. 15 maart — 20 u.

Maand. 11 maart — 20,30 u.

Vrijd. 15 maart — 20,30 u.

Maand. 18 maart — 20,30 u.

Lok. en inlicht. :

CASINO-KURSAAL — Tel. : 059/751.11 (10 - 13 u. — 16 - 19 u.)

(927SW—8193N—7552V)

Night-club „La Champagne”

Merino Costa y su Orquestra

Piano : Franz André — Attr. :

PHILIPPE NORMAN

OSTEND FRIDAY CLUB — 175 F. p. pers.

Auditorium — Ontdek de Wereld

„EXPEDITIE ZUIDPOOL” — Albert Kerlof

60 - 80 F. — Studenten : 40 F.

K.N.S. — „DE ARME MOORDENAAR”

van Pavel Kohout.

FRANK AENDENBOOM, LUC PHILIPS. MARTIN

VAN ZONERT, DENISE ZIMMERMANN, e.a.

85 - 100 - 115F.

Jeugd, stud., milic : 45 - 55 - 65 F.

„Exploration du Monde” —

„TROIS ANS EN CHINE” — door Patrice Fava

60 - 80 F. — Jeugd : 40 F.

### VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

## OPPOSITIE TE SOUTHEND, NEWHAVEN, RAMSGATE EN OMSTREKEN TEGEN DE BOOMKORVISSERIJ IN DE 12 MIJL VISSERIJGRENSEN

Door de plaatselijke visserij is bij het Ministerie sterke druk voor het verbod van de boomkorvisserij in het algemeen in de 12 mijlzone. Als resultaat van een vergadering door de lokale visserij en 't desbetreffende ministerie zouden de belangen van de lokale visserij beveiligd worden. Het gaat vooral voor de visserij op schaaldieren en «queens?». Volgens de lokale visserij zou het niet fair zijn dat diegenen die deze speciale visserij uitoefenen en hierin hun geld geïnvesteerd hebben, nu plots met de rug tegen de muur geplaatst zouden zijn. Van ministeriële zijde wees men vooral op het feit dat het verbod voor boomkorvisserij een noodzakelijke maatregel was voor het beschermen van de tongenstand en dit totdat een internationale overeenkomst zou bereikt worden op een systeem van beperking van vangst volgens hoeveelheid. Een ambtenaar van 't betrokken ministerie heeft een reis medegemaakt aan boord van een vissersvaartuig op zeeschaaldieren en heeft kunnen vaststellen, dat deze vorm van visserij praktisch geen schade berokkent aan de tongenstand gezien de maaswijdte van de netten. Het verbod voor deze vorm van visserij werd dan ook ingetrokken.

### Nederlanders en Belgen de schuldigen!

Te Fleetwood werd het verbod van boomkorvisserij zeer gunstig ontvangen niet zozeer omdat te velen hiervan profiteerden, maar het verbod zal helpen. Anderzijds zegde men dat het vooral de Belgische en Nederlandse vaartuigen met hun speciale visserijmethoden de schuld hadden aan het teloorgaan van de tongenstand in de Morecambebaai en dit niettegenstaande deze visserij buiten de 12 mijl zone gepleegd werd, waar geen verbod bepaald is.

### Tegen industrievisserij:

Zo wat overal roert het langs de Engelse kusten in de lokale visserijmiddens. Het gaat hier vooral tegen de ongebreidelde industrievisserij. In Truro had een vergadering

### AANPASSING LONEN IN PAKHUIZEN VAN DE VISMIJNEN

Krachtens de Kollektieve Arbeidsovereenkomst destijds in het Paritair Komitee voor de Zeevisserij afgesloten betreffende het loon voor het personeel tewerkgesteld in de pakhuizen — met uitzondering van het personeel van de O.V.A. waarvoor een afzonderlijke overeenkomst geldt — werden vanaf 1 maart de werkelijk bestaande lonen met 2 fr./uur verhoogd.

Het betreft hier de voorzienende aanpassing aan de index-evolutie sedert de maand december.

Bijgevolg zijn de minimumlonen vanaf 1 maart 1974:

- Voor de geschoolden: 90 fr./uur (in plaats van 88 fr./uur).
- Voor de ongeefenden: 82 fr./uur (in plaats van 80 fr./uur).
- Voor de ongeschoolden: 76 fr./uur (in plaats van 74 fr./uur).

plaats waarop gewezen werd dat de visserij in de Cornwall-zee dient beschermd te worden tegen de uitbreiding van de visserij voor de industrie. Het is vooral de gunstige makreelstand die aanleiding gegeven heeft tot de grote ontwikkeling in industrievisserij. De Cornisch industrievisserij beschikt thans over 150 vaartuigen waarvan 85 in Falmouth waarbij reeds 450 man gebuigd voor de makreelvisserij alleen!

Niettegenstaande de oppositie tegen de groeiende uitbreiding van de industrievisserij, meent men in betrokken middens, dat het toch zeer moeilijk zal gaan om een verbod bij het Ministerie van Voeding en Visserij hiertegen los te krijgen. In deze middens is men eerder de mening toegedaan eerst de resultaten van een onderzoek na te gaan vooraleer eventuele maatregelen te nemen. Volgens een zagsman zijn vele schepen slechts dienende voor de industriële makreelvisserij alleen en niet geschikt voor andere visserijen, zodat de talrijke investeringen van vele vissers door ondoordachte maatregelen zouden totaal verloren gaan.

Wij van onze kant menen dat men hier op een andere manier kan tussenkomen door uitbreiding te vermijden en nieuwe vergunningen niet toe te staan. Aldus zou deze vorm van visserij langzaam minder te betekenen hebben.

### KAMPAGNE VOOR UITBREIDING VAN DE ENGELSE VISSERIJGRENZEN TOT 50 MIJL!

Een campagne voor de uitbreiding van de visserijgrenzen tot 50 mijl omheen Engeland werd gestart door Mister Don Lister, directeur van een trawlvloot van Grimsby. Hij zoekt vooral steun bij de Grimsby-schippers en zal in het eerst vooral zijn actie lokaal doen steunen. Volgens mister Don Lister hebben IJslandvaarders praktisch de ganse Orkney haringvisserij weggeveegd en het Verenigd Koninkrijk moet nu dringend de Noordzee visstand bewaren en beschermen.

Bewaring en bescherming zal eveneens in de Noordzee moeten komen volgens deze zagsman want overbevissing is reeds herhaaldelijk door vele schippers vastgesteld. Het is vooral de industriële visserij, die ter plaatse grote uitbreiding neemt en aldus het voedsel wegneemt van de grotere commerciële vis, die zou moeten verboden worden. Don Lister is overtuigd dat niet eenieder met hem en zijn groep zal akkoord gaan, maar diegenen die zijn aktie niet wensen te steunen, zijn vooral diezelfde die het profijt van vandaag stellen in de plaats van een zekere toekomst.

Men is van oordeel dat er zeker maatregelen moeten getroffen worden voor bescherming van de visstand.

In dit verband kon visserij voor industriële doeleinden zeker niet goedgekeurd worden. De maatregel die dan echter in de eerste plaats dienen getroffen te worden, zijn deze gericht tegen deze vorm van visserij en niet algemene maatregelen in de zin van een uitbreiding van de visserijgrenzen tot 50 mijl.

## REDERS-LOCKOUT VOOR MAZOUT TE HAMBURG

Sinds enige tijd heerste grote ontevredenheid in Duitsland en in het bijzonder te Hamburg onder de vissersreders wegens het gevoelig optrekken van de prijzen van de gasoil. Deze ontevredenheid culmineerde in het begin van deze week in een spektakulaire terugkomst uit zee van de vissersvaartuigen en een bezetting van de haven van Hamburg.

### HONDERDVIJFTIG MILJOEN MEERUITGAVE VOOR BRANDSTOFVERBRUIK

Vertegenwoordigers van de reders hebben aangetoond dat de betrok-

ken vissersreders over het jaar '74 een meeruitgave voor brandstofverbruik van 150 miljoen zullen te betalen hebben. Dit houdt dan nog in dat de prijs van de gasoil niet verder mag omhoog getrokken worden alhoewel er aanwijzingen zijn dat dit in de loop van het jaar nog wel het geval zal zijn. De visserij heeft zich tot de regering gewend met het verzoek om staatsstussenkost wat de verhoging van de mazoutprijs betreft. De grote verhoging van de brandstofprijzen zullen het hen niet meer mogelijk maken het bedrijf rentabel te houden. De reders wensen dat de regering de verhoging voor zijn rekening neemt. Een vertegenwoordiger van de regering heeft beloofd een onderzoek terzake te zullen instellen.

### VEERTIENHONDERD VISSERSVAARTUIGEN IN HET GEWEER

De gestarte aktie te Hamburg heeft betrekking op veertienhonderd vissersvaartuigen van alle tonnamaat. Als we dus de honderdvijftig miljoen herleiden over dit aantal vaartuigen dan stellen we vast dat het, bij evenredige verdeling over het aantal, telkens om 100.000 fr gaat per eenheid. Het is duidelijk dat het voor grote eenheden over heel wat belangrijker sommen gaat en dat de rentabiliteit van de uitbating wel degelijk in vraag kan gesteld worden door de enorme verhoging van de brandstofprijzen. Daar de vis een produkt is waarvan de prijs niet afhankelijk van de uitbatende kosten, maar van de vraag en het aanbod, tonen de vissersreders hiermede aan dat deze bijkomende last totaalaar door henzelf dient opgevangen te worden, gezien de deze niet kunnen mede verrekenen in hun kostprijs. Daarom ook eisen ze dat de Staat deze verhoging op haar rekening neemt en dat er een staatsfonds zou gesticht worden om hieraan tegemoet te komen.

### ENKELE BEMERKINGEN

Ook bij ons, wezen verscheidene vissersreders op de zware bijkomende uitbatingskosten door de verhoging van de brandstofprijzen. Aldus wist ons een bepaalde reder mede te delen dat een bijkomende kost van de brandstof niet voldoende gekompenseerd wordt door een eventuele gelijke meeropbrengst. Inderdaad hangen een heleboel uitgaven zoals onder meer de lonen, sociale lasten, enzomeer, rechtstreeks af van de brutobesomming. Indien men per reis een meeruitgave van bv 20 duizend fr. heeft, dan volstaat eenzelfde meeropbrengst niet om deze meeruitgave te kompensieren. Van deze meeropbrengst gaat procentsgewijs een groot gedeelte naar lonen en dergelijke, zodat de reder bijna een meerbesomming van bijna het dubbel moet opbrengen om tot hetzelfde resultaat te komen. Dit euvel wordt slechts opgevangen in schepen waar bv. de bemanning haar evenredig deel draagt in sommige kosten zoals de brandstof. In ieder geval gezien de speciale toestand waarin de visserij zich hier bevindt, menen we dat het inderdaad nuttig en logisch ware dat de Staat een gedeelte van de verhoging voor haar rekening zou nemen.

Sprokkel

### ENKELE PRIJZEN IN DE VISDETAILHANDEL IN HET BUITENLAND

Er wordt bij ons nog al eens bittere kommentaar gegeven over de prijs van het visprodukt in de detailhandel te koop aangeboden. Ook in het buitenland wordt er geklaagd over de hoge prijzen voor de te koop gestelde vis in de kleinhandel. Aldus kostte de filet van roodbaars in de eerste helft van februari in Duitsland boven de 150 fr. het kilogram, de filet van koolvis 100 fr. het kgr. en de kabeljauwfilet 135 fr., de haring 45 tot 50 fr. het kgr. Voegen we er aan toe dat in de eerste helft van februari de vis inderdaad ook duur gemiddeld werd. We hebben dit ook hier kunnen vaststellen. Zo betaalde men op een gegeven moment 1500 fr. voor een ben koolvis hetgeen toch al iets wil zeggen.

### E.E.G.-REGLEMENTEN EN DE FARÖER

In een vroeger artikel hebben we er reeds op gewezen dat de Faroer-visserij een bijzondere visserijregeling wenste voor de bescherming van de visstand in dit gebied. We gaven toen het standpunt weer van de visserij, van de betrokken overheid en van sommige middens uit belanghebbende landen. Nu verneemen we dat de E.E.G. ministerraad te Brussel mededeling kreeg van de Deense regering dat deze niet in de mogelijkheid verkeert om het toetredingsverdrag te laten gelden voor de Faroer en dit in aansluiting met een beslissing genomen door de lokale Faroer-regering. De E.E.G. Ministerraad heeft hierop erkend dat de visserij voor de Faroer zowel als voor Groenland van bijzonder en essentieel belang is voor deze bevolking en bereid is, de zaak terug te onderzoeken echter onder voorbehoud van de resultaten van de Konferentie over het Zee-recht. Denemarken heeft hiermede zeker een punt gescoord waarmede het, tegenover de lokale regering van de Faroer en Groenland zal trachten te bewijzen dat ze werkelijk oog heeft voor de speciale noden van de bevolking van deze gebieden.

# WORDT DE OESTER- EN MOSELTEELT IN HOLLAND

## GERED ?

Gans de Belgische visserij zowel als de Hollandse kijkt met belangstelling en tevens angstgevoelens naar de gevolgen van het afsluiten van de Oosterschelde.

Dat de gevolgen voor de oester- en mosselteelt in Holland zeer ernstig zijn is een feit.

Dat de gevolgen voor deze belangrijke kweekschool van vis en garnaal even ernstig zijn, zou pas vastgesteld kunnen worden, eens deze vaststelling, dus na de sluiting, kan gedaan worden.

Maar dan zal het telaar zijn en miljarden schade welke jaarlijks gemaakt worden, overtreffen de overstromingsvrees van een opkomende Noordzee tegen dewelke toch nog andere middelen kunnen aangewend.

Want dan stelt zich nog de vraag of het Vlaams gedeelte langs Knokke - Sluis - Breskens enz..... er de drastische gevolgen niet van zullen dragen.

Aleen de natuurelementen zouden ons daarop een antwoord kunnen geven en niet zozeer de biologen en waterkundigen, die voor evenveel verrassingen kunnen staan als de tegenstanders van het volledig afsluiten.

In Holland zijn de tegenstanders van die afsluiting niet werkloos gebleven en ze blijven hame- ren op deze voor hen onzinnige beslissing.

De IJmuider Courant van zaterdag 2 maart schrijft naar aanleiding van een besluit van de adviescommissie Klaasesz het volgende :

«De commissie Klaasesz heeft minister Westertep van verkeler en waterstaat eenstemmig geadviseerd in de Oosterschelde tijdelijk een poreuze dam aan te leggen, daarna een stormvloedkering te bouwen en in het Keeten en het oostelijk deel van de Oosterschelde secundaire dammen te maken en teslotte de poreuze blokkendam in een definitieve afdamming op te nemen.

Met die oplossing zullen volgens de commissie de belangen van veiligheid en milieu in het Oosterscheldegebied het beste worden gediend. De oplossing gaat er vanuit, dat op een gemiddeld getijverschil van 1,80 meter kan worden gerekend. Een groot deel van de Oosterschelde blijft daardoor zout en de oester- en mosselcultuur zou er gehandhaafd kunnen blijven.

Dat blijkt uit het rapport van de Oosterschelde-Commissie, dat vrijdag aan minister T.E. Westertep werd aangeboden en tegelijkertijd in de openbaarheid werd gebracht. „Onze definitieve oplossing brengt dezelfde veiligheid als de afsluiting zoals die nu wordt gedacht”, aldus mr J. Klaasesz op de perskonferentie bij de aanbieding van het stuk.

Uit de conclusies in het rapport — en de opmerkingen tijdens de persconferentie — werd duidelijk : — dat met de eerste fase - aanleg van de blokkendam - vier jaar gemeoid zal zijn, evenals met de afdamming volgens de oorspronkelijke opzet ;

— dat voor de bouw van de stormvloedkering op tien tot vijftien jaar moet worden gerekend, welke termijn de eerste fase geheel of gedeeltelijk kan overlappen ;

— dat de oplossing van de commissie Klaasesz 1 miljard tot 1,6 miljard gulden méér zal kosten dan de geplande afdamming ;

— dat de commissie Klaasesz een snelle beslissing van de regering voorstaat, onafhankelijk van de vraag wélk besluit genomen wordt ;

— dat de Deltawet bij uitvoering van deze oplossing niet hoeft te worden gewijzigd ;

— dat minister Westertep het rapport aan het provinciaal bestuur van Zeeland, Noord-Brabant en Zuid Holland, aan de Raad voor de Waterstaat en aan de betrokken waterschappen zal sturen met het verzoek er vóór 31 mei op te reageren.

### NADER ONDERZOEK

Tijdens de aanbieding van het rapport en op de perskonferentie benadrukte mr. Klasseaz, dat er op allerlei punten nog nader onderzoek gepleegd zal moeten worden. Hij meende, dat Rijkswaterstaat de door de commissie gesuggereerde oplossing al kan gaan beproeven. Als studie-elementen noemde hij onder meer het gebruik van blokken van 40 ton, terwijl hij de mogelijkheid open liet, dat op één of meer punten van de te sluiten gaten saisons gebruikt moeten worden of de blokkendam ten dele als drempel zal moeten worden uitgevoerd. Onderzoek achtte hij ook nodig naar de vormgeving van de kokers beneden de laagwaterlijn voor de stormvloedkering, in welk verband hij het mogelijk achtte, dat kokers met een diameter van „enkele tientallen meters” nodig zullen zijn.

Hij onderstreepte nog eens, dat er van beïnvloeding van buitenaf in de commissie geen sprake is geweest.

Totdaar dit belangrijk advies.

De vraag stelt zich nu : Wat zal de Hollandse regering hierop besluiten ?

# WANNEER DE VISVANGST KAN DODEN

De zeebodem rond de Britse eilanden evenals de kusten van een aantal andere Europese landen liggen nog bezaaid met ontplofbare tuigen — hoofdzakelijk mijnen — die overgebleven zijn van de beide wereldoorlogen. Daaraan werden nog heel wat andere voorwerpen toegevoegd die ontplofbaar zijn en dus gevaarlijk. Een Brits matroos liet onlangs nog het leven tengevolge van het knoeien aan een mijn. Een mijn was anderzijds op veilige wijze overboord gezet van een vissersvaartuig en achteraf, onschadelijk gemaakt door de marinespecialisten. De les ligt voor de hand ! In Engeland werd nu een lijstje uitgegeven ten behoeve van de visserij waarin te lezen staat, wat men wel en wat men niet mag doen wanneer men een mijn of enig ander ontplofbaar tuig heeft opgevestigd. Alle niet ontplofte voorwerpen, zijn gevaarlijk en bezitten de mogelijkheid van ontploffen zonder dat dit met opzet hoeft te gebeuren.

Betrouw er maar niet op, dat enig voorwerp veilig is daar er gaten inzitten waarin water staat, die gevuld zijn met keitjes of enig andere afval. Indien het voorwerp of haar ontplofbare inhoud uitdroogt, zou het wellicht nog gevoeliger worden en daardoor meteen nog gevaarlijker.

Als ge een mijn of enig ander onbetrouwbaar voorwerp in de korre krijgt en ge zijt nog verder dan 2 uren lopen van de dichtstnabije haven, tracht er u dan van te ontdoen op de snelste manier door het voorzichtig in diep water te laten zakken en indien mogelijk weg van de visgrond. Vertel dan maar aan de schepen in de omtrek wat ge aan het doen zijt.

Bevindt u zich binnen de twee uren lopen van een Britse haven met een mijn of enig ander ontplofbaar tuig in de kor, neem het dan mee in de omgeving van deze dichtstnabije haven en laat het op de zeebodem zakken vrij van de vaargeulen, kustinstallaties, onderzeeze kabels, enz. Het water moet toch minder dan dertig vaam diep zijn. Het is belangrijk dat deze positie afgebakend wordt. Moest het zijn dat het net moet worden gekapt of afgesneden, dan kan het voorwerp daaraan worden bevestigd.

De volledigste inlichtingen moeten verstrekt worden aan de dichtst zijnde marineoverheden, de politie

of de kustwacht en dit zo spoedig mogelijk.

Vaar geen haven binnen met een mijn op dek.

Vermijd de mijn te stoten.

Sjor de mijn vast om het bewegen te beletten, maar maak geen einden vast aan stekels, horens of enige uitsteeksels.

Zoveel als mogelijk trillingen vermijden en geen lawaai maken.

Blijf met de mijn weg van de hitte (motoren of de zon).

Houdt de mijn vochtig, maar spuit er niet op met een waterstraal.

Laat niemand eraan peuten.

Als ge een drijvende mijn bemerkt, laat het dan zonder dralen weten aan de dichtstbijzijnde scheepvaartoverheden. Het is belangrijk de juiste tijd op te geven om het mogelijk te maken dat de bevoegde diensten de waarschijnlijke drift van de mijn berekenen en een bericht uitzenden voor de scheepvaart. Drijvende mijnen worden liefst alleen gelaten. Geweer vuur kan een gat maken in de romp van het tuig en de mijn doen zinken. In dit geval zal het tuig, indien het nabij de kust gebeurt, aanspoelen op een strand of in iemands kor terecht komen en opnieuw gevaar opleveren.

### DRIJVENDE EN GRONDMIJNEN

De geankerde mijn is altijd drijvende en als ze gelegd wordt, is ze verbonden met een meertouw aan een anker op de zeebodem. Wanneer de mijn op drift gaat of wanneer het meertouw doorgebroken is, dan komt de mijn naar de oppervlakte en moet ze normaal veilig zijn. Maanden of jaren in de zee kunnen evenwel de veiligheidsmiddelen doen roesten en hen beletten hun taak uit te voeren. Vertrouw geen drijvende mijn.

Grondmijnen liggen altijd op de zeebodem. Zij zijn over het algemeen cilindrisch van vorm en kunnen gemakkelijk voor bommen of torpedos genomen worden. Deze mijnen komen tot ontploffing door magnetisme, geluidstrillingen of druk.

### MODERN ONDERWATERAFVAL

Naast de mijnen kan nog ander gevaarlijk tuig worden opgevestigd. Vormen en afmetingen kunnen hier niet worden beschreven; zij zijn evenwel meestal cilindrisch en hebben wel eens vinnen of staarten. Zo zijn er ondermeer.

Torpedos  
Duitse geleideluigen zoals V1 en V2.  
Anti-onderzeeboot diepteladingen of dieptebommen.

Gedeelten van raketten (zij kunnen gevaarlijke brandstofresten bevatten).

Al deze tuigen moeten worden beschouwd als gevaarlijk.

Ontploffingsladingen die gebruikt worden bij het onderzee onderzoek voor olie en gas worden verpakt in verschillende typen van containers (kratten, kannen, cilind- ders, kartonnen buizen of plastieken zakken) die niet gemerkt zijn met de titel «gevaarlijk». Eender welk voorwerp dat niet herkend wordt als veilig, moet beschouwd worden als gevaarlijk. Wil men er meer richtlijnen over kennen, over allemaal dat gevaarlijk goedje, dan raadplege men de Jaarlijkse herdruk van de «Admiralty Notices to Mariners» en onze eigen «Berichten aan Zeevarenden».

## KAARTEN DER VLAAMSE BANKEN

verkrijgbaar :

- 1) DRUKKERIJ  
„HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST”  
Hendrik Baelskaai 30, Oostende
- 2) BUREEL  
Vindictivelaan 22, Oostende
- 3) HAND IN HAND  
Tijdokstraat 34, Zeebrugge

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

17348N-7368V1

# DE MODERNISERING VAN DE DUITSE VISSERSVLOOT

In Duitsland trof de regering reeds verscheidene maatregelen om de modernisering van de Duitse vissersvloot te bevorderen. Bovendien de lenigen die gaan tot 15 miljoen en een toelage van 20 % van de waarde van het nieuwe vaartuig, worden thans besprekingen gehouden om eveneens een toe-

lage te geven voor het ombouwen tot moderne eenheden van tweedehandsvaartuigen.

Heel waarschijnlijk zal de toelage voor het ombouwen van vaartuigen tot moderne eenheden 10 % bedragen van de kostprijs van het vaartuig en van de ombouwkosten. Nochtans zal de aankoop en om-

bouw van vaartuigen slechts dan met een toelage van 10 % bedacht worden, wanneer het gaat om tamelijk nieuwe vaartuigen hebbende minstens een lengte van 18 tot 20 meter. Zelfde tussenkomst van 10 % zal gelden voor de aankoop van bijna nieuwe vaartuigen uit het buitenland. Nochtans meent de Duitse regering dat in de eerste plaats toch het aksent dient gelegd op de volledige nieuwbouw. Daarom ook bekomen deze een toelage van 20 % en kunnen de bouwers een lening bekomen waarvan men nu overweegt het voorziene maximumbedrag van 15 miljoen op 30 miljoen te brengen.

We vinden het spijtig dat we in België altijd een oorlog ten achter zijn en hier slechts schoorvoetend maatregelen genomen worden, die reeds lang voorbijgestreefd zijn in het buitenland en dan nog slechts een bleke kopie zijn van hetgeen in het buitenland toegepast wordt. He tis ondertussen toch genoegzaam gebleken dat slechts zeer modern uitgeruste vissersvaartuigen nog winstgevend zijn en dat anderzijds de kosten voor het bouwen van een modern vaartuig absoluut niet meer kunnen gedragen

worden door één enkel persoon, familie of firma. Waar buitenlandse zogezegde investeerders hier tientallen en zelfs honderden miljoenen toegeworpen krijgen in ondernemingen waarvan dan na enkele jaren uitbating blijkt dat ze niet rendabel zijn, wordt de eigen visserij wraakroepend stiefmoederlijk behandeld.

We krijgen kredieten en men komt tussen in de zware interesten, maar 't is ook al.

In Engeland komt men tussen, in Frankrijk en Duitsland insgelijks. Hier moet men zich tot over de kop in de schulden steken, krijgt men 70t.h. af te lossen in 10 à 12 jaar en wanneer dit kapitaal afgelost is, dan is geen enkel reder in staat met het overschot al was het maar de helft van een nieuw schip te bouwen.

Zullen onze visserijmiddelen blijven toezien en elke op zich zelf en voor zich zelf trachten hier en daar wat meer voordeeltjes te krijgen, zoals men het thans opnieuw betracht met de toelage van 18 miljard uitgestoken om nieuwe technieken suuwkracht te geven?

P.V.

## TOPBESOMMINGEN IN BRITSE HAVENS

Wij geven hieronder de Engelse vaartuigen die in de respectievelijke havens de hoogste besommingen boekten tijdens de maand januari 1974.

### VERRE ZEEVISSERIJ

(trawlers + 135 ft.) — Visgrond IJsland.

Op 10 Januari bereikte het vaartuig HAMMOND INNES van de Newington rederij een besomming van £ 64.414 (6.119.330 B.fr.). De vangst bedroeg 2.541 kits (161.353 kg) en was afkomstig van de Witte Zee. De zee-reis duurde 24 dagen en de vangst werd verkocht te HULL.

Te GRIMSBY was het de BOSTON COMANCHE van de Boston rederij die £ 60.585 (5.755.575 B.fr.) boekte voor 2.752 kits (174.752 kg.). Het vaartuig verkocht op 27 januari na een zee-reis van 27 dagen in de Witte Zee.

Te FLEETWOOD was het de GAVINA van de J. Marr Company die 1.580 kits (100.330 kg.) voor £ 29.435 (2.796.325 B.fr.) verkocht. De vangst kwam uit de Witte Zee en werd verkocht op 31 januari, na een zee-reis van 23 dagen.

### VERRE ZEEVISSERIJ

(trawlers + 135 fr.) — Visgrond IJsland en dichter.

Te HULL was het de ST.-GILES van de Hamling Company die £ 38.480 (3.655.600 B.fr.) boekte voor 2.227 kits (141.414 kg.). Het vaartuig verkocht op 22 januari na een zee-reis van 24 dagen op IJsland.

Het vaartuig ROSS RODNEY van de British United Trawlers Company behaalde te GRIMSBY een besomming van £ 33.193 (3.153.335 B.fr.). Daarvoor waren er 22 dagen op IJsland gevaren en bracht het vaartuig 1.852 kits op (117.602 kg.). De vangst werd verkocht op 29 januari.

Te FLEETWOOD was het de JACINTA van de J. Marr Company die de hoogste besomming £ 34.078 (3.237.410 B.fr.) boekte. Daarvoor werd er 21d agen op IJsland gevaren en bracht het vaartuig 1.419 kits (90.106 kg) mee die op 16 januari werden verkocht.

### MIDDENSLAG VISSERIJ

(110 — 135 ft.) — Alle visgronden.

De ROSS CHEETAH van de British United Trawlers Company verkocht op 2 januari te GRIMSBY en boekte een besomming van £ 18.506 (1.758.070 B.fr.). Het schip kwam van de Westkust en bracht na 18 dagen 828 (52.578 kg.) kits mee.

Te FLEETWOOD had de WYRE VANGUARD ook van de British United Trawlers Company op 24 januari 1.117 kits mee (70.929 kg.). Het vaartuig had na 21 dagen op IJsland te hebben gevist een besomming van £ 17.048 (1.619.560 B.fr.).

### VAARTUIGEN VAN MINDER DAN 110 ft.

Alle visgronden.

Te GRIMSBY verkocht de SAXON ONWARD van de Bannister rederij op 13 januari. Het had 13 dagen in de Noordzee gevist en bracht een vangst van 314 kits (19.939 kg.) mee voor £ 7.008 (665.760 B.fr.).

Te FLEETWOOD verkocht de DAVID WILSON van de Hazael Company op 9 januari 459 kits (29.146 kg.). Het boekte £ 9.214 (875.330 B.fr.) na 14 dagen aan de Westkust te hebben gevist.

### HAVEN LOWESTOFT.

Alle visgronden.

Vaartuigen van + 110 ft.

In deze klasse behaalde ST. JOHN van de East Coast Company op 10 januari een topbesomming van £ 9.543 (906.585 B.fr.). Het had gedurende de 13 dagen in de Noordzee gevist en bracht 426 kits (27.051 kg.) mee.

Vaartuigen van — 110 ft.

Hier behaalde de BOSTON SEA DART van de Boston rederij een besomming van £ 10.008 (950.760 B.fr.). Het vaartuig had verkocht op 22 januari. Na 14 dagen in de Noordzee te hebben gevist bracht het 450 kits op (28.575 kg.).

### HAVEN NORTH SHIELDS EN MILFORD.

80 — 130 ft. — Alle visgronden.

Te NORTH SHIELDS was het de BEN IDRIS van de R. Irvin Company die op 23 januari een besomming behaalde van £ 17.037 (1.618.515 B.fr.) voor 1.193 kits (75.755 kg.). Het schip had 22 dagen aan de Noorse kust gevist.

Te MILFORD was het de BRYHER van de Norrard Trawlers Company die op 28 januari een besomming behaalde van £ 3.540 (336.300 B.fr.) voor 128 kits (8.128 kg.). Het vaartuig viste 14 dagen in de thuiswateren.

## SOL LUCET OMNIBUS

De zon moet voor iedereen schijnen — iedereen moet van dezelfde voordelen kunnen genieten.

2000 jaar geleden schreef een Romein dit neer. Het bewijst dat er toen al diskriminatie bestond; dat wij er in 2000 jaar niet veel op vooruit zijn gegaan moet ons geen fier gevoel bezorgen.

Enkele weken geleden werd, in Het Visserijblad, dit gelijkheidsprincipe in zijn hemdeke gezet en werd er een groot vraagteken geplaatst achter de bedenking dat de minister te willekeurig zou optreden. Alsof dit nog moet in vraag worden gesteld na de persartikelen over watergate en ibramco! Onmiddellijk is de minister in eigen persoon achter zijn schrijfmachientje gekropen om te verklaren dat hij dergelijke artikels — in volle kieskampagne — niet meer kan beschouwen als loutere verdediging van de visserij. Ge zoudt denken: wat heeft de kieskampagne met het verschijnen van de zon te maken. Of met ministeriële willekeur.

Anderzijds mag minister Ramaekers vertellen wat hij wil; maar hij zal niet kunnen beletten dat de ganse visserij overtuigd is, dat het ministerie van Verkeerswezen méér dan 2 maten en 2 gewichten hanteert. Onze reders zijn overtuigd dat de zon voor de ene veel leuker schijnt dan voor de andere.

Ten andere, de minister geeft in zijn antwoord wel enkele vage bedenkingen weg, maar hij beantwoordt de vragen niet. Hij zegt niets over nieuwe motoren, niets over de bouw in Nederland. En het is vooral over de scheepskredieten ter gedeeltelijke financiering van de inbouw van motoren, dat er eens wat meer duidelijkheid zou mogen komen.

Als de scheepskredieten, maar als vooral de nieuwbouwprijs zelf veel te duur wordt, dan kunnen de kandidaat-reders hun plannen laten varen en hun geld ergens anders beleggen. Maar als een reder, wier ganse hebben en houden in zijn schip zit, zijn motor in diggelen ziet gaan, heeft hij maar één kans: een nieuwe motor kopen. Hoe duur die ook mag kosten. En zeg me nu eens waarom hij voor dit motor-krediet een interest van 6,75 % moet betalen, terwijl een buitenstaander, die een vaartuig wil laten bouwen, slechts aan een interest van 4 % verplicht is.

De eerste heeft het veel meer nodig dan de andere, maar..... de minister geeft geen uitleg. De genomen beslissingen zijn geheim.

Sol lucet omnibus.

't Zou eens moeten waar zijn.

Het is niet aan mij de beweringen en bewijsvoering van een hooggewaardeerde excellentie van zijne majesteit de koning zakelijk tegen te spreken. Het is wel aan mij het gemompel en de fluisteringen op te vangen en dusdoende vast te stellen, dat er met de scheepskredieten de meest onbegrepen dingen kunnen gebeuren.

Ik durf niet beweren dat de schuld uitsluitend en alleen op de nek van dhr Ramaekers mag gelegd worden. De man was immers amper op zijn kabinet toen zijn partij de regering in de olie liet vallen. Ik beweër alleen dat de mensen langs de kaaf allerminst te spreken zijn over wat zij als willekeur aanvoelen en dat zij niet aanvaarden, dat voor bepaalde aanvragen zo streng de puntjes op de i worden gezet, terwijl voor anderen er niet eens een puntje of een i schijnt te bestaan. Ze denken soms luidop: men ware beter wat strenger geweest achter de gesloten deuren van de RTT.....

Maar dat is een onderwerp voor politiciërs.

Wij vragen enkel een klein beetje zon. Voor iedereen.

# DE ZEERECHTCONFERENTIE EN DE TOEKOMST VAN DE VISSERIJ IN BELGIE EN HOLLAND

De Visserijwereld, het vakblad voor het Nederlands Visserijbedrijf, wijdt in zijn nummer van 21 februari breedvoerig uit over de aanstaande zee-rechtconferentie, waar de strijd om de verdeling van de zee verder zal uitgevochten worden.

Dit blad geeft een kort overzicht weer van wat het denkt het standpunt te zijn van andere landen.

Daaraan ontlene we o.m. het volgende :

Voor wat West-Europa betreft is vooral de mening van Groot-Brittannië van belang. Tot kort na de tweede wereldoorlog kon men er zeker van zijn dat de Britten voorstanders waren van een vrije zee met zo smal mogelijke territoriale wateren en zo beperkt mogelijke visserijzones. Vele eeuwen van Britse heerschappij over de zee hadden genoegzaam aange-toond, dat wereldheerschappij en wereldhandel allerminst gediend zijn met belemmeringen ter zee van welke aard dan ook. In de na-oorlogse jaren werd echter het Britse wereldrijk steeds verder afgebroken en ver-zelde de wereld, ondanks de Verenigde Naties, in een steeds toenemend protectionistisch tijdvak, nog versterkt door boycotten uit politieke motie-ven, zoals met sinaasappelen, koffie en aardolie. Hier belandt men op het terrein van de politieke chantage, een chantage, die zich reeds lang mani-festeert ten aanzien van de visserijgrenzen met IJsland als duidelijk voor-beeld.

Dat het Britse standpunt inzake de visserijzones ingrijpend veranderde is al gebleken op de Londense conferentie waar de Britse visserijgrenzen op 12 zeemijlen werden gesteld, zij het met erkenning van de historische rechten van andere visserijlanden tussen 6 en 12 mijl. Toen echter was de stemming verdeeld, want de drang tot uitbreiding ging uit van de kust-vissers en ondervond tegenstand bij de grotere rederijen, die repercussies van andere landen vreesden.

De volgende fase tekende zich af bij de onderhandelingen over het toe-treden van Groot-Brittannië tot de EEG. Het uitgangspunt vrije toegang tot elkaars visgronden en vrije toegang tot elkaars markten sloeg bij de Britten, noch bij de Ieren en Noren aan. Dit toont voor wat Engeland be-treft wel heel sterk aan hoe snel het politieke denken daar te lande zich van mondiaal naar zuiver nationaal heeft verplaatst. Het zijn de lokale vissersplaatsen, die steeds meer het beleid van de Britten in de visserij bepalen, daarbij gesterkt door de nederlagen, die de Engelse visserij zich tegen IJsland en Far Oer heeft moeten laten welgevallen onder de druk van valse voorstellingen in de wereldopinie.

## DE 200 ZEEMIJLEN

Tegen deze achtergronden moest wel haast het moment aanbreken, dat de kustvissers de publieke opinie warm zouden gaan maken voor uitbrei-ding van de visserijgrenzen. Aangezien bij vele ontwikkelingslanden de 200 mijl goed in de markt ligt, kan evenzeer worden verwacht, dat daar-medede zou worden begonnen, want dan kan men immers altijd nog bij wijze van concessie tot 50 of 70 mijl terugdraaien. Het wachten was er slechts op wie de kat de bel zou aanbinden. Welnu, dat was de graag in de publiciteit komende voorzitter van de Herring Industry Board, die aan het einde van het jaar 1973 een overzicht gaf over de stand van zaken in het haring visserijbedrijf in het afgelopen jaar. Hij wees daarbij op het mislukken van de Noord-Oost Atlantische Visserijconventie, doordat de daaruit voortvloeiende commissie niet is kunnen komen tot voldoende vangstbeperkingen voor haring voor de zwaar overbeviste Noordzee. Hij vond deze mislukking belachelijk en hij heeft kennelijk weinig vertrouwen in de volgende vergadering van de commissie, die in maart a.s. wordt ge-houden. Daarom zal in een gesprek tussen regeringsvertegenwoordigers met de Herring Industry Board en de White Authority gesproken worden over de uitbreiding van de visserijgrenzen in samenhang met de maat-regelen tegen overbevissing. Daarbij zal er de nadruk worden gelegd, dat voor het eerst het gehele Britse visserijbedrijf het eens is en dat iedereen van oordeel is dat 200 zeemijlen de breedte van de visserijzone moet wor-den. Men ziet het dan zo, dat binnen deze grenzen Groot-Brittannië het toezicht heeft over een rationele en economische bevissing van de vis-stand en dat ook vissers van andere landen erin kunnen worden toegela-ten, mits deze zich ook houden aan de voorschriften inzake de hoeveel-heid en de maat van de vis en op basis van wederkerigheid voor de Britse visserij in de kustwateren van andere landen.

Het geheel wordt gemotiveerd met het argument dat van het Verenigd Koninkrijk niet kan worden geëist, dat het overal elders zijn historische rechten moet opgeven zonder tegenprestatie ; dan is het billijk de eigen visgronden af te sluiten en die te delen met bevriende naties. Hier klinkt bepaald iets door van de teleurstelling van de Schotse vissers, die van 1 januari 1974 af gebonden zijn aan een voor hen nadelige visserij-overeen-komst met de Far Oer, die aan de vissers van Groot-Brittannië toestaat binnen de vastgestelde grenzen niet meer dan 18.000 ton kabeljauw en schelvis te vangen, met vrijlating van de andere minder belangrijke vis-soorten.

## KOMMENTAAR

De uitspraak van de voorzitter van de Herring Industry Board wordt door het Engelse vakblad « Fishing News » in het eerste nummer van dit jaar onmiddellijk aangegrepen voor een scherp, doch instemmend commentaar. Daarin worden voor de Engelse vis hoge prijzen voor 1974 aangekondigd,

maar het zal moeite kosten de vis te vangen wegens gebrek aan goede visgronden. Met betrekking tot de Zeerechtsconferentie wordt gesteld, dat volgens vertrouwelijke informatie een eindresultaat word voorspeld, waar-bij een visserijzone van 200 mijl uit de bus zal komen. Wanneer dit het geval zou zijn en de Britten daardoor van elders zullen worden verdreven of op zijn minst zullen worden gehinderd in de uitoefening van de vis-serij, dan zal ook Groot-Brittannië moeten aansturen op deze zone van 200 zeemijlen rond het eigen gebied. Het blad meent dan ook dat deze ge-dachte de instemming heeft van alle onderdelen van de Britse visserij. Van deze sectoren hoopt de kustvisserij, dat deze gang van zaken boven-dien nog wijzigingen zal brengen in de gedachtengang van de EEG-autori-teiten. Daarbij moet worden duidelijk gemaakt, dat zij zich niet los kan maken van de ontwikkeling van internationale denkbeelden en dat in ver-gelijking met de 200 mijl het uitgangspunt van vrije visserij in elkaars territoriale wateren tot aan de kust belachelijk en door de feiten achter-haald is.

Of de grote zeevisserij in Engeland zo gelukkig is met deze gang van za-ken valt te betwijfelen. Volgens de Fishing News zijn er weinig mogelijk-heden te voorkomen dat de 200 mijl wordt aangenomen. Het blad meent echter, dat het mogelijk zal zijn internationale visgronden open te houden door het sluiten van afzonderlijke overeenkomsten na de conferentie. Deze overeenkomsten zouden dan wederzijdse erkenning van elkaars vis-rechten moeten inhouden ; zo nodig zal ook de hulp van de EEG moeten worden ingeroepen voor het uitoefenen van economische druk op landen als IJsland en Noorwegen om binnen hun visserijgrenzen te mogen vis-sen. Verder stellen de reders voor Engeland als grootste visserijland bin-nen de EEG voor, dat het Verenigd Koninkrijk aanspraken zal verkrijgen voor nieuwe visserijgrenzen of quota's onder de EEG-landen.

Het is duidelijk dat met dit soort uitspraken een bom wordt gelegd on-der het visserijbeleid van de EEG en in feite ook de gehele ideële grond-slag van het verdrag van Rome, dat een Europese eenheid beoogt, wordt aangetast.

Men wil de EEG best gebruiken om pressie op andere visserijlanden uit te oefenen, maar daarbij moet het met het gemeenschappelijk optreden dan ook blijven. Zodra de buit binnen is vervalt het gemeenschappelijk optreden en dan moet verdeeld worden op basis van de omvang van de visserij. Het is eigenlijk hetzelfde als bij de toetreding. Na lang touwtrek-ken wordt een overeenkomst bereikt en wanneer die er eenmaal is wordt konstant getracht die overeenkomst te verzwakken. In dit geval worden zowel de 200 mijl als de quota's van te voren daaraan dienstbaar gemaakt. Dit alles mag voor de andere EEG partners een reden te meer zijn de gehele ontwikkeling met grote aandacht te volgen en tegenover deze ont-wrichtende publiciteit een duidelijk standpunt kenbaar te maken. De te-genstand van De Gaulle om Engeland in de EEG toe te laten blijkt ach-teraf niet zo onredelijk als hem toen vooral in ons land, dat voor deze toetreding sterk geijverd heeft, werd verweten.

Totdaar de visie van dit blad omtrent wat in de verscheidene landen en vooral in Engeland aan 't gebeuren is.

Wij hopen in een onzer volgende nummers hierop terug te komen en het Belgische standpunt dienaangaande weer te geven.

## KLACHTEN OVER DE PRESENTATIE BIJ DE GARNAALVERKOOP TE OOSTENDE

Men schrijft ons :

Een paar kopers van garnalen de-den er hun beklag over dat het gebeurt, dat de garnalen uit één en dezelfde ben niet van dezelfde grootte en kwaliteit zijn. Het is nu natuurlijk zo, dat men een ben garnalen niet kan uitkippen zoals veel gebeurt of kan gebeuren met de vis. Bij verkoop van kleine par-tijen vis is het ook doorgaans zo dat de grotere exemplaren boven-aan in de mand liggen. Nu schijnt het, dat wat de garnalen betreft, men bovenaan wel zou durven een « klikje » beter en groter garnalen over de rest te verspreiden. Dat dit nu mogelijk is komt hierdoor dat de garnaal in bennen gevuld wordt aan boord en op dezelfde manier op de weegschaal en in de markt komt. Daarom hadden enkele ko-pers graag dat zo hier en daar een ben garnaal vergoten wordt, zoda-nig dat wat onderaan zit, nu bo-venop komt te liggen. Men mag na-tuurlijk het niet doen met alle ben-nen of men zou nu kunnen zor-gen dat, bij het in de markt bren-gen, onderaan mooier garnaal ligt

die dan bij het vergieten bovenop komt te liggen. Wanneer men het echter hier en daar met een ben doet, dan kan men ook niet meer weten met welke bennen men moet trachten vuil te spelen.

Dit alles werd door die paar men-sen gezegd uitdrukkelijk zonder het inzicht eenieder over dezelfde kam te willen scheren. Sommigen men-en echter dat het plezierig is wan-neer men de een of ander koper beet heeft. Het is menselijk want eenieder, ook de kopers trachten te profiteren. Het mag echter niet gebeuren en er wordt dus verwacht dat hier en daar een ben zal ver-goten worden.

**Nota der Redactie :** Bij de gar-naalverkoop moeten de vertegen-woordigers van de stad automatisch hier en daar een ben doen over-gieten. Stellen ze bedrog vast, dan is het aan hen maatregelen te ne-men opdat zulks geen tweemaal zou voorvallen. Elk zijn recht, want de goede reders zijn gekend, maar moeten niet over dezelfde kam ge-scheerd worden.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een onverwacht grote aanvoer deze week in de Oostendse vismijn. Daar droeg onder meer de vrijdag van IJsland aangevoerde vangst toe bij. De SI.70 loste inderdaad ruim 1700 bennen en besomde daarvoor bijna 2,1 miljoen. De vangst bestond hoofdzakelijk uit kabeljauw en gul. Ook een mooie partij zeewolf, vissoort die te Oostende nog zeer weinig aangevoerd wordt. De prijs viel onmiddellijk terug tot 17 fr waar er gewoonlijk tot 30 fr gegeven wordt. Een meer dan verwachte aanvoer ook van het kanaal. De vangsten zijn, waarschijnlijk door de betere weersomstandigheden groter geworden. Ze bevatten vooral veel heek, vissoort die het deze week helemaal niet meer deed. Kleine sortering kreeg nog

## VOOR MEER TREKKRACHT

amper de minimumprijs van 6,80 fr en moest herhaaldelijk opgevangen worden. Alleen de uiterst schaarse grote soort kreeg nog tot rond de 40 fr, bijna alle andere sortering viel meteen onder de 20 fr. Een uitzonderlijk lage prijs die wel in de hand gewerkt wordt door de onregelmatige aanvoer van deze vissoort. Hierdoor is er geen vaste markt meer voor deze nochtans erg fijne vissoort.

De tongenaanvoer is ook groter geweest dan verleden week en steeg tot bij de 30.000 kg. Evenals de voorgaande weken zeer veel grote soorten met in de eerste plaats lappen. Deze kregen ook veruit de laagste prijs. Lappen zakten maandag tot 80 fr en dinsdag zelfs onder de 70 fr het kg. De kleinere soorten bleven op hetzelfde prijspeil, terwijl de middensoorten dinsdag zowat 20 fr goedkoper werden.

Niet erg veel gul van de West, de prijzen voor de verschillende sorteringen bleven op hetzelfde prijspeil van verleden week en dat was niet te hoog. Weinig verschil in prijs tussen gul van de West en van de andere visgronden. Grote wijting zong een toontje lager en kwam op 17 fr. terecht, de kleine sorteringen deden het nog min goed en moesten soms opgevangen worden. Platvis was wel iets duurder dan verleden week maar liet op de dindagmarkt toch ook van haar pluimen.

Bij de Kanaalsoorten moesten dus vooral kleine heek maar ook kleine steenschol het ontgelden. Voor de verschillende rogsorten bleven de prijzen wel hoog. Ook rode knorhaan bleef het doen. Minder goed was de prijs die voor

konger betaald werd, daarentegen kreeg haal dan weer een betere prijs.

De opbrengsten waren over het algemeen nog wel renderend. Bepaalde kanaalschepen deden het zelfs zeer goed. Ze losten daarvoor trouwens ook grote vangsten. De totale opbrengst deze week bedroeg 16.497.745 fr. De aanvoer bevatte in totaal nagenoeg 12.400 bennen vis, 29.500 kg tong en bijna 20.000 kg haring.

## KLEINERE GARNAALVANGSTEN

Voor de garnalvisserij is het een minder goede week geweest. De vangsten zijn kleiner geweest en dat zal dan wel voor een deel zijn oorzaak vinden in het koudere weer. Toch werden nog 5.464 kg. garnaal aangevoerd die van de hand gingen tegen prijzen welke tussen 50 en 92 fr. het kg haalden. De grootste aanvoer kregen we gelukkig weer op de eerste dagen van de week wat dan natuurlijk bevorderlijk is voor de prijzen. De 1.039 kg die dinsdag gebracht werden kregen inderdaad tussen 60 en 84 fr het kg. De totale garnaalopbrengst deze week bedroeg toch weer 359.975 fr hetgeen een gemiddelde prijs geeft van 65 fr. De vangst per schip is gedaald tot 81 kg. Toch bedroeg de gemiddelde op-

## EN MINDER SCHADE AAN SCHROEF EN NETTEN

brengt nog 5.450 fr. Dat is dan nog altijd meer dan door de visvangers kan bereikt worden want de vangsten blijven voor deze mensen wel bijzonder klein.

## TOCH WEER HARING

De twee haringspannen hebben het ook tijdens deze week niet opgegeven. De vangsten zijn wel erg veel verkleind want er werden in totaal maar 19.450 kg. aangevoerd. De prijs blijft zeer goed al ging dinsdag die prijs wel dalen als gevolg van een minder goede kwaliteit. Erg veel goesting is er toch niet meer voor die haringvisserij, het is dus wachten op de spanvisserij op gul die wel niet lang meer zal uitblijven.

## DE «LANS» WEER OP KOP

Voor de O.288 is het weer een

erg goede reis geweest. De vangst die gelost werd was veruit de grootste van alle die gebracht werden en bevatte rond de 1.500 bennen. Een flink gedeelte daarvan was rode zeebaars. Voor de vissoort bleef de prijs op een redelijk hoog en vast peil dat schommelde rond de 30 fr. De schelvissoorten kregen tussen 1250 en 1770 fr terwijl leng rond de 1400 fr. de ben kreeg. Schotse schol kreeg maandag nog tot 950 fr., dinsdag viel de prijs voor deze soort terug naar 590 fr. Koolvis was ook niet meer zo duur als gewoonlijk, de uitvoer kocht aan prijzen die rond de 700 fr. de ben lagen. Grote wijting ging maandag weg aan 22 fr., kabeljauw en gul kregen rond de 27 fr. Een opmerkelijke opbrengst weer voor de O.288 die het tot 2.027.110 fr. bracht.

## KOOLVIS VAN NOOP HEAD

Een korte reis en een grote vangst voor de O.334 die van Noop Head kwam. Ook andere schepen zorgden voor flinke koolvisvangsten, onder meer de O.217 en de O.236. De prijs voor die soort lag redelijk vast maar niet te hoog in vergelijking met wat er de voorgaande weken voor betaald werd. Toch bleven de resultaten bevredigend. De O.334 haalde in 10 dagen zelfs 774.000 fr. terwijl de O.236 het tot 900.000 fr. bracht. De O.217 die het nog eens van wat verder af ging halen bereikte 423.000 fr.

## BERICHT AAN DE REDERS VAN ZEEBRUGGE

De reders worden er op attent gemaakt dat, de afgetrokken staaldraden die terug aan boord moeten komen of voor een langere termijn op de kade blijven liggen, voorzien moeten zijn ofwel van de nummer van het vaartuig, ofwel met een kenteken aan de uiteinden afbinden en de vismijndirectie inlichten ten einde gebeurlijke vergissingen bij het wegnemen te vermijden.

## HODI STRAALBUIZEN

### ZALTBOMMEL

tel. 91-31-4180-2654

## MARKTOVERZICHT

### ZEEBRUGGE

In de afgelopen week was er praktisch geen vis te Zeebrugge. Slechts 9 vaartuigen en vijf spanvisserij hebben hun vangsten gelost. Een van de hoofdredenen voor deze mindere aanvoer was, dat gans de vissersvloot de haven heeft aangedaan met de karnavaldagen van vorige week. Ook zijn er juist zoals vorig jaar veel meer vaartuigen vertrokken naar de visgronden van het Kanaal. Ook zijn de vangsten op de noord sterk afgenomen. De weinige tongsoorten haalden prijzen die schommelden tussen de 80 en de 167 fr. het kgr. voor de grote, de middensoorten lagen tussen de 145 en de 170 fr. en de kleinste slag die praktisch niet gelost werd lag tussen de 100 en de 148 fr. Tarbot en grietsoorten waren eveneens in trek, ook hier waren de aangevoerden hoeveelheden zeer klein. De verschillende soorten lagen tussen de 80 en de 170 fr. en de grieten tussen de 55 en de 90 fr. het kgr. De kabeljauw en de gulsoorten waren eveneens aan de lage kant voor wat de aanvoer betrof. Nochtans was de gulsortering in verhouding veel duurder dan de kabeljauw. In verhouding met de vorige week was er zeer weinig wijting aan de markt. Dit kwam vooral door het feit dat er weinig gullenvangers en weinig kreeftenputters aan de afslag waren. De afnameprijzen waren nochtans biezonder renderend. Voor de verschillende soorten werden prijzen geboekt, die schommelden tussen de 14 en de 28 fr. Het waren de pladijssoorten die het hoogst waren in aanvoer. De afname was vrij renderend, voor de verschillende soorten werden prijzen geboekt die schommelden tussen de 18 en de 28 fr. het kgr. In hoofdzaak werden middensoorten van pladijs gelost. Roggevis was in afname aan de zeer hoge kant, de grote soorten schommelden tussen de 49 en de 55 fr. het kgr. De overige soorten lagen tussen de 20 en de 50 fr. het kgr. De 11.711 kgr. garnalen waren goed in trek volgens sortering schommelden ze in afname tussen de 37 en de 87 fr. het kgr.

### OPGESLEEPT

De Z.88 van reder Rammeloo Petrus moest met korre in de schroef door de Z.494 van Bernard Willemkens naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

De Z.201 van Redere André Desmidt moest met defecte keerkoppeling door de Z.560 van reder R. Claeys naar de haven Zeebrugge gesleept worden.

## VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

## VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek  
Oude Stationsweg 15  
Zaltbommel Holland  
Tel. 04180 - 2654

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

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

(5723V)

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

1-3	5	91.150	2.210.910
4-3	22	451.150	10.717.640
5-3	11	126.250	3.541.445
6-3	1	1.300	27.750
	39	669.850	16.497.745

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

27-2	4	258	21.803	74.—	92.—	
28-2	13	1.126	72.089	54.—	80.—	
1-3	15	1.647	98.485	51.—	69.—	
2-3	7	327	18.402	50.—	66.—	
3-3	4	165	9.240			56.—
4-3	11	902	67.734	69.—	81.—	
5-3	12	1.039	72.222	60.—	84.—	

### VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

28-2	5	23.192	718.712	30,22	
1-3	4	2.610	83.760	32,09	
4/5-3	14	35.405	1.130.770	31,93	
6-3	5	23.131	690.950	29,20	

### WAARVAN TONGEN

28-2	5	1.790	244.660	136,12	
4/5-3	6	2.312	279.920	121,07	
6-3	3	1.209	154.730	127,11	

### GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

28-2	6	1.158	93.219	59,—	104,—
1-3	22	4.914	287.088	40,—	88,—
4-3	20	5.301	303.780	37,—	87,—
5-3	7	1.206	81.729	52,—	83,—
6-3	21	5.234	273.530	40,—	75,—

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

28-2	6	581	38.453	63,—	69,—
1-3	5	271	19.341	67,—	77,—
4-3	7	600	34.936	53,—	67,—
5-5	5	400	23.739	54,—	63,—
6-3	5	396	22.370	51,—	64,—

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

1-3	3	3.918	120.451
4-3	8	21.495	522.598
6-3	4	8.232	211.731

## Afvaarten Oostendse Haven

#### DONDERDAG 28-2-1974

O.316, IJsland  
Z.562, Noordzee  
Z.509, Noordzee  
O.181, Kanaal  
O.128, Kanaal  
Z.176, Kanaal  
Z.526, Kanaal  
Z.502, Kanaal  
N.715, West  
Z.547, West  
Z.108, West

Z.571, Kanaal  
O.82, Kanaal  
Z.19, Kanaal  
O.26, West

#### ZONDAG 3-3-1974

O.127, Kanaal  
O.172, West  
Z.14, West

#### DINSDAG 5-3-1974

O.72, Kanaal  
N.185, West

#### WOENSDAG 6-3-1974

O.202, IJsland  
N.41, West  
O.284, West  
O.94, West  
O.216, Kreeftenput  
O.217, Noop Head

#### VRIJDAG 1-3-1974

O.317, IJsland  
O.231, Noordzee  
Z.538, Noord  
O.216, Noord  
O.224, Kanaal  
O.83, Kanaal  
O.141, Kanaal  
Z.183, Kanaal  
Z.189, West

#### ZATERDAG 2-3-1974

O.315, Noord  
Z.483, Noord

## OOSTENDE

#### VRIJDAG 1-3-1974

IJSLAND  
SI.70 16 1690 — 2.096.530

NOORD HINDER  
N.708-709 1 13 3600 64.880  
O.35-Z.38 1 1 1850 31.310

#### MAANDAG 4-3-1974

IJSLAND  
O.202 17 660 — 861.870  
O.288 17 1500 — 2.027.110

SHETLAND  
O.236 6 800 — 900.765  
NOOP HEAD  
O.217 10 600 — 423.400  
O.334 10 1100 — 774.980

KANAAL  
O.312 16 250 1600 470.110  
Z.597 15 350 4200 794.770  
O.118 12 380 2400 620.520  
O.275 15 350 2800 602.620  
O.274 15 220 3800 639.870  
O.134 15 370 3700 724.130

WEST  
O.284 7 300 — 238.485  
O.120 10 280 — 225.980  
N.185 6 140 — 166.760  
O.243 7 220 — 193.680  
O.37 3 70 — 36.060  
N.41 10 300 — 236.830  
O.94 8 270 — 237.450  
O.309 10 300 — 227.645  
O.72 3 60 — 25.650

NOORD HINDER  
N.708-709 1 3 6500 110.220

#### DINSDAG 5-3-1974

IJSLAND  
O.318 17 680 — 747.975

KANAAL  
O.151 17 200 400 267.905  
O.180 17 180 2600 471.755  
O.135 17 300 3400 657.810  
O.249 17 150 2700 388.830  
O.66 17 160 2100 366.895

WEST  
Z.452 10 200 200 220.775  
O.306 9 120 — 101.420  
O.206 8 160 — 137.530

NOORD HINDER  
O.35-Z.38 2 7 7500 113.890

#### WOENSDAG 6-3-1974

WEST  
O.192 2 10 — 16.510

KUST  
O.211 1 4 — 6.340

### PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER CARFERRIES OOSTENDE DOVER - FOLKESTONE

UURTABEL DER OVERVAARTEN  
voor de week van 10-3-74 tot 16-3-74

PASSAGIERSBOTEN  
Afvaarten uit Oostende :  
— Alle dagen te 10.15 en te 14.45 u.  
Afvaarten uit Dover :  
— Alle dagen te 12u00 en te 15u50

CARFERRIES  
Afvaarten uit Oostende :  
— Alle dagen te 01u15 (1), te 05u05 (1), te 08u30, te 13u30, te 17u00 (1) (3) en te 20u30  
Afvaarten uit Dover of Folkestone :  
— Alle dagen te 00u30, te 06u45 (2) te 09u45 (2) (3), te 12u30, te 18u30 en te 22u45 (2)  
(1) Naar Folkestone  
(2) Vertrek uit Folkestone  
(3) Behalve op 10-3-74

## ZEEBRUGGE

#### DONDERDAG 28-2-1974

Z.521 3 40 200 89.000  
Z.573 10 180 300 279.475  
Z.408 3 60 150 114.497  
Z.505 3 40 400 147.400  
Z.12 2 20 250 88.340

#### VRIJDAG 1-3-1974

Z.538-554 2 40 — 37.170  
Z.468-601 2 50 — 46.590

#### MAANDAG 4-3-1974

Z.580 4 30 50 85.020  
Z.430 3 20 — 48.580

#### DINSDAG 5-3-1974

Z.108 6 100 400 273.290  
Z.512 3 40 200 74.460  
Z.420 8 120 — 151.570  
Z.465 7 70 300 187.430  
Z.471-472 2 50 — 79.560  
Z.403-558 2 60 — 94.890  
Z.554-538 2 60 — 92.180  
Z.468-601 2 40 — 43.790

#### WOENSDAG 6-3-1974

Z.492 6 130 300 240.310  
Z.592 5 110 200 137.970  
Z.262 4 60 200 174.670  
Z.257-437 2 50 — 27.560

## SCHEEPSBOUW

Veertien dagen geleden hebben we gemeld dat aan de nieuwbouw van een vissersvaartuig voor rekening van reder visser Roger Calcoen begonnen was. Hieromtrent is een vergissing begaan. Het geldt hier een ander vissersvaartuig voor een andere reder, waarvan graag akte.

## VERWACHTINGEN

#### VRIJDAG 8 MAART

NOORD  
O.285 met 280 b. t.t.z. 10 b. schelfcod, 60 b. gullen, 120 b. schelvis en totten, 60 b. wijting en 30 b. platvis.  
WEST  
O.706 met 230 b., t.t.z. 10 b. schelfcod, 30 b. gullen, 170 b. wijting en 20 b. grondvis.

#### MAANDAG 11 MAART

IJSLAND  
O.81 met 1.150 b., t.t.z. 100 b. kabeljauw en gullen, 70 b. koolvis 200 b. schelvis, 20 b. wijting, 650 b. rode bonen, 50 b. lengen en 50 b. varia.  
O.129.  
KANAAL  
O.369, O.123, O.229, O.114, O.159, O.303, O.239, O.232, Z.34.  
WEST  
N.762, N.715, N.736, N.40, N.752.  
NOORDZEE  
Z.509 met Z.562.

#### DINSDAG 12 MAART

KANAAL  
O.254, O.182 (vermoedelijk)  
WEST  
O.26, O.172, N.719, N.422

#### WOENSDAG 13 MAART

WEST  
N.185.  
KANAAL  
O.282 (vermoedelijk).

TE KOOP  
(geheel of gedeeltelijk)

**N.723**

Tel. 058/516.66

(7546V)

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

	4-3-1974	5-3-1974
Schelvis		
Groot	29.—35.60	22.—26.—
Middel	26.—28.60	23.—
Klein	16.—22.—	17.—
Kabeljauw	27.80-29.90	28.—
Gul	23.—27.20	24.—27.—
Wijting	17.—21.40	16.—19.—
Schaat	38.—42.60	29.—34.—
Zeebaars	28.40-30.60	26.20-28.60
Leng	27.—42.60	26.—31.—
Schartong	6.—19.60	6.—12.—
Heilbot	89.—136.2	75.—113.0
Koolvis	11.—14.40	12.—16.—
Hondstong	13.—29.80	13.—26.—
Zeewolf		
Staart	59.80-104.0	

**Tong- en pladijsprijzen**

**TONG**

**Oostende**

Soorten	4-3-1974	5-3-1974	6-3-1974
Lappen	72.—80.—	69.—72.—	
Grote	112 -121	115 -123	
3/4	128,6-140	124 -131	
Blok	137 -150	126 -136	
voor-kleine	134 -146	130 -135	
kleine	121 —	123 —	
slips	117,4 —	120 —	

**Zeebrugge**

Soorten	4-3-1974	5-3-1974	6-3-1974
grote	93.—	80.—82.—	83.—84.—
blok	140 —	139 —	140 -142
fruit	156 —	144 —	153 -167
schone kleine	175 —	158 —	158 -170
kleine	165 —	145 —	155 -160
tout petit	138 —	125 —	140 -148
slips	120 —	100 —	120 -128

**Nieuwpoort**

Soorten	4-3-1974	5-3-1974	6-3-1974
Tong I	89.—		85.—
Tong II	133 —		134 —
Tong III	167 —		179 —
Tong IV	163 —		180 —
Tong V	152 —		186 —
Kleine	130 -135		165 —

**PLADIJS**

**Oostende**

Soorten	4-3-1974	5-3-1974	6-3-1974
Grote	17.—21.—	11,40-19.—	
grote iek	19.—22.—	14.—17.—	
kleine iek	21.—23.—	18.—20,60	
derde slag	19.—31.—	18.—22.—	
platjes	15.—20,40	17.—	

**Zeebrugge**

Soorten	4-3-1974	5-3-1974	6-3-1974
I	15.—	16.—17.—	16.—22.—
II	19.—	17.—18.—	18.—23.—
III	24.—	20.—22.—	24.—28.—
V	29.—30.—	24.—26.—	26.—31.—
IV	18.—19.—	18.—19.—	19.—21.—

**Nieuwpoort**

Soorten	4-3-1974	5-3-1974	6-3-1974
Moeien	17.—		18.—
grote pladijs	22.—		34.—
drielingen	15.—		30.—
platjes			

**NIEUWPOORT**

**VRIJDAG 1-3-1974**

N.710	93.721	N.349	6.926
N.700	19.804		

Een vangst van N.710 en twee kustvissers waren op de markt. Alles samen 80 bennen vis. Er was heel wat variatie in de vangst van de N.710 tarbot, grieten, vlaswijting, tongschar, rode soldaten, staarten, enz. Alles werd goed verkocht en kreeg zijn prijs, inacht genomen dat het einde week is.

Staartvis kreeg boven de 100 fr de kg en tarbot (middenslag) 120 fr., grieten 90 fr. Tongschar kwam aan 64 fr de kg. Vlammers 1650 en 1550 fr de ben. Rode soldaten 1800 fr grote en 1600 fr voor de middensoort. Platvis: 610 fr voor de grootste soort, drielingen 1100 fr en visjes 710 fr de ben. Enkele hopen kabeljauw of grote gullen werden gemijnd aan 2000 fr en 1800 fr. De tongen kregen van 110 tot 175 fr de kg (kleine 155 fr!). Alles samengenomen, nog een «mooi» reisje voor de N.710, en dit in weinig visdagen, maar huiswaarts moeten keren met de volledige visboel weg..... dat is de keerzijde van de medaille!

**MAANDAG 4-3-1973**

N.591	28.465	N.346	34.850
N.590	55.184	N.722	127.205
N.765	124.639	N.345	54.305
N.761	7.506		

Ruim 400 bennen vis werden gelost. Er was heel wat variatie op de markt, dit voor een drietal vaartuigen, welke een ander visserij bedreven hadden. Deze vangsten konden dan ook zorgen voor staartvis, steenschol, vlammers, kongels en andere soorten. Tarbot kreeg terug zijn 180 fr, grieten van 85 tot 65 fr, volgens de grote! Weinig kabeljauw welke even boven de 2000 fr kreeg. De gullen van 1950 tot 1450 fr. De voorkleine 1380 fr. Platvis 820 fr, drielingen 1040 fr en de visjes rond de 750 fr de ben. De vlammers rond de 1500 fr. De kleine 1210! Zeehonden van 800 tot 920 fr. Grote wijting 1300 fr, kleine, welke een prijsstijging kenden naar het laatste van de markt, kregen van 500 tot 700 fr. Moerroggen 2100 fr tilten 1780 fr, scherpstaarten 1900 fr. De tongen werden verkocht aan: de grootste soort 90 fr, de 2e 133 fr, de 3e 167 fr, de 4e 163 fr., de 5e 152 fr en de kleine 130 tot 137 fr.

De zandschullen waren langs de goedkope kant.

**WOENSDAG 6-3-1974**

N.715	74.160	N.762	106.242
N.349	7.722	N.700	23.027

Alles samen 160 bennen vis op de markt. Twee kleine vangsten van kustvissers en twee vangsten met wat variatie! Staartvis, tongscharren, enkele koopjes tarbot en grieten weinig kabeljauw of gullen, enkele bennen «vlammers», rode soldaten, robaards, roggen, zeehonden, kongels, enz.....

Weinig tarbot welke hoge prijzen haalden van 85 fr voor de lappers tot 179 fr, 180 en 186 fr voor de 3e 4e en 5e soort (kleine 165 fr)!

Staartvis boven de 100 fr de kg. Enkele hopen kabeljauw en grote gullen kregen 2000 en 2100 fr! Vlammers 1800 en 1900 fr voor de grote en 1720 fr voor de 2e soort! Grote robaard op de grond kreeg 30 fr de kg, wijl de volgende soort in bennen 1250 fr kreeg. Grote rode soldaten 1980 fr, 2e soort 1250 fr, kleintjes waren goedkoop, van 570 tot 380 fr de ben. Weinig platvis! Drielingen 1750 fr en zelfs 1500 fr voor klei nplaties). Doggen: grote 620 fr, 2e soort 550 fr., zeehonden 750 tot 800 fr. Wijting was er praktisch niet, slechts enkele bennen welke 1350 fr kregen! Kongels kregen 1100 fr de ben!

**TWEE BROEDERS OP HETZELFDE SCHIP VERDRONKEN**

Op de Boston Lincoln een hektrawler van 994 Brt uit Hull werd de 37 jarige Harry Williams over boord getrokken toen hij probeerde een in de blok vastgeklemde weier los te maken. Dit gebeurde bij de visserij in de Witte Zee. Toen zijn één jaar oudere broer dit zag, aarzelde deze niet en sprong over boord om een reddingspoging te wagen. Beiden verdwenen niettegenstaande men op het schip alles in het werk stelde om tussen te komen. Op de hoogte gesteld liet de reder het vaartuig onmiddellijk naar de thuishave nkomen. De vader en twee andere broeders waren op dit ogenblik op de kusten van Noorwegen aan het vissen. Ze werden verwittigd en in een haven van Noorwegen afgezet vanwaar ze naar huis vlogen. Verscheidene vissersvaartuigen die in de buurt van het ongeval aan het vissen waren werden verwittigd maar keken vruchteloos uit.

**TE KOOP met garantie DEUTZ motor**

Prachtzaak  
type RBV 6M. 545  
800 pk / 380 toeren min.  
7.800 draaiuren  
Inlichtingen bureluren :  
03/45.98.83 - 45.98.81  
Na 19 u. : 059/711.81  
(7549V)

**DE „HULL 243 - GAULL” EEN DER MODERNSTE DIEPVRIES-HEKTREILERS ALS VERLOREN OPgegeven**

De uiterst moderne «Gaul» een diepvries hektreiler van meer dan zestig meter en waarvan men sedert midden februari zonder nieuws bleef, is thans als verloren opgegeven. Men heeft de opzoekingen gestaakt en de familie van de bemanning verwittigd van het verloren gaan van het vaartuig.

De «Gaul» had zes en dertig bemanningsleden aan boord en de konsternatie over het verlies van dit schip, is dan ook te Hull en omstreken bijzonder groot. Men put zich uit in gissingen «hoe en op welke manier» dit vaartuig dat in het hoge Noorden viste, zou vergaan zijn. Volgens de meningen van verscheidene gezaghebbende schippers, kon er bij slecht weder geen gevaar dreigen voor dit zeer modern uitgerust en zeewaardig schip.

Het vaartuig werd voor de eerste maal gevoerd door de 43-jarige vrijgezel P. Nellist, die echter sinds zijn 25ste jaar als schipper voor en sinds zijn 16de jaar op de Hull-trawlers. Volgens de man die het schip normaal onder zijn bevel had, maar een reis wegens familieomstandigheden thuis bleef, was deze plaatsvervanger een zeer onderlegd zeevaarder, zodat men werkelijk de oorzaak van het vergaan moet gissen.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Nieuwpoort	
	4-3-1974	4-3-1974	4-3-1974	4-3-1974	5-3-1974	5-3-1974	5-3-1974	5-3-1974	6-3-1974	6-3-1974	6-3-1974	6-3-1974	6-3-1974	6-3-1974
Tarbot : groot (123)	121	-134	160	—	120	-140	170	—	—	—	150	-160	170	—
middel (123)	96	-104	80	-90	105	—	85	-95	—	—	80	-115	120	—
klein (123)	82	—	60	—	—	—	60	—	—	—	40	-79	100	—
Griet : groot (123)	67	-74	80	—	72	-82	85	—	—	—	85	-90	70	-85
middel (123)	58	-61	70	—	64	—	73	—	—	—	75	-80	—	—
klein (123)	42	-51	60	—	53	—	61	—	—	—	55	-74	—	—
Schelvis : groot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	20	-24	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	13	-21	—	—	12	-17	—	—	—	—	—	—	—	—
Heek : groot	25	-39	—	—	23	-35	—	—	—	—	—	—	—	—
middel	18	-30	—	—	12	-18,40	—	—	—	—	—	—	—	—
klein	8,20	-12	—	—	6,80	-10	—	—	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leng	25	-28,20	—	—	21	-23,80	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (1)	31	-53,40	—	—	32	-52	—	—	—	—	—	—	—	—
Keilrog (123)	55	-58	—	—	57	-59,20	—	—	—	—	—	—	—	—
Rog (23)	—	—	—	—	—	—	49	—	—	—	55	—	42	—
Tilten (23)	—	—	—	—	—	—	44	—	—	—	50	—	36	—
Scherpstaart (23)	—	—	—	—	—	—	41	-46	—	—	40	-52	38	—
Halve mans (23)	—	—	—	—	—	—	33	—	—	—	33	-36	32	—
Teelt (2)	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—	33	-35	—	—
Katrog (2)	—	—	—	—	—	—	28	—	—	—	20	-28	—	—
Kabeljauw	27	-35,60	42	—	29,60	-35,40	—	—	—	—	—	—	40	—
Gul (groot)	—	—	38	-40	—	—	34	-44	—	—	32	-42	—	—
Gul (middel)	21	-32,40	31	-34	23	-32	30	-38	—	—	26	-34	28	-38
Gul (klein)	—	—	28	—	—	—	26	-27	—	—	25	—	—	—
Hozemondhamme	53	-112	—	—	42	-98	—	—	—	—	—	—	—	—
Wijting : groot	17	—	28	—	17,60	—	25	—	—	—	28	—	26	—
klein	9,20	—	20	—	10	—	14	—	—	—	17	—	14	—
Schar	8	-13	13	—	6	-10	15	—	—	—	15	-16	10	-15
Steenschol	8	-52	—	—	8,40	-43,20	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehaai	18	-21	—	—	20	-22,40	—	—	—	—	—	—	17	—
Hondshaai	9	-13	—	—	9	-12	—	—	—	—	—	—	—	—
Doornhaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieterman	77	-80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Makreef	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Horsmakreef	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeekreeft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schaat	18	-37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipvis)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kongeraal	10	-17	—	—	9	-14,60	—	—	—	—	—	—	—	—
Schartong	19	-49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Volle haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJle haring	16,50	-18,40	—	—	13,60	-16,80	—	—	—	—	—	—	—	—
Haringshaai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steenholk	3,60	-5	—	—	5	-8	—	—	—	—	—	—	—	—
Heilbot	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koolvis	11,40	-15	—	—	9	-12,40	—	—	—	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poelak	26	-36,40	—	—	22	-27,80	—	—	—	—	—	—	—	—
Zonnevis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vlaswijting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeeduivel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schotse schol	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	-20
Bot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Rode Poon (roobaard)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
Grauwe Poon (knorh.)	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rode Knorhaan	12	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	17	—
Posten	32	-55,80	—	—	34	-58,60	—	—	—	—	—	—	—	—
Langoesten (midden)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(klein)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

**Lees "HET VISSERIJBLAD"**

# N E D E R L A N D

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt 27 februari werden te IJmuiden aangevoerd : 833 kisten kabeljauw, 1126 kisten koolvis, 26 kisten schelvis, 169 kisten wijting, 34 kisten schol, 12 kisten schar, 60 kisten varia en 105 kg tong.

Prijzen in gulden : per 1 kg : grote tong 7,22-7,-, grm. tong 10,30, klm. tong 10,35, tong 1 10,02-9,90, tong 2 10,02-9,83.

Per 40 kg : tarbot 223-219, griet 182-137, kabeljauw 1 96-72, kabeljauw 2 124-82, kabeljauw 3 100-72, kabeljauw 4 102-73, kabeljauw 5 92-70, schelvis 1 104, schelvis 2 92, schelvis 3 130, schelvis 4 88, schol 1 40-36, schol 2 71-59, schol 3 90-78, schol 4 92-78, koolvis 1 34, koolvis 2 33-32, koolvis 3 36-32, koolvis 4 34-29, wijting 3 63-32, wijting 4 36-26, schar 74-52, schar tong 72, bot 13-7,20, lever 39-29, leng 70, lom 76, hake 1 176, hake 2 108, hake 3 96.

De besommingen waren : IJM.9 f 5700, IJM.94 f 14000, IJM.154 f 18500, SCH.74 9.000, KD.21 f 7900, VK.245 2400, VD.25 2100, KW.33-180 f 5800, UK.54-208 f 3000, UK.115-200 f 4700, UK.135-145 f 3600, VD.46-115 f 4800, YE.25-ZL.6 f 5000.

Aan de vrijdagmarkt 1 maart werd te IJmuiden aangevoerd : 10.850 kg tong, 66 kisten tarbot en griet, 1404 kisten kabeljauw, 100 kisten schelvis, 496 kisten wijting, 1821 kisten schol, 140 kisten schar, 45 kisten haring, 388 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg : grote tong 7,14-6,66, grm. tong 10,35-9,81, klm. tong 10,22-9,76, tong 1 9,95-9,70, tong 2 9,99-9,38, tarbot 10,42-9,40.

Per 40 kg : tarbot 363-277, griet 342-144, kabeljauw 1 90-60, kabeljauw 2 90-68, kabeljauw 3 98-70, kabeljauw 4 92-70, kabeljauw 5 88-64, schelvis 1 104, schelvis 2 94-96, schelvis 3 88-80, schelvis 4 78-72, schol 1 47-31,20, schol 2 65-53, schol 3 70-56, schol 4 66-42, wijting 2 66-56, wijting 3 51-26, wijting 4 44-23, haring 2 37-24, haring 3 42, schar 63-64, kokkels 30-28, bot 17-7,50, kleine kuit 104-80, grote kuit 50-41, steenbolk 44-26.

De besommingen waren : SCH.173 f 15.000, KW.171 f 11.000, KW.175 f 52.800, KW.197 f 8800, KW.178 f 7.000, KW.213 f 16.500, UK.1 f 16.900, UK.73 f 10.200, UK.123 f 6.200, UK.18 f 7.200, UK.159 f 6.600, UK.218 f 4.900, UK.234 f 720, VD.243 f 17.900, IJM.44 f 15.800, IJM.15 f 9.800, GO.26 f 13.000, KW.33-180 f 2.000, UK.23-45 f 3.900, UK.159 f 6.600, UK.218 f 4.900, UK.234-145 f 3.700, UK.115-200 f 7.700, VD.46-115 f 4.200, IJM.205-221 f 1.500.

Aan de dinsdagmarkt 5 maart werd aangevoerd : 21.300 kg tong, 120 kisten tarbot en griet, 1598 kisten kabeljauw, 1943 kisten koolvis, 321 kisten schelvis, 890 kisten wijting, 4295 kisten schol, 224 kisten schar, 2 kisten haring, 288 kisten varia.

### PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg. : gr. tong 6,54-6,21, grm tong 9,50-9,28, klm tong 9,76-9,32, tong 1 9,21-8,72, tong 2 9,16-8,51, tarbot 9,78-9,40, zalm 13,00-6,27.

Per 40 kg. : hake 1 154-140, hake 2 114-108, hake 3 90-72, hake 4 72-52, leng 71-69, tongschar 162-145, ham 214, tarbot 277-183, griet 174-108, kabeljauw 1 84-61, kabeljauw 2 87-61, kabeljauw drie 84-73, blanke koolvis 67, koolvis 1 36-32, koolvis 2 34-31, koolvis 3 41-37, koolvis 4 45-37, schelvis 1 96-66, schelvis 2 90-65,sche lvis 3 74-50, schelvis 4 60-49, schol 1 36-28, schol 2 57-45, schol 3 68-44, schol 4 65-44, wijting 3 55-29,w ijting 4 36-31, schar 35-25, haring 3 42-80, haai 82, poontjes 76 bot 14-10.

### BESOMMINGEN

KW 4 f2.300, 11 f22.000, 25 f12.000, 34 f23.000, 51 f11.700,55 f17.900, 80 f11.500, 87 f 11.000, 88 f19.800, 106 f11.500, 113 f14.000, 121 f11.200, 127 f8.100, 132 f8.500, 145 f28.000, 149 f11.600, 187 f10.700, 185 f10.000, 194 16.000, 195 f26.900, 210 f8.500, 214 f11.700, 217 f11.800, 221 f9.500, 226 10.800, VL 7 f8.000, 112 f14.200, 121 f12.000, 131 f22.400, 153 f5.100, SCH 256 f10.000, IJM 211 f18.700, 18 f17.700, 29 f28.000, 30 f32.000, 36 f15.000, 154 f5.700, 20 f11.000. WR 45 f8.500, EH 7 f9.800.

Aan de maandagmarkt 4 maart werd aangevoerd : 3000 kg tong, 25 kisten tarbot en griet, 1040 kisten kabeljauw, 3203 kisten koolvis, 264 kisten schelvis, 83 kisten wijting, 413 kisten schol, 1 kist schar, 13 kisten haring, 331 kisten varia.

### PRIJZEN IN GULDENS

Per 1 kg. : gr. tong 6,31-6,13, grm tong 9,42-9,34, klm tong 9,80-9,63, tong één 8,97-8,89, tong twee 8,45-8,40, tarbot 9,00-8,89.

Per 40 kg. : hake één 144-120, hake twee 122-84, hake drie 90-68, hake vier 50-44, tongschar 122-85, bot 15-11, lom 67-58, leng 74-69, lever 33-28, schar tong 75-70, haai 70-43, schar 40, wijting twee 54, wijting drie 52-38, schol één 34-32, schol twee 47-44, schol drie 63-59, schol vier 77-56, tarbot 251-193, griet 178-116, kabeljauw één 68-66, kabeljauw twee 124-68, kabeljauw drie 102-70, kabeljauw vier 90-72, kabeljauw vijf 82-54, koolvis één 40-34, koolvis twee 40-32, koolvis drie 45-38, koolvis vier 45-39, schelvis één 90-62, schelvis 2 80-62, schelvis drie 90-66, schelvis vier 56-48.

### BESOMMINGEN

KW 42 f73.000, 44 f57.000, 153 f 33.000, 206 f22.000, SCH 117 f14.000, IJM 211 f19.900, 94 f2000, UK 218 f4.600, 234 f1.900, 23 en 48 f5.300, 54 en 208 f1.700, 78 en 107 f8.600 115 en 200 f6.800, 135 en145 f4.200, VD 1 en 57 f4490, VD 15 en128 f9.500 24 en 73 f16.000, 46 en 115 f6.200.

Aan de woensdagmarkt 6 maart werd te IJmuiden aangevoerd : 1790 kg tong, 19 kisten tarbot en griet, 1146 kisten kabeljauw, 95 kisten schelvis, 266 kisten wijting, 475 kisten schol, 58 kisten schar, 145 kisten haring, 224 kisten varia.

Prijzenper 1 kg. : tong 7,00-6,62, grm. tong 10,75-10,31, klm. tong 10,95-10,54, tong I 10,79-8,81, tong 2 10,84-8,61, zalm 8,51, tarbot 9,33-9,09.

per 40 kg. : tarbot 302-210, griet 224-152, kabeljauw 1 90-62, kabeljauw 2 102-73, kabeljauw 3 92-76, kabeljauw 4 84-78, kabeljauw 5 80-70 schelvis 1 114-112, schelvis 2 126, schelvis 3 142-136, schelvis 4 88-72, schol 1 54-45, schol 2 70-64, schol 3

87-70, schol 4 78-62, wijting 3 61-24 wijting 4 56-34, haring 3 37-21,40, schar 77-44, lever 42-34, kuit 52-34, bot 13-9 steenbolk 44-32, tongschar 158-118.

De besommingen van donderdag 28 febr. 1974 waren : SCH 25 f 3.240 SCH 65 f 9.690, IJM 57 f 10.500, GO 24 f 13.800, KW 39 f 39.300, KW 39 f 39.300, KW 4 f 10.000, KW 150 f

3.660, KW 205 f 7.530, UK 72 f 5.030, UK 234 f 4.920, VD 25 f 11.590, VD 89 f 9.770, WR 7 f 19.800. Spanvis-sers : IJM 205 en IJM 221 f 6.460, YE 25 en ZL 6 f 1.750, VD 46 en VD 115 f 6.550, KW 33 en KW 180 f 6.400, UK 23 en UK 48 f 8.200, UK 54 en UK 208 f 2.310, UK 115 en UK 200 f 5.240, UK 135 en UK 146 f 5.940.

## Visaanvoer te Den Helder

Door het goede visweer van de afgelopen week konden alle vaartuigen de visserij onbelemmerd uitoefenen.

Dit bleek al in de voorweek, omdat de kabeljauwvisserij alle dagen voor een gezellige aanvoerdruchte zorg droegen, met voor deze vissers de goede prijs die voor deze vissoort werd betaald als bijkomende gunstige faktor.

Hoewel de aanvoer van schol de afgelopen week nog uitzonderlijk groot was, begint de kwaliteit, met name van de grote soorten zodanig achteruit te lopen dat ze, op enkele uitzonderingen na, doordraaiden.

Ook de prijs voor de kleine scholsoorten kon bij lange na niet het niveau halen van een aantal weken terug.

Door de grote hoeveelheden die werden aangevoerd, waren de besommingen over het algemeen echter goed, mede door de duidelijk grotere tongvangsten, vooral van de grotere kotters, die nagenoeg allemaal meer dan 1500 kilo per vaartuig, verschillende kotters zelfs meer dan 2000 kg, aanvoerden. Afhankelijk van de aangevoerde sortering bewoog de tongprijz zich van f8,25 tot ruim f8,50 per kg gemiddeld.

De hoogste besommer voerde ruim 15.000 kg vis aan, waarvan 2550 kg tong, voor een totaalbesomming van bijna f38.000, direct gevolgd door een kotter die met een aanvoer van 11.853 kg., waarvan maar liefst 2823 kg tong een besomming maakte van ruim f34.7000.

Al met al een goede visweek met een aanvoer van 668.526 kg., waarvan ruim 70.000 kg tong voor een weekomzet van ruim f1.450.000.

Aanvoerbericht van 25-2-1974 tot en met 2-3-1974.

Door 130 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Tong	70.360 kg	f 606.197,02	van f 1109	— f 601
Tarbot	6.519 kg	f 55.439,85	van f 1043	— f 399
Griet	3.572 kg	f 10.821,95	van f 427	— f 240
Schol	388.610 kg	f 485.343,91	van f 302	— f 71
Schar	16.465 kg	f 12.914,15	van f 98	— f 46
Wijting	16.525 kg	f 10.614,69	van f 113	— f 50
Kabeljauw	136.060 kg	f 261.327,54	van f 392	— f 82
Bot	17.890 kg	f 3.622,75	van f 210	— f 16
Lever/kuit	3.520 kg	f 3.069,26	van f 195	— f 65
Steenbolk	2.420 kg	f 1.608,53	van f 81	— f 43
Tongschar	1.463 kg	f 4.478,71	van f 372	— f 143
Rog	835 kg	f 214,65	van f 167	— f 80

## D. VERBEKE

- ★ SCHEEPS- EN BOUWSCHILDERWERKEN
- ★ ZANDSTRAALWERKEN
- ★ BEHANG EN BEVLOERING
- ★ KENITEX MUURBEKLEDING  
MET 10 JAAR TOTALE WAARBORG

Weidestraat 346

8320 BRUGGE 4(Assebroek)

Tel. 380.61

(8884N—7519V)

# OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponoord merk :

**HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE**

Burelen en Administratie :

Fabriek : Oudenburgsteenweg 31

Tel. : (059) 755.81 (5 lijnen)

Tel. (059) 715.42

Telex : 18128

(059) 714.41

Telegramadres : PEFLOS - Oostende

(059) 770.33

**HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN**

**MECHANISCH FABRICAGE VAN NETTEN**

**NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN**

## SPECIALITEITEN

### VOOR DE ZEEVISSERIJ :

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

### VOOR DE LANDBOUW :

Sisal bindgaren  
Pick-up garens

### SPORT :

Allerlei netten

### VOOR DE NIJVERHEID :

Sisal inpakgarens  
Tapijtgarens

### TAPIJTEN

(7501V)

## EVEREST

### SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 767.07

- HET KOUDSTE
- HET BEST BEWERKBAAR

(7386V)

**REDERS en  
VISSERS,  
voor uw  
SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING  
wendt U in volle  
vertrouwen tot de**

Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 811.01

(7390V)

## PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



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

### Drukkerij P.V.B.A.

„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE — TEL. 777.13-14

### BUREEL

VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

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

Het gamma omvat volgende mappen :

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

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

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

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

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

(668SW—7937N—7436V)

# hulp in nood s v

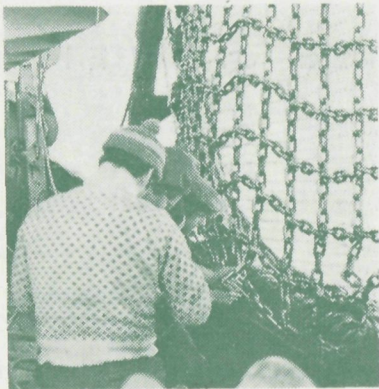
onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h. baelskaai, 27

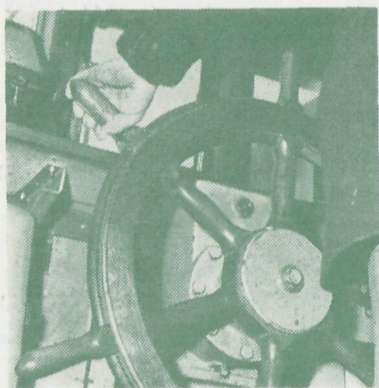
oostende

Tel. (059) 716.89

Telex : hunood 192.29



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



Meer dan 30 miljoen frank kredieten werden verleend aan de leden voor nieuwbouw tegen zeer lage interesten.



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