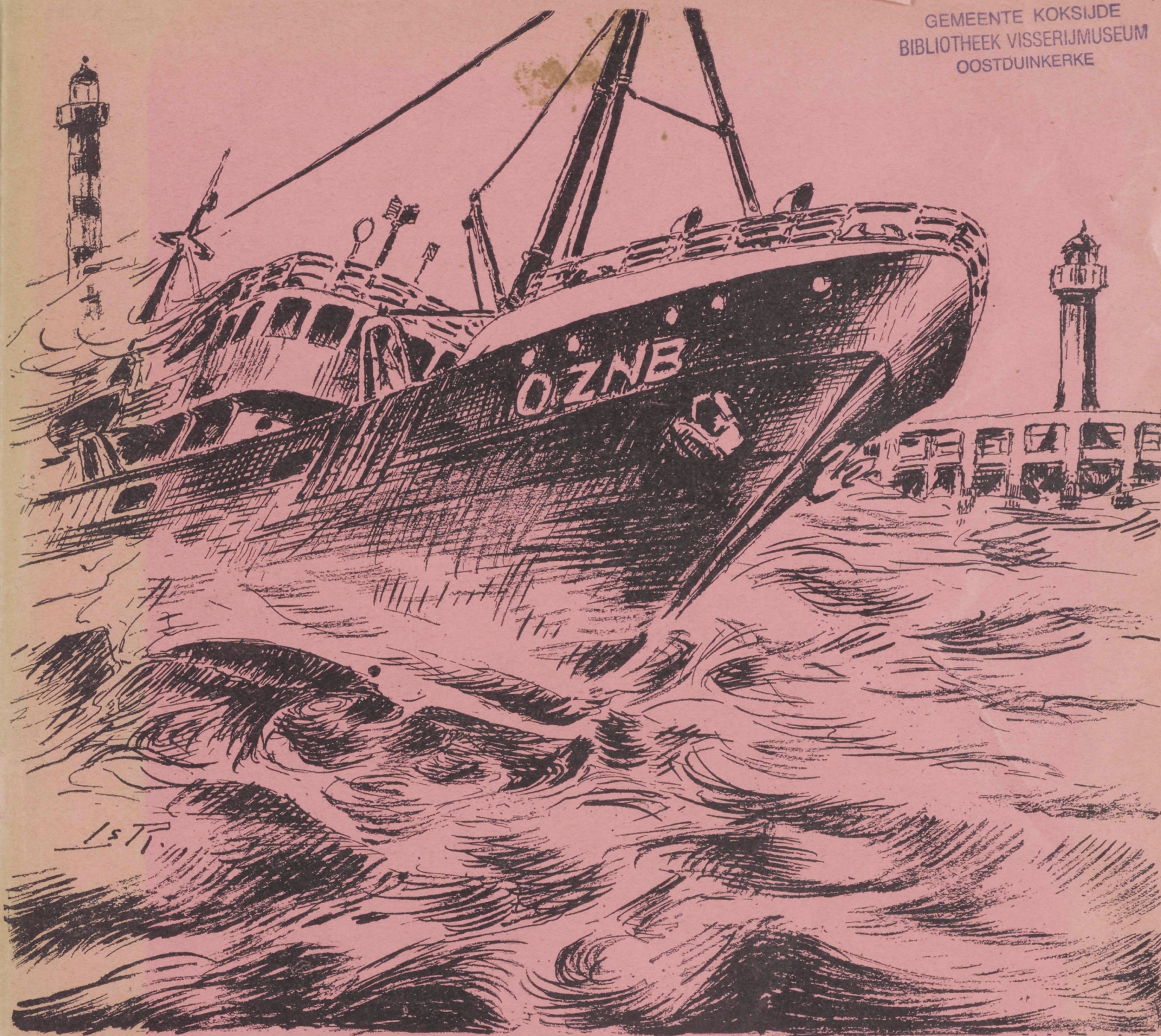


GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



HET VISSERIJBLAD

31e JAARGANG
VRIJDAG
3 JANUARI 1964
Nummer 1
PRIJS 10 FRANK

VAKBLAD VOOR : REDERS — VISSERS — NIJVERAARS EN
HANDELAARS UIT HET BELGISCHE EN NEDERLANDSE VISSERIJ-
BEDRIJF
VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG

CASINO-KURSAAL

OOSTENDE

Night-Club « LA CHAMPAGNE »

ZATERDAG 4 JANUARI
van 22 uur af.

ZONDAG 5 JANUARI,
THE-DANSANT
van 16 tot 20 uur.

GUY BRENDÉL

Merino Costa

en zijn orkest

FRANZ ANDRÉ
piano

Inlichtingen :
Casino-Kursaal Oostende
Tel. : (059) 751.11

KONINKLIJKE SCHOUWBURG OOSTENDE

VRIJDAG 3 JANUARI
te 20 uur :

Onder de auspiciën van de
„VRIENDENKRING
NEDERLANDS TONEEL”
de „KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
SCHOUWBURG”
stelt voor :

„CHIPS WITH EVERYTHING

van Arnold Wesker
Plaatsen :
60 - 50 - 40 en 30 F

ZONDAG, 5 JANUARI
te 20 uur :

De „GALAS KARSENTY”
stellen voor :

„L'ECOLE DES FEMMES”

van Molière
en

„L'ECOLE DES AUTRES”

van André Roussin

Met **PIERRE DUX**,
HUGUETTE HUE en
LUCIEN BAROUX

Plaatsen :
175 - 110 en 80 F

MAANDAG 6 JANUARI
te 20 uur :

Conferentie „EXPLORATION
DU MONDE”

„L'U.R.S.S.”

door Albert Mahuzier

Plaatsen :
60 - 50 - 40 en 30 F
Studenten :
20 F

Inlichtingen en
lokatie :
Kon. Schouwburg Oostende
Tel. : (059) 713.22 (van 10 tot
13 uur en van 16 tot 19 uur)

(2002N—5010V)

Reders
en Visser's,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17
Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

HAND IN HAND

REDERS en
VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

HAND IN HAND

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

HET VISSERIJBLAD

Abonnementen: Binnenl. 1 jaar 300 F - 6 maanden 150 F - 3 maanden 80 F - Buitenl. 1 jaar 325 F - Holl. 1 jaar Fl. 22
Verantwoordelijk Drukker-Uitgeefster: Simonne BOLLINNE, Vindictivelaan 22, Oostende, Tel. 725.23, PCR 41.89.87

VRIJDAG

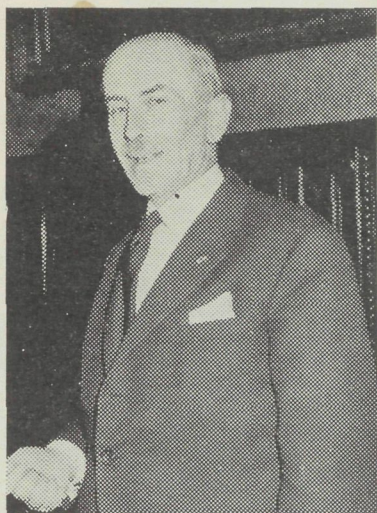
3 JANUARI 1964

DRUKKERIJ

Telefoon nr. 777.13

De visserij in 1963 en 1964

HULDE AAN TWEE MINISTERS



De heer Heger,
minister van Landbouw

Bij het sluiten van het jaar 1963 en het aanvangen van het nieuwe jaar dat zich voor de Belgische visserij heel belangrijk, maar gevaarlijk aankondigt, past het even een kijkje te nemen in het verleden en na te gaan wat in 1964 komen kan.

We achten het ons daarom een eerste plicht te wijzen op de belangrijke vorderingen welke de visserij heeft gemaakt inzake de modernisering van de vloot, het tot stand komen van 'n proefstation, een beter en groter wetenschappelijke voorlichting en een gezonder economisch beleid. Dat er nog grotere moeilijkheden te overwinnen zijn tengevolge van de evolutie welke zich voordoet en het getalm van rederszijde om zich aan te passen aan de eisen welke straks zullen gesteld worden eens in het kader van het E.E.G. de poorten van onze vissershaven zullen dienen opengesteld te worden, is een feit.

Dat we het met de administratie in het aanwenden van de middelen om onze visserij vooruit te helpen, niet altijd eens waren, is begrijpelijk. Gezonde kritiek is immers noodzakelijk.

Dat deze administratie of wij zelf, het niet altijd bij het rechte eind hadden, is ook mogelijk.

Maar wat zeker mag gezegd worden is, dat we op de goede weg zijn om het achterstel in te lopen, welke we in veel opzichten hebben, en zelfs voorbij te streven in sommige wetenschappelijke en economische factoren.

Dat er kritiek is geweest en steeds zal zijn op het beleid van onze ministers dienaangaande, is een feit.

Het is nochtans verheugend vast te stellen dat een Waalse minister van Landbouw, daarin uitstekend gesteund door zijn kabinet, voor de visserij in economisch opzicht, uitstekend heeft gepresteerd. Men verwijt hem weliswaar dat hij voor de boeren veel meer heeft gedaan dan voor de visserij, maar men vergeet te zeggen dat er 200 duizend boeren en 2000 vissers zijn.

Men verwijt hem, dat hij de opvangregeling die aan de basis ligt van het economisch herstel van het bedrijf, in de laatste maanden minder goed heeft gesteund dan vroeger, waardoor deze groot gevaar loopt, zware verliezen te zullen leiden.

Maar men vergeet er aan toe te voegen, dat de reders het zelf zo hebben gewild en dat alleen het getalm van de rederscentrale

te weten welke richting men wil gaan, de oorzaak is van een minder goed rendement der opgevangen produkten en 'n slechter financiële toestand. De eigenbelangen spelen immers in bepaalde sectoren, zowel in het kader van de opvangregeling, als in alle andere visserijdomeinen zo'n grote rol, dat men het beoogde doel door samenwerking de visserij redden, weeral uit het oog begint te verliezen.

De visserij zoals bij ons bedreven, is voor het grootste deel een familiaal bedrijf, waardoor het beleid veel moeilijker is, daar de belangen teveel uiteenlopen.

Er zijn slechts enkele maatschappijen voor wie het niet moeilijk is nu de opvangregeling bestaat, hun zaak beter te dienen. Met wat goede wil en krachtadige leiding zou het beter kunnen! Het is echter voor sommigen moeilijker afstand te doen van allerlei private belangen ten voordele van een coöperatieve samenwerking, onder allen, waarvan de kleinen die in het verleden maar al te lang gewacht hebben daarmee te beginnen tengevolge van gebrek aan leiders, het nu werkelijk goed menen.

Dat bewezen ze vorige week eens te meer in de Algemene vergadering voor de spreropvangregeling.

Een onder hen was mistevreden en wou de opvangregeling opdoeken.

Onmiddellijk stelden we het voor en allen, ook de mistevredene, brachten hun stem uit als volgt: Gij hebt, zes jaar zonder Rederscentrale, er mee begonnen Wij willen er niet meer zonder u. Er waren er zelfs die voorstelden, een gans jaar een bijdrage te storten om een «appeltje tegen de dorst» te hebben, moest het slecht gaan.

Dergelijke taal van kleine mensen was verheugend en moeten we niet beschamen door ongewenste en lichtzinnige handelingen. Dat we hierbij krachtadig dienen geholpen door de Hogere Overheid, is een feit.

Zonder die hulp zijn we niets.

Maar er kan niet ontkend worden, dat zulks in de laatste jaren uitstekend is gebeurd en zo deze niet voldoende is, de reders zelf in hun beroepsorganisatie er fout aan hebben, hoe onaangenaam deze woorden ook mogen klinken in de oren van hen die menen dat de gebakken vis in hun mond zou moeten gelegd worden of dat redevoeringen volstaan.

We moeten werken, opbouwen en persoonlijke belangen op zijn laten.

Het past daarom langs deze weg, en we zijn overtuigd de tolk te zijn van het grootste deel van onze reders, openbaar hulde te brengen aan het werk door minister Heger en zijn staf in 1963 geleverd, en we hopen voort op hen te mogen rekenen.

Hetzelfde mag gezegd worden van zijn eminente kollega, de heer Bertrand, minister van Verkeerswezen, die bewezen heeft voor wat hem betreft, een minister te zijn, die de beroepsbelangen van de vissers en reders begrijpt.

Het verkeer van kredieten, het toepassen van de wet op de sloop-premie, werd in breder zin opgevat. Waar de meningen met zijn administratie soms verschillen, werden ze zoveel mogelijk ten voordele van de visserij opgelost.

Het is een feit, dat bepaalde mensen bij de administratie meer invloeden kunnen doen gelden dan anderen en dat zelfs onderzoeken inzake het verlenen van kredieten voor bouw voor sommigen niet streng genoeg doorgedreven worden en voor anderen wel.

Maar dat is nu eenmaal de administratie! Een minister kan niet alles weten en bestuderen want waarom heeft hij dan een administratie?! En ook die administratie kan bedrogen worden.

Eén zaak staat vast: het is een feit dat vele kleinen geholpen werden, dat de nieuwbouw met snelle schreden vooruit gaat en dat vooral de kleinen er van hebben geprofiteerd. Maar het is ook een feit, dat sommige vragen en intrigues van bepaalde groepen of mensen, streng dienen gecontroleerd opdat het huidige raderwerk niet zou ontworcht worden, om tenslotte bij gebrek aan degelijk geeste waarborgen, katastrophen te zien ontstaan, welke onvermijdelijk ten nadele van het bedrijf moeten uitvallen.

(vervolg bladz. 2)

De visserij in 1963 en 1964

HULDE AAN TWEE MINISTERS

(Vervolg van blz. 1)



De heer Bertrand, minister van Verkeerswezen (midden) omringd door volksvertegenwoordiger Dries Claeys en reder Snauwaert Raymond.

Het is opvallend hoe de controle er toch nog inloopt, wanneer kredieten bij scheepsbouw toegestaan worden.

Hier voorbeelden aanhalen, is onbegonnen werk. Het is immers ook onze taak niet deze gevallen te onderzoeken.

Het volstaat niet maatschappijen te stichten, scheepsbouwers prijzen te zien opgeven en onder de mom van zogezegde nieuwste types of prototypes van vaartuigen, kredieten te doen toezeggen, welke in verre de waarde van zo'n zogezegd type overtreffen en geen waarborgen genoeg gegeven worden, dat de opgegeven prijs juist is. Een strenge controle van de boekhouding dient gedaan, want op voorgelegde rekeningen mag niet te gemakkelijk ingegaan worden. De feiten welke we in het verleden gekend hebben en zich nog zullen voordoen, kennen we. Wie wordt daarvoor verantwoordelijk gesteld? Daaraan hebben ministers geen schuld! Minister Bertrand deed in 1963 veel voor de visserij. Daarom verdient hij onze dankbare hulde.

Nu 1964 voor de deur staat, is het gevaar een gezonde ekonomie te behouden veel groter dan ooit, zo Engeland maatregelen treft, welke praktisch 60 procent van onze vloot zou treffen en met ondergang bedreigen.

Zoals we reeds schreven, hopen we dat van Hoger hand hierin krachtadigheid genoeg aan de dag zal gelegd worden om het kwaad tot het minimum te herleiden. En zo het moet, dan zal een tijdelijke finantiële steun aan de vloot, onvermijdelijk zijn.

In dat oogpunt gezien, past het nochtans ook de reders er op te wijzen, dat zij niet alles van de Hogere Overheid mogen verwachten maar dat ze zelf het voorbeeld dienen te geven om door coöperatieve samenwerking, hun kosten tot een minimum te herleiden.

Het is thans aan de leidende figuren onder de reders zelf, de kudde schapen, welke in hen hun vertrouwen hebben gesteld bij het tot stand komen van de opvangregeling, niet te beschamen.

De coöperatieve geest wordt bij de kleinen sterker en sterker ontwikkeld.

Hetzelfde kan niet gezegd van sommige meer ontwikkelden die tot op heder te veel hebben bewezen dat hun private belangen te veel primeren ten opzichte van een gemeenschap van kleine mensen, welke weliswaar met een harde hand dienen geleid te worden, maar die, zo ze het nut er van inzien en niet bedrogen uitkomen, de sterkste steunpilaar zullen blijven van een visserij welke in ons land voor het grootste gedeelte een familiaal bedrijf is en zal blijven bij gebrek aan grote kapitalen om grootse bedrijven op te bouwen en in stand te houden, zoals in onze buurlanden het geval is.

P. VANDENBERGHE.

De O.159 „Avondster” gedoopt in thuishaven

VIER GESLACHTEN BIJ DE REDERIJ MAES

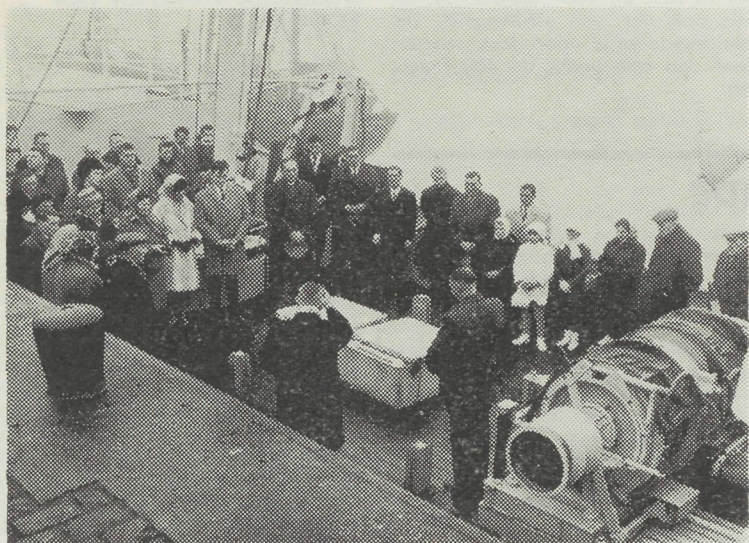
VERTROK MAANDAG VOOR DE EERSTE MAAL TER VISSERIJ

Wij bevonden ons vorige week zaterdag reeds geruime tijd vóór de doopplechtigheid van de O.159 «Avondster» op de Hendrik Baelskade.

x x x

Zaterdagmiddag heerste er langsheen de Hendrik Baelskade te Oostende andermaal een grote drukte, dit niettegenstaande een loodgrijze, mistige lucht weinig goeds liet voorspellen. Inderdaad, de O.159 «Avondster» van de rederij Maes Frans & Louis zou gedoopt worden.

Onder de talrijke aanwezigen bemerkten wij ondermeer de heer Berbiere, directeur van de Onderlinge Visafslag, de beide reders met hun familie, de voltallige bemanning, alsook talrijke gekenden uit de visserij-middens.



Een blik op de doopplechtigheid van de O.159 «Avondster» welke vorige maandag plaatsgreep.

Het was de visserij-aalmoezenier, Z.E.H. Corneillie, die de zegen van God inriep voor schip en bemanning. Vooraf hield hij een korte welkomst-rede tot de aanwezigen, waarin hij de reders gemeend gelukwensde met hun initiatief, en er tevens op wees dat de jonge schipper, Maes Alfred, één van zijn meest briljante leerlingen is geweest.

Vervolgens werd een rondgang gehouden waarbij het volledig vaartuig werd gewijd.

DE REDERIJ MAES HENRI

De reders Maes zijn in de Oostendse vissersmiddens gekende figuren. Wij vinden het dan ook gepast enkele lijnen te wijden aan de personen die doorheen de jaren het wel en wee van een visserijuitbating hebben meegemaakt.

Reder Maes Henri, in de betrokken middens beter gekend als «Katte», werd geboren te Adinkerke op 30 mei 1888.

Van in zijn jeugdijaren werd hij opgenomen in de vissersmiddens uit de westhoek. Immers, zijn vader, Maes Alex, was eveneens reder en ondermeer eigenaar van de P.9 en de P.53.

Henri Maes groeide op en was dermate vertrouwd met de visserij dat deze bedrijvigheid voor hem geen geheimen meer inhield.

DE P.53 „DE HOOP”

Het was dan ook nog op zeer jeugdige leeftijd dat hij zelf reder werd, van de P.53 «De Hoop», samen met zijn vader. Dit vaartuig werd gebouwd in De Panne in het jaar 1900. De P.53 «De Hoop» was een van die typische pannepotten, zoals er in die tijden talrijke gebouwd werden. In het jaar 1905 werd de P.53 «De Hoop» aangekocht door vader Maes Alex en zijn zoon Henri.

Dit schip vaarde vanuit Nieuwpoort regelmatig ter visserij tot in het jaar 1917. In dit jaar werd het vaartuig verkocht aan een Franse rederij.



De P.53 «De Hoop», de eerste eenheid welke door reders Maes Alex en Henri werd uitgebaat.

DE O.155 „DE HOOP”



In het jaar 1923 liet reder Maes Henri een eerste vaartuig bouwen. Het werd de eerste O.155 «De Hoop», een houten vissersvaartuig dat gebouwd werd op de scheepswerf Jules Denye, te Oostende. De O.155 «De Hoop» was een van de eerste motoreenheden van onze vissersvloot. Vorige zaterdag nog werden herinneringen uit die tijd opgehaald van zeilschepen die roerloos lagen te drijven, wachtend op een beetje wind, terwijl de eerste motorkotters zig-zag deze zeilschepen voorbij voeren.

Tenslotte werd dit vaartuig verkocht aan een rederij uit Breskens.

De eerst O.155 «De Hoop» van reder Maes Henri. Dit vaartuig werd gebouwd op de scheepswerf J. Denye in 1923.

DE O.155 „DE HOOP”

In het jaar 1931 werd, eveneens op de scheepswerf Jules Denye te Oostende de tweede en grotere O.155 «De Hoop» gebouwd voor rekening van reder Maes Henri. Dit vaartuig, dat thans nog steeds in de vaart is, heeft een bruto-tonnage van 90.84 ton en is uitgerust met een Deutz-motor van 200 PK van het jaar 1931.

In het begin van de jongste wereldoorlog bevond de O.155 «De Hoop» zich te Milford Haven. Vandaar werd naar Dartmouth gevaren voor een onderzoek, om vervolgens op de rivier voor anker te worden gelegd. Daarna kwam de O.155 terug naar Milford Haven, alwaar het door een Britse admiraliteit in beslag werd genomen, en ingelijfd bij de ballonbarage. In maart 1941 deed de O.155 «De Hoop» dienst in het Southdock te Swansea. Op 14 mei 1941 liep het vaartuig de haven van Fleetwood binnen en werd in het wiredock gemeerd voor reparatie aan de motor. Vier dagen later verliet de Oostendse eenheid opnieuw de haven van Fleetwood met bestemming naar de Thames, voor dezelfde dienst, alwaar het bleef tot het einde van de oorlog.

(Zie vervolg bl. 12)

OOSTENDSE MARKT

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 9 % niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken van de prijzen.

— 0 —

MAANDAG :

MEER DAN VIS GENOEG

De aanvoer op de laatste maandagmarkt van 1963 was er een die kon tellen. Nog geen enkele keer dit jaar kregen we zulk aantal schepen aan de afslag en ook de aanvoer was zeer omvangrijk. Door 31 vaartuigen werden er ongeveer 10.200 bennen vis en 11.200 kg tong gelost. Deze aanvoer was niet altijd even goed verzorgd, dit door de soms nogal lange reizen. Vooral van het Kanaal werden verschillende zeer lange reizen gemaakt. Dat die reizen zo lang waren is dit keer wel begrijpelijk en te verontschuldigen. Iedereen tracht thuis te zijn op een

van de eindejaarsfeesten, wie hier vorige week niet was wilde er deze week bij zijn.

De verkoop verliep tamelijk vlot, in aanmerking nemend dat er bij die 31 schepen toch 14 Kanaalschepen waren. Zoals men weet bestaan die Kanaalvangst uit zeer veel verschillende soorten. Of er van die soorten een halve ben of tien bennen gebracht worden speelt geen rol wat de duur van de verkoop betreft. Vandaar dat 14.30 uur nog als een treffelijk uur kan aanzien worden.

De prijzen waren natuurlijk niet zo goed, dit was ook te voorzien. Voor tongen werden opnieuw hogere prijzen betaald dan dinsdag laatst, kabeljauw kende ook een zeer goede markt. Minder goed was het voor rog, platvis, rode knorhaan, gul, wijting, totten, koolvis, leng en de meeste andere soorten.

Dank zij soms nogal ruime vangsten werden er voor de meeste schepen toch nog bevredigende uitsla-

gen geboekt, waarbij deze van het Kanaal zeker niet de minste waren. Alleen voor sommige schepen die van Noop Head kwamen was het een minder goede dag.

IJSLANDVIS BLIJFT GOEDKOOP

Twee IJslanders slechts op deze maandagmarkt met een totale vangst van ongeveer 3.600 bennen. De voornaamste soorten die van deze visgrond gebracht werden waren kabeljauw, gul, rode zeebaars, leng, zeewolf, koolvis en schelvis. Alleen voor schelvis werden hoge prijzen betaald. Kabeljauw was nogal middelmatig in prijs en gul bepaald goedkoop. Koolvis blijft nog steeds ten achter in prijs ten overstaan van de voorgaande dagen en weken terwijl ook rode zeebaars goedkoper is dan verwacht. Witte leng is niet in trek en voor zeewolf is de prijs ook ver van schitterend. De gemiddelde prijs voor deze soorten bleef dan ook onder de 400 F per ben.

Voor koolvis werd amper 420 F betaald terwijl gullen meestal aan prijzen verkocht werden welke rond het opvangpeil dreven. Kabeljauw noteerde als hoogste prijs 600 F, de meeste werden echter verkocht aan 400 à 450 F. Voor rode zeebaars varieerden de noteringen van 200 F voor de kleine sortering naar 500 F voor de grote soort. Schelvis was nogal duur en noteerde van 900 F naar 1.200 F voor de grote soorten, 370 naar 950 F voor de middenslag-sorteringen. Blauwe leng kreeg een behoorlijke prijs die tot 580 F opliep, de witte soort kreeg 360 F.

De resultaten schommelden hier van 591.050 F voor de O.316 naar 874.151 F voor de O.85. De vangsten bevatten respectievelijk 1.200 en 2.400 bennen.

WISSELENDE VANGSTEN VAN NOOP HEAD

Niet minder dan zes schepen kwamen maandag van Noop Head. De vangsten waren hier nogal verschillend in omvang en bevatten van 300 naar 700 bennen. De meest gebrachte soorten waren hier kabeljauw, gul, haai, wijting en totten. Voor kabeljauw waren de prijzen verre van slecht, er zat zelfs stijgen in zodanig dat er prijzen voor genoteerd werden gaande van 1.08Q naar 1.600 F per ben. Gullen waren direkt veel goedkoper en de grote soorten boven kregen op zeker ogenblik de opvangprijs. De gullen die beneden stonden noteerden van 280 naar 350 F. Wijting kreeg doorgaans niet meer dan de opvangprijs en moest zelfs herhaaldelijk opgevangen worden. Totten ondergingen eenzelfde lot. Voor haai was de prijs lager dan verleden week. Ook schotse schol was niet zo duur terwijl schaat middelmatige prijzen noteerde. De resultaten schommelden hier van 113.420 F voor de O.333 (die met defekt had af te rekenen) naar 292.090 F voor de O.305.

TE VEEL KANAALVIS

Het is zeer lang geleden dat we nog een dergelijke aanvoer van het Kanaal in een dag in de afslag zagen staan. Er kwamen maandag inderdaad 14 schepen van deze visgrond verkopen met een totale vangst bestaande uit nagenoeg 2.500 bennen vis en 9.000 kg tong-sortering. De grootste tongvangst was voor de O.218 die ongeveer 1.200 kg loste. Voor de eerste keer dat dit schip terug naar het Kanaal trok na verschillende jaren afwezigheid, was het dus niet slecht. De grootste vangst was evenwel voor de O.284 die dank zij een prachtige vangst herders de enige was die vandaag meer dan 200.000 F besomde. De meeste resultaten waren overigens wel bevredigend aangezien deze opbrengsten begrepen waren tussen 88.850 F voor de O.105 en 213.830 F voor de O.284. De meest gebrachte Kanaalsoorten waren tong, rog, keilrog, wijting, totten, tarbot en griet. De verschil-

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	30-12-1964	31-12-1964			
Tongen, grote — Sole, grosse	726.60-81.—	62.40-69.20	.....	.....	.....
3/4 tongen 3/4 sole	77.40-82.—	75.40-80.60	.....	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	79.40-91.—	80.—87.40	.....	.....	.....
Voor-kleine — Petite	83.—97.20	80.—95.—	.....	.....	.....
Kleine — Toute petite	75.—87.—	88.—92.60	.....	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot gros	60.—71.—	61.80-76.—	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	58.—	51.—58.—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	30.—36.—	33.—38.—	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	5.—6.—	5.—6.60	.....	.....	.....
Grote iek — Petite	6.—7.—	5.—7.—	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	7.—11.—	6.—7.50	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	8.—12.—	6.60-9.—	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	4.—6.20	4.—7.—	.....	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	3.60-5.40	6.40-8.—	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	44.—47.—	46.—56.—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	29.40-35.—	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	4.40-7.20	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	5.—10.20	4.60-10.—	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	4.—6.—	5.—	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	4.—	4.—	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	4.—	4.—	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	12.—30.—	18.—36.—	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	5.60-20.50	6.40-22.—	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	38.—45.—	.....	.....	.....	.....
Schar — Limande	3.—6.—	4.—5.—	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	11.40-22.80	14.—18.—	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	3.50-9.—	4.—6.—	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	5.—6.60	5.—	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	3.20-9.—	4.—10.—	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	9.80-13.80	14.—	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	4.40-13.40	16.80	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor-	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	13.80-13.—	16.—18.—	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Flétan	2.20	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	49.40	59.—	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	6.—15.40	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	27.40-38.—	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....

EN VISMIJNECHO'S

rode knorhaan, steenschol, staartvis, lende tongsorteringen kregen goede prijzen met bloktong en voor-kleine als duurste tot 95 F. De goedkoopste tongen waren de lappen en de grote die varieerden van 78 naar 82 F. Keilrog was niet duur en kreeg van 550 naar 650 F per ben. Roggen kregen prijzen in dezelfde lijn met moerroggen aan 570 F en tilten aan 400 F. Kleine rogsoorten werden opgekocht voor Engeland aan nogal lage prijzen. Steenschol kende dalende prijzen met als hoogste notering 1.100 F en de kleine soort aan 580 F. Voor heek of mooie meid bleven de prijzen zeer hoog voor de grotere soorten, de kleinste sorteringen werden aan opvangprijzen verkocht. Rode knorhaan was mede van de goedkoopste maandag op de markt. Zelfs de grote sortering kreeg op zeker ogenblik nog maar 170 F per ben. De kleine soort werd veelvuldig opgevangen. Voor vis die soms tot 1.200 F per ben krijgt is 160 F als opvangprijs wel zeer weinig. In vergelijking daarmee krijgt rode zeebaars een geweldige opvangprijs: 300 F. Waar deze vissoort hoogstens tot 650 of 700 F kan stijgen is dit hier dus een hoge opvangprijs. De opvangregeling is nu eenmaal een menselijke instelling en alle menselijke instellingen zijn ver van volmaakt. Men kan echter streven naar het volmaakte door op tijd en stond de nodige aanpassingen te doen. Staartvis kreeg een gewone prijs die ook meestal in andere weken wordt betaald. Tarbot was begrijpelijk nogal duur, de aanvoer ervan was niet bijzonder ruim. De kleine vis van deze schepen kreeg weinig lonende prijzen. Wijting en totten kregen opvangprijzen maar moesten niet altijd worden opgevangen. De Nederlanders hadden blijkbaar kleine vis te kort op de eigen markt. Zeehond en haai kregen middelmatige prijzen en voor katrog, rode knorhaan, steenschol, heek en knorhaan was de prijs veel lager dan gewoonlijk. Toch nog bevredigende resultaten voor de meeste schepen.

KLEINE NOORDVANGSTEN

Vier schepen van de Noord zorgden voor een aanvoer van zowat 400 bennen vis en 500 kg tong. De ruime vangsten van voor enkele weken schijnen dus voorbij, althans voor enige tijd. Het waren echter korte reizen voor deze schepen wat niet belet dat de opbrengsten nogal laag uitvielen. Met wat meer kabeljauw zouden er echter heel wat betere uitslagen gemaakt worden zijn want kabeljauw kreeg ook hier schitterende prijzen. Deze op de grond haalden regelmatig van 26 naar 30 F per kg, de grote gullen noteerden van 780 naar 900 F. De kleinere gullen waren direct veel goedkoper en kregen van 400, naar 500 F. Steenschol was er niet zoveel en de prijs schommelde rond de 20 F per kg. Kleine soorten als wijting en totten kregen ook hier weinig meer dan opvangprijs. Als resultaten noteerden we deze van de O.249 als hoogste: 64.355 F. Deze van de O.268 als laagste 53.970 F.

RENDERENDE REIZEN VAN DE KREEFTENPUT

Drie vangsten van de Kreeftenput met zeer weinig kreeftjes maar redelijk veel tongsortering. Ook de bijvangsten waren nogal ruim maar eenzijdig. Ze bevatten vooral platvis. Waar de opvangprijs voor platvis maandag werd verlaagd konden de uitvoerders dit keer dit platvis opkopen, dit aan 5 en 6 F per kg. Kleinere sorteringen gingen vlotter van de hand, ze waren er ook niet zo veel. Voor platjes kon zelfs tot 390 F worden bekomen terwijl voor klein iek tot 550 F betaald werd. De tongen kregen hier iets betere prijzen dan van het Kanaal, de betere kwaliteit was hiervan de voornaamste oorzaak. De opbrengsten voor deze schepen waren zeker renderend en schommelden van 103.470 F voor de Z.504 naar 120.280 F voor de Z.539.

ZEER WEINIG WESTVIS

Vorige week kregen we heel wat meer Westvisers aan de afslag. Hierdoor was maandag de aanvoer van de West bijzonder gering. Slechts 2 schepen kwamen van die visgrond verkopen en losten nogal ruime vangsten. Samen bevatten ze rond de 280 bennen. Waar de prijzen voor de meeste van deze soorten echter nogal laag uitvielen en waar deze schepen nogal laat werden verkocht bleven de opbrengsten lager dan verwacht. Roggen kregen hier tot 550 F, platvis iets meer dan de opvangprijs. Kleine vis was altemaal even goedkoop. De resultaten schommelden hier van 59.060 F voor de N.715 naar 77.000 F voor de O.154.

Dinsdag mogen ongetwijfeld heel wat meer schepen van die visgrond worden verwacht. Misschien komen er ook enkele van die kleine schepen binnnen en gaan ze na Nieuwjaar met hun vangstje terug in zee. Zo zal er ook toekomstige week wat vis op de markt zijn. We hebben de indruk dat er niet bijzonder veel moet verwacht worden nu verschillende schepen hun reis regelden op een van de twee feestweken. We voorzien dan ook een prijsstijging voor verschillende vissoorten.

DINSDAG:

GUNSTIGER MARKT

Ondanks het feit dat er maandag talrijke schepen verkochten en er ook dinsdag nog talrijke schepen aan de afslag waren, kregen we toch voor verschillende vissoorten betere prijzen. Kabeljauw was wel de vissoort die als de «goudvis» van de week mag bestempeld worden. Dinsdag werd er inderdaad tot 34 F voor betaald. Er waren weliswaar vissoorten die duurder waren, zoals tong, tarbot, heek en staart. In verhouding tot de aanvoer was kabeljauw echter zeer duur. Andere soorten welke duurder werden verkocht zijn wijting, totten, leng,

schelvis, en kleine tong. De resultaten voor de meeste schepen welke dinsdag verkochten, kunnen als zeer goed worden aanzien.

De totale aanvoer bestond uit zowat 4.500 bennen vis en 9.600 kg tong. De opbrengst hiervan beliep 3.053.645 F. Op te merken dat de kwaliteit dinsdag stukken beter was dan maandag. De reizen waren doorgaans veel korter.

DUURDERE IJSLANDSE SOORTEN

Betere kwaliteit van IJsland en prijzen die doorgaans hoger liggen dan maandag. Kabeljauw vooral is weer zeer duur en haalt tot 1.300 F. In bennen wordt ze verkocht aan 1.000 F per ben. Blauwe leng stijgt tot 550 F en witte leng krijgt ongeveer 400 F. Voor koolvis stijgt de prijs van 510 naar even boven de 600 F en rode zeebaars krijgt ruim 500 F per ben. Alleen wijting blijft enigszins achter maar van deze vissoort wordt genoeg van de andere visgronden aangevoerd. Deze soort moet dan ook in ruime mate worden opgevangen, vooral de kleiner soort. Voor kleine vis als wilde schullen en kleine mieten moet de opvangregeling tussenkomen. Schelvis blijft duur en wordt regelmatig verkocht boven de 1.000 F per ben. De resultaten voor deze schepen blijven renderend en schommelen van 231.685 F voor de O.318 naar 343.620 F voor de O.326.

DURE KABELJAUW VAN NOOP HEAD

Een vangst van Noop Head, een vangst die blijkbaar zeer welkom was. Dit te beoordelen naar de voor kabeljauw en grote gullen betaalde prijzen. Witte kabeljauw was inderdaad zeer duur en haalde van 1.600 naar 1.700 F. In bennen werd er tot 1400 F voor betaald. Grote gullen kregen nog ruim 1.000 F per ben. De kleinere gullen waren dan direct veel goedkoper en daalden van 460 naar 400 F. Buiten kabeljauw en gullen bracht de O.286 nog wat schaat, rog, schotse schol, haai en wijting. De opbrengst was zeker renderend en beliep 283.850 F.

RENDERENDE KANAALREIZEN

Toch nog zes schepen van het Kanaal dewelke voor ongeveer 1000 bennen vis en 4.000 kg tong zorgden. De meest gebrachte soorten waren hier tong, tarbot, rog, wijting, haai en totten. De prijzen voor sommige soorten waren lager dan maandag, voor andere soorten werd er meer betaald. Te beginnen met de tongen, deze kregen als gemiddelde prijs wel iets minder dan maandag. Grote tong kende immers dalende prijzen terwijl de kleine sortering ruimschoots de prijs van maandag haalden. Er werden echter meer grote dan kleine soorten gelost. Toch bleef de gemiddelde prijs nog schommelen rond de 75 F

per kg. Heek was zeer duur en een mooi partij gebracht door de Z.542 noteerde tot 55 F per kg. Steenschol was eveneens iets duurder dan de vorige verkoopdag en de kleine soort haalde tot 700 F. Wijting werd dank zij de belangstelling uit Nederland gretiger afgenomen aan prijzen die schommelden van 270 naar 350 F. Roggen bleven erg goedkoop en moerroggen daalden tot 470 F. Keilrog was wel iets duurder maar zeer weinig voorhanden, er werd tot 720 F voor betaald. Rode knorhaan bleef goedkoop en ook haai en zeehond kregen maar opvangprijzen. Voor tarbot werden vaak zeer goede prijzen betaald, hoe groter soort hoe duurder. Als uitslagen mochten de cijfers van dinsdag er zijn. De hoogste opbrengst was voor de Z.542 die het tot 184.790 F bracht, de laagste uitslag werd geboekt door de O.265: 106.240 F.

MEER WESTVIS

Zoals verwacht kregen we op de laatste verkoopdag van de week en van het jaar meer Westschepen dan maandag. De vangsten waren redelijk groot en werden nogal vlot verkocht. De roggen waren hier beter, vooral voor grote roggen die hier tot 600 F noteerden. Tarbot was hier peperduur en noteerde tot 78 F per kg. De O.196 zette een paar mooie bennen in de markt. Kabeljauw van deze visgrond kreeg ook tot meer dan 30 F per kg en de resultaten waren doorgaans beter dan maandag, ze schommelden van 36.090 F voor de O.77 naar 105.820 F voor de Z.560.

MIDDELMATIG VOOR DE KREEFTENPUTTERS

De vangsten welke dinsdag van de Kreeftenput gebracht werden, waren geen allen zeer omvangrijk. Er werd door een paar schepen wel ongeveer 1.000 kg tong gelost, de bijvangsten bestonden echter mees-tendeels uit platvis en deze vissoort was alles behalve duur. Platen en groot iek kregen de opvangprijs of iets meer. Veel moest niet worden opgevangen van deze soort gezien de belangstelling van de met Engeland werkende handel. Kleine iek en derde slag kreeg een goede 100 F per ben meer en platjes werden op zeker ogenblik uitgevocht. Tongen van deze visgrond kregen misschien wel een ietwat hoger gemiddelde prijs omwille van de minder grote soorten die gelost werden. Tarbot en kabeljauw was hier eveneens duur. Als uitslagen noteerden we hier 52.590 F voor de O.191 en 140.550 F voor de Z.559. Een nogal ruime tongenvangst werd gebracht door de Z.554. Dit eerder kleine schip heeft het dit jaar werkelijk zeer goed gedaan en besloot ook met een renderende uitslag deze maand. Er werd rond de 1.500 kg tong gelost, tong van een mooi slag. Ongelukkig moest het dit keer tong van een klein slag zijn. Toch werd het nog een zeer mooi resultaat: 145.000 F.

(vervolg blad. 6)

Oostendse Vismijnecho's

KUSTVISSERIJ DEED HET NIET BIJZONDER SLECHT

Al was er dan geen grote bedrijvigheid te bespeuren vanwege onze kustvisserij, toch hebben deze schepen geen slechte week gekend. Sprot werd bijna uitsluitend vorige week donderdag gebracht toen we met 138.000 kg op een dag stonden. Zulke massale aanvoer kan door onze markt onmogelijk worden verwerkt. Er ging dan ook heel wat sprot naar de vismeelfabrieken. Toch kenden de schepen die dag 'n mooi resultaat.

De garnaalvissers zorgden op drie dagen voor garnaal. De totale garnaalaanvoer was evenwel nogal

schaars en meteen ook aan de dure kant. De grootste aanvoer noteerden we vrijdag toen 846 kg gelost werden waarvoor prijzen van 25 naar 37 F werden betaald. De hoogste prijs die in de vorige week werd betaald beliep evenwel 61 F, dit de dag voor Kerstdag toen maar twee schepen verkochten en er maar 252 kg voorhanden was. De schepen die konden uitvaren en verkochten deden het lang niet slecht zodat ook zij hun kost verdienden.

Het voorbije jaar is op gebied van garnaalaanvoer absoluut een zeer goed jaar geweest. Ook de sprotvissers zullen hun seizoen zeker renderend besluiten.

De visaanvoer deze week te Oostende

De laatste week van het jaar is zodanig verlopen dat ze aan de verwachtingen beantwoordde. Er was een zeer ruime visaanvoer die samenging met 'n zeer kleine vraag. Het gevolg hiervan was een lage prijs voor de meeste vissoorten. Alleen tong, tarbot, grote heek, schelvis, witte kabeljauw, staartvis, grote steenschol, koningsvis en arend bleven duur. Zeer goedkope soorten waren evenals verleden week witte leng, wijting, gul, totten, rode knorhaan, koolvis, kleine rogsoorten, kleine zeebaars, witte leng, grote platvis en schar.

De grootste aanvoer kregen we maandag toen er 31 schepen verkochten waardoor tot 14.30 uur werd verkocht. Ook dinsdag was er echter meer vis dan verleden week zodat we van een zeer ruime aanvoer kunnen spreken die er gebracht werd in twee dagen.

Ondanks de lage prijzen konden de meeste schepen nog tot bevredigende en renderende resultaten komen. Daarvoor hadden de meeste kanaalschepen op tong gevestigd en kwamen de kreeftenputters eveneens met ruimere tongenvangsten aan de afslag. De kwaliteit van de aanvoer van maandag was maar zo te laten, te lange reizen van de meeste schepen waren hiervan de oorzaak. Dat deze minder goede hoedanigheid van sommige vangsten de prijzen niet in de hand werkten is gemakkelijk te begrijpen. Voor de kleine visserij was de bedrijvigheid nogal beperkt. Vooral de sprotvissers zagen we weinig uitvaren. De weinige dagen dat ze dit toch deden hadden ze echter reuzevangsten aan boord. De garnaalvisserij bracht verder genoeg op om ook de schepen die dit soort visserij bedrijven in de laatste week van 1963 een boterham te laten verdienen.

De totale aanvoer bestond uit 14.6600 F vis 20.800 kg en werd door 53 schepen aangevoerd. De totale opbrengst beliep 8.330.761 F

Slechts 5 IJslanders welke voor een aanvoer zorgden van 5600 B meestal kabeljauw, gul, rode zeebaars, koolvis, leng en schelvis. Kabeljauw kreeg maandag de laagste prijzen. Dinsdag waren de andere prijzen trouwens eveneens iets beter. Dank zij nogal grote vangsten werden goede resultaten geboekt met als hoogste deze van de O.85 847.000 F

Veel vis van Noop Head, althans veel schepen. Sommige vangsten waren inderdaad nogal klein. Goede prijzen voor de grote kabeljauw. Minder goede prijzen voor de andere soorten.

Zeer veel kanaalvis. Inderdaad zowat 3500 bennenuit 20 vangsten. Daarbij dan nog circa 12.500 kg tong. Meest schepen van deze visgrond op de maandagmarkt. Zeer lage prijzen voor alle soorten vis. Dank zij ruime tongenvangsten werd het toch nog een goede uitslag. Zeker geen slechte week voor de kreeftenputters en de Witte Bankers die meer tong aanvoerden dan gewoonlijk. Verkocht aan een gemiddelde prijs van ongeveer 80 F per kilo waren deze tongen van aard om de resultaten renderend te maken. Als er daarbij nog grote bijvangsten worden gelost, ook al bestaan ze grotendeels uit platvis, dan krijgen we uitslagen die zeker goed waren.

De Noordvangsten waren deze week erg klein. De reizen waren trouwens nogal kort en heel zeker ingekort met het oog op de eindejaarsfeesten. Alleen kabeljauw en grote steenschol waren hier duur.

Zeer weinig westvis op de maandagmarkt, meer op de dinsdagmarkt. Prijzen die voor de meeste van deze soorten nogal laag uitvielen waren van aard om de opbrengsten hier laag te houden, te meer dat deze schepen weinig of geen tong losten.

Boven de doopvont : „Sabrina II" Z.577



Het vaartuig Z.577 « Sabrina II »

Het was geen triestig zonnetje, dat zondag over Zeebrugge scheen, want er was geen zon te bespeuren, alleen een koude, kleverige mist met een scherpe wind die de feestelijke vlaggen en wimpels stuk sloeg tegen de masten.

Reder Jef Welvaert had nochtans de zon in zijn hart, niet alleen omdat zijn vaartuig zou gedoopt worden maar ook en misschien wel in hoofdzaak omdat de Z.577 toch in de haven van Zeebrugge was geraakt. Het vaartuig was immers, zonder het nieuwste laagje verf, moeten vluchten uit de haven van Urk, waar het werd afgebouwd, om niet te riskeren dat het zou ingevroren geraken voor de ganse winter, die in Urk wel zeer vroeg het ijs in de haven heeft gebracht.

Samen met onderpastoor van Tellingen, een Nederlands priester, die in Zeebrugge onderpastoor werd benoemd (en met zijn Nederlands « aksent » de protestantse Urkse scheepsbouwers kon genoeg doen) begaven wij ons aan boord van de « Sabrina » en zeer gedienstig, zoals wij zijn, hielpen wij de eerwaarde heer van de vette olievolle kaailadder, wij hielpen hem zodanig dat E.H. van Tellingen zijn bril verloor in het havenwater.

De doop werd er niet minder om want telkens weer blijkt het een harttreffend moment wanneer peter en meter (hier A. Ballieul & F. Vanden Bussche) het schip rondgaan en de paasnagels in het vaartuig slaan. Ook de heer Hoekman jr. die van Urk gekomen was om het vaartuig af te leveren, vond de passende woorden om eigenaar, de jonge onderpastoor (die ik door een genodigde hoorde aanspreken met mijnheer de dominee) en genodigden te ontroeren. Natuurlijk smeet Hoekman jr. er een klein woordje

reklame tussen, wat hem echter graag vergeven werd gezien de Sabrina II onze garnaalvloot allerminst te schande zal maken.

De Z.577 Sabrina meet 40 ton, is 19 meter lang, 5,10 meter breed, met een diepgang van 2,10 meter. De motor is een kromhout van 140 PK bij 750 toeren met een keerkoppeling van 4,38/1. Vooral opgemerkt werd de ingebouwde vislier, volledig te bedienen vanuit de brug, wat voor de boomkorvisserij een oplossing is, die de Nederlanders reeds algemeen toepassen.

Voor de afwerking op deze in Nederland gebouwde vissersvaartuigen springt telkens in het oog en wij menen wel dat ook juist deze perfecte afwerking van brug en logist als een der argumenten geldt waarom onze reders naar Nederland gaan om te bouwen; hierin ligt een vingervijzing voor onze eigen werken.

Vermelden we nog, als buitenkansje, dat wanneer het vaartuig reeds gedoopt was en de genodigden op het punt stonden het vaartuig te verlaten de heer Deroose plots reder Welvaert kwam roepen om hem voor te stellen aan Ridder P. Van Outryve d'Ydewalle, gouverneur van West-Vlaanderen, die toevallig op de kade kwam en graag een bezoek wenste te brengen aan de Sabrina. De gouverneur en zijn twee zonen waren even vol lof over deze nieuwe eenheid, terwijl gouverneur d'Ydewalle zich deed opmerken als een man die met uitermate grote belangstelling de visserij volgt.

Aan reder en bemanning een goede vaart en rijke vangsten!

AFVAARTEN

DER VISSERSVAARTUIGEN

UIT DE

Oostendse haven

DONDERDAG, 26 december

O.81, IJsland
O.324, IJsland
O.282, IJsland
O.129, IJsland
O.38, Kanaal
O.235, Kanaal
O.132, Kanaal
Z.509, Kanaal
O.82, Kanaal
O.151, Kanaal
N.819, West
O.77, West
O.267, West
O.196, West
O.147, West
Z.201, West
O.142, West
N.728, Kanaal
O.154, Kanaal
O.119, Noord
O.102, Noord
O.215, Noup Head

VRIJDAG, 27 december

O.231, Noordzee
O.228, Noup Head

ZATERDAG, 28 december

O.237, Noup Head

ZONDAG, 29 december

O.175, Kanaal
O.160, Kanaal
O.35, Kanaal
O.131, Kanaal
O.115, Kanaal
O.188, Kanaal
O.156, Kanaal
N.730, West
N.763, West
N.761, West

MAANDAG, 30 december

Z.539, Kreeftenput
Z.549, Kreeftenput

DINSDAG, 31 december

Z.560, West
B.603, West
O.15, West
N.715, West
Z.559, Kreeftenput
Z.564, Kreeftenput
Z.452, Kreeftenput
Z.544, Witte Bank

OOSTENDSE MARKT

IN CIJFERS

MAANDAG, 30 DECEMBER 1963

IJSLAND				
O.316	18	1200	—	491.050
O.85	22	2400	—	874.151

NOOP HEAD

O.305	17	700	—	292.090
O.124	17	650	—	253.640
O.334	13	320	—	113.420
O.333	16	550	—	205.380
O.239	17	560	—	266.080
O.459	15	400	—	184.820

KANAAL

O.127	14	160	400	106.810
Z.543	14	220	300	159.770
O.218	15	160	1200	143.620
O.279	15	150	500	119.690
Z.419	15	150	800	139.870
O.457	15	250	900	156.220
O.254	15	220	300	111.055
O.200	10	150	300	96.090
O.105	12	160	300	88.850
O.283	16	220	900	152.440
O.284	16	270	700	213.830
O.214	16	220	800	169.920
O.176	5	20	—	19.260
O.193	16	150	700	139.040

NOORD

O.249	8	100	100	64.355
O.346	8	120	200	56.690
O.268	8	100	200	53.970
O.120	8	100	—	58.870

KREEFTENPUT

Z.539	13	100	800	120.280
Z.549	13	100	800	114.430
Z.504	11	80	800	103.470

WEST

N.715	7	100	—	59.060
O.154	8	150	100	77.000

DINSDAG, 31 DECEMBER 1963

IJSLAND

O.236	18	850	—	343.620
O.108	18	700	—	323.490
O.318	18	450	—	231.685

NOOP HEAD

O.286	16	500	—	283.850
-------	----	-----	---	---------

KANAAL

O.109	14	250	1000	178.390
O.265	14	150	500	106.240
O.192	14	100	600	117.075
Z.542	10	150	1200	184.790
O.229	13	100	1000	137.980
O.204	13	200	—	120.110

KREEFTENPUT

Z.537	11	60	650	74.930
Z.559	10	80	1200	140.550
O.191	10	50	400	52.590
Z.564	10	80	800	87.140
Z.452	10	60	700	73.450

WITTE BANK

Z.554	12	80	1500	145.140
-------	----	----	------	---------

WEST

O.225	8	80	200	54.280
O.142	4	80	—	41.150
O.196	4	80	—	59.970
Z.560	7	120	200	105.820
B.603	10	60	800	103.860
O.77	4	50	—	36.090

PAKKETBOTEN

OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 5-1-1964 tot 11-1-1964.

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

Alle dagen te 10 en te 15 uur.

Afvaarten uit Dover :

Alle dagen te 11 en te 16 uur (1).

(1) Vervoert ook auto's.

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende :

Dagelijks te 12 uur.

Op 5-1-1964 bijkomende afvaart te 01 uur.

Afvaarten uit Dover :

Dagelijks te 11.45 uur.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 6-1-64

IJsland : 0.269

Noop Head : 0.215
M. Firth : 0.335

Kanaal : 0.37, 0.34, Z.546, 0.312,
O.369, 0.69

Noord : 0.66

West : N.763, N.710, O.267

DINSDAG 7-1-64

IJsland : 0.216, 0.217

Noop Head : Z.212

Kanaal : 0.166, 0.174

West : 0.185, N.209

WOENSDAG 8-1-64

Noord : 0.165

Kanaal : 0.82

MAANDAG of DINSDAG 6 of 7-1-64

M. Firth : 0.331

DINSDAG of WOENSDAG

7 of 8-1-64

IJsland : 0.224, 0.90 (1200 bennen)

ZIJ HADDEN PECH...

STORMSCHADE

Terwijl de O.108 van reder Dob-belaere Emiel uit Zeebrugge op te-rugreis was werd het vaartuig ver-rast door een zware zee. Hierdoor liep het schip schade op waarbij on-dermeer de zijvuren weggeslagen werden. — (b)

OPSLEPINGEN

Terwijl de Z.540 van de rederij Dobbelaere en Beernaert de visserij bedreef werd motorschade vastge-steld. Gezien herstellen met eigen middelen onmogelijk bleek werd de sleephulp ingeroepen van de O.312 van de rederij Maes Leon, die het defekte vaartuig veilig de haven van Newlyn binnensleepte — (b)

De O.153 van reder Zonnekeijn Prosper liep schade op aan de re-dukatie. Herstellen was onmogelijk zodat de sleephulp werd ingeroe-pen van de O.127 van de rederij Wwe Halewyck. De O.153 werd naar de haven van Oostende opgesleept. — (b)

SCHADE KEERKOPPELING

Terwijl de Z.510 van de rederij Ponjae & Lissermeyer de visserij bedreef werd schade vastgesteld aan de motor. Bij nazicht bleek de keerkoppeling defekt. — (b)

NIEUWPOORTS VAARTUIG OP DRIFT

Het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.814 « Roger » vain schipper-eigenaar August Calcoen, is vrijdag jl. in de vroege morgen bij mistig weder op drift geslagen wegens machineschade. De N.814 beoefende de visserij in de omgeving van het « Sandette-lichtschip ». Het vaartuig lag ongeveer 10 tot 15 mijl ten noorden van het lichtschip toen het voor het laatst in radiokontakt was geweest.

Via Oostende-Radio werd het loodswezen Oostende gevraagd om met de loodsbboot opzoekingen te doen. De N.814 is een houten vaar-tuig met een vierkoppige beman-ning. Het heeft een lengte van 17 m. en is 5,30 m. breed.

Al de vaartuigen werden radio-fonisch gevraagd goed uitkijk te behouden. — (n)

REDERS,

„HET VISSERIJBLAD”

IS UW VAKBLAD !

Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 26 tot en met 31 december boden er 51 vaartuigen hun vangsten aan. Zij kwamen zowel van de Oost, de West, de Kreeftenput, het Kanaal, de Noord en kustvisseren.

De 18.737 kg bekwamen renderende prijzen alhoewel deze een lichte daling ondergingen op de dinsdagmarkt, de gemiddelde prijs over gans de week bedroeg 83,50 F. Er was een zeer grote variatie aan tarbot soorten en ook hier waren de prijzen aan de hoge zijde. Kabeljauwen gullevis die in vergelijking met de andere soorten in vrij kleine mate werd aangebracht bekam van 20 tot 33 F voor de kabeljauw en van 10 tot 15 F voor de gullen. Wijtingsoorten haalden van 4 tot 7 F voor de grote en van 3 tot 6 voor de kleine. Platvissoorten waren het hoogst in aanvoer, deze waren niet in trek en werden om en nabij de opvangprijzen verkocht. Deze waren niettegenstaande van zeer goede kwaliteit. Roggevissoorten waren eveneens niet in trek, deze werden nochtans in niet zo'n grote hoeveelheid aangevoerd.

Totale opbrengst : 18.737 kgr en 3.914 bennen vis brachten 3.037.080 frank op.

GARNAALANVOER

De 6.642 kgr garnalen bekwamen van 21 tot 55 F voor deze week, er waren 29 uitvaarten en dit bracht 252.399 F op.

DONDERDAGMARKT

De markt werd bevoorrad door een zevental vaartuigen die amper drie tot zes zeenachten in zee waren. De 600 kg tongen die werden aangeboden bekwamen van 79 tot 83 F voor de grote tot en met de fruits en de schone kleine tot 85 F. De kleine van 81 tot 85 F en de TP tot 76 F. De grote tarbots haalden van 51 tot 62 F. Kabeljauw van 21 tot 33 F was in trek de gullen in mindere mate van 7 tot 12 F. De wijtingsoorten van 4 tot 6 F voor de grote en 3 F voor de kleine. Platvissoorten waren het grootst in aanvoer, van 6 F voor de grote en middenslag en van 6 tot 7 F voor de platjes. Een partij roggevis kreeg tot 11 F toegewezen voor de grote, tot 8 F voor de tilten en tot 8 F voor de halve mans.

De opbrengsten, van 19.700 F voor de Z.456 tot 30.530 F voor de Z.477. De Z.453 bekwam van de 30.310 tot 34.990 voor de Z.184.

ZATERDAGMARKT

Slechts twee vaartuigen aan de verkoop. De 200 kgr tongen brachten natuurlijk topprijzen op, van 80 F voor de grote en bloks tot 90 voor de fruits. De schone kleine bekwamen 75 F. De tarbots haalden van 60 tot 70 F. Buiten de platvissoorten, die van 6 F haalden voor de grote tot middenslag, de 3de slag tot 7 F en de deelvis tot 8 F, waren er praktisch geen vissoorten.

De kabeljauw bekwam tot 28 F en de gullen volgens grote van 9 tot 15 F. De Z.510 bekwam 34.940 F en de Z.349 bracht het tot 11.860 F.

MAANDAGMARKT

Op deze eerste verkoopdag van de week boden er 21 vaartuigen hun vangsten aan, daarvan waren er vier van het kanaal, twee van de Noord, twee van de Kreeftenput, vier van de West, zeven van de Oost, de overige waren kustvisseren. De 11.300 kgr tongen behaalden renderende prijzen, de grote van 73 tot 80 F, de bloks van 76 tot 84 F en de fruits van 80 tot 86 F. De middensortering bracht van 90 tot 96 F op voor de schone kleine en van 92 tot 96 F voor de kleine. De TP, van 94 tot 96 F en de slips van 70 tot 73 F, de gemiddelde prijs haalde 84,16 F. Buiten verwachting bekwamen de tarbots niet zo'n hoge prijzen als verwacht, van 50 tot 70 F, de middenslag van 40 tot 50 F en de grieten van 25 tot 35 F. Kabeljauw en gullevissoorten werden weinig aangebracht, van 22 tot 30 F voor kabeljauw en 10 tot 15 F voor gullen. De wijtingsoorten bekwamen van 4 tot 7 F en van 3 tot 6 F voor de kleine. De platvissoorten vormden opnieuw het hoogst aantal kilogrammen, zij werden afgenomen aan prijzen die schommelen tussen de 5 en 6 F voor de grote en middenslag. De derde slag bekwam van 7 tot 10 F. Roggevis werd eveneens in tamelijk grote hoeveelheid aangeboden, van 10 tot 15 F voor de heils, van 6 tot 8 F voor de roggen en van 5 tot 8 F voor de halve mans.

De opbrengsten schommelden tussen de 127.600 F voor de Z.540 en de 227.490 voor de Z.431. De West van 60.750 F voor de Z.548 tot : 131.720 F voor de Z.598. De Oost van 50.200 F voor de Z.523 tot : 87.060 voor de Z.445 F.

DINSDAGMARKT Tongen goedkoper

Opnieuw waren er een 21-tal vaartuigen aan de afslag, daarvan waren er vijf van de Kreeftenput, twee van de West, vijf van de Oost, een van de Witte Bank, de overige waren kustvisseren. De 6.500 kgr tongen werden afgenomen aan prijzen die lager lagen dan de vorige verkoopdag, van 60 tot 70 F voor de grote, van 63 tot 75 F voor de bloks en van 75 tot 82 F voor de fruits. De middenslag van 80 tot 88 F voor de schone kleine en van 94 tot 96 F voor de kleine. De TP van 92 tot 93 F en de slips van 71 tot 73 F. De grote tarbots waren duurder in prijs, van 60 tot 75 F, de middenslag van 40 tot 50 F en de grieten van 20 tot 35 F bleven praktisch konstant. De ronde vissoorten bleven eveneens op gelijke hoogte, van 20 tot 33 F en de gullen van 10 tot 15 F. Wijtingsoorten, van 4 tot 7 F voor de grote en van 4 tot 6 voor de kleine. Platvissoorten brachten praktisch geen prijs op, van 5 tot 6 F voor de grote en middenslag, de 3de slag van 5 tot 9 F en de deelvis van 4 tot 7 F. De roggevis was eveneens in prijs gedaald van 10 tot 11 F voor de keils, de grote roggen van 6 tot 8 F. Voor de telten en de halve mans van 5 tot 7 F.

De besommingen haalden van de West van 73.740 F voor de Z.400 tot 118.330 F voor de Z.557. De Oost van 50.280 F voor de Z.470 tot 51.660 F voor de Z.199.

Z.536 „Zeevalk” op Kerstmis te Zeebrugge gedoopt

Maandagnamiddag kwam in de vissershaven van Zeebrugge de stalen middenslagtreiler Z.536 « Zeevalk » toe van reder Julien Demunter, Heiststraat 203, te Zeebrugge. Het vaartuig dat gebouwd werd op de scheepswerf van de Gebroeders C.V. De Kelk te Kruispolderhaven (Ned.) meet 47 Brt. De kiellegging had plaats omstreeks half juli terwijl het tewatergelaten werd op 30 oktober 11. Reder Demunter bezit verder reeds de Z.401 « Marie-Rita », een houten vaartuig dat gebouwd werd in 1931.

ENKELE KARAKTERISTIEKEN

De Z.536 heeft volgende afmetingen: lengte over alles 20,50 m., tussen de loodlijnen 17,85 m., breedte op grootste spant 5,40 m., en een holte van 2,60 m. Het is voorzien van een hoofdmotor Mercedes-Benz van 225 PK, afgesteld op 175 PK., toerental op 225 PK. 1.500, snelheid van het vaartuig 9 mijl. Verder ook nog een Lister hulpmotor van 5 PK. De nieuwe eenheid bezit volgende opslagtanks: mazout 9.500 l., smeerolie 400 l., drinkbaar water 1.400 l. Het visruim is onderverdeeld in 6 bakken, totale inhoud ongeveer 20 bennen. Dit visruim is geïsoleerd met 15 cm. schuimrubber. De kracht van de motor wordt via een keerkoppeling merk Ryntjes voorzien van een reductie 1 op 4 op een vierbladige schroef overgebracht, met een doormeter van 1,35 m. Deze schroef werd vervaardigd bij Collard in Booni.

Op de winch bevinden zich vier trommels op de twee middenste kunnen elk 200 m. staaldraadkabel gewonden worden, op de zijtrommels ongeveer 50 m. De « Zeevalk » is uitgerust met een radio-zender-ontvanger, een dieptemeter en een richtingszoeker. De nylonnetten werden geleverd door de beroepsorganisatie « Hand in Hand » van Zeebrugge. Het betreft twee netten van 8,85 m. stok.

Een drietal biezonderheden vallen op: de winch wordt vanuit de brug bediend. Het vaartuig bezit een veiligheidssysteem voor de bokkenvisserij op punt gesteld door ir. Verhoest van het Proefstation voor de Zeevisserij te Oostende. Het stuurhuis wordt met warm water verwarmd. De Z.536 « Zeevalk » is

verzekerd bij « Hulp in Nood » te Oostende.

BEMANNING EN DOOP

De traditionele doopplechtigheid werd woensdagnamiddag voltrokken door Z.F.H. L. Schoenmakers, pastoor van Zeebrugge, bijgestaan door mej. Ingrid Demunter als meter (dochter van de reder) en door jhr Jackie Demunter als peter (jongste zoon van de reder).

De bemanning bestaat uit: schipper-stuurman-eigenaar Julien Demunter, motorist Julien Vandeviere, matroos Willy Lazeure en scheepjongen Freddy Demunter, allen uit Zeebrugge.

De nieuwe eenheid zou donderdag 26 december voor zijn eerste reis vertrekken voor een tweetal dagen naar de Goeree. Wij wensen alle opvarende zeelieden behouden vaart en lonende vangsten.

PUBLICITEIT

IN

het visserijblad

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

DE REDERSCENTRALE

WENST AL HAAR LEDEN

EEN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR

Datum Vangsten Kgr F Min. Maks. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

30-12 31 522.200 5.277.026
31-12 22 228.100 3.053.645
53 750.300 8.330.671

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

24-12 10 32.200 63.538
26-12 24 138.900 194.798

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

24-12 2 252 12.142 43.— 61.—
27-12 6 846 25.928 25.— 37.—
30-12 6 392 17.657 39.— 54.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

26-11 7 19.503 177.200 9.08
28-12 2 3.675 46.800 12.73
30-12 21 116.382 1.751.980 15.05
31-12 21 76.902 1.061.100 13.78
51 216.462 3.037.080 14.—

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

26-12 3 346 15.029 42.— 45.— 43.50
27-12 3 1.014 30.560 25.— 33.— 29.30
28-12 8 2.982 96.555 21.— 46.— 32.30
30-12 8 1.286 63.281 43.— 55.— 50.20
31-12 7 1.014 46.974 38.— 51.— 44.30
29 6.642 252.399

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

26-12 7 644 52.570 81.63
28-12 2 241 21.340 90.50
30-12 21 11.335 953.980 84.16
31-12 21 6.517 529.030 81.17
51 18.737 1.556.920 83.50

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

27-12 1 128 4.956 36.— 42.— 38.71
30-12 2 290 11.338 35.— 45.— 39.09

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

26-12 3 9.860 105.361
30-12 6 21.766 216.969

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

26-12 2 8.000 20.100 2.50 2.55

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

DONDERDAG, 26 DECEMBER 1963

Z.184 5 50 40 34.990
Z.456 6 60 40 19.700
Z.467 3 50 40 20.260
Z.512 3 50 40 21.160
Z.477 4 50 45 30.530
Z.453 5 75 80 30.310
Z.466 3 50 30 20.250
177.200

ZATERDAG, 28 DECEMBER 1963

Z.510 6 100 50 34.940
Z.349 2 40 20 11.860
46.800

MAANDAG, 30 DECEMBER 1963

Z.22 2 25 10 10.980
Z.24 2 50 10 13.070
Z.583 13 400 75 72.360
Z.431 17 1200 200 227.490
Z.405 15 1400 180 167.440
Z.516 15 1400 200 169.010
Z.548 9 150 100 60.750
Z.556 12 400 80 79.500
Z.523 3 200 80 50.200
Z.415 9 200 100 63.320
Z.445 9 150 150 87.060
Z.432 9 300 70 56.200
Z.93 9 250 50 59.320
Z.580 6 300 35 53.210
Z.546 8 500 50 75.480
Z.540 15 500 130 127.600
Z.598 14 800 130 131.720
Z.149 8 150 100 63.220
Z.443 3 50 70 38.900
Z.562 10 1000 70 134.140
Z.538 2 25 10 11.650
1.751.620

DINSdag, 31 DECEMBER 1963

Z.545 9 100 125 75.600
Z.25 10 400 60 77.930
Z.199 8 300 80 51.660
Z.251 4 50 40 18.080
Z.553 4 50 50 25.950
Z.403 8 200 50 43.840
Z.402 10 350 70 90.790
Z.517 4 100 70 44.350
Z.400 10 150 110 73.740
Z.30 4 50 40 24.670
Z.561 3 100 30 27.560
Z.511 12 600 100 88.130
Z.764 3 40 20 13.480
Z.470 8 100 100 50.280
Z.409 9 200 50 48.290
Z.186 9 200 50 47.010
Z.435 10 250 20 77.180
Z.541 4 50 50 31.040
Z.277 8 100 50 24.450
Z.557 11 1000 70 118.330

Kreeft 6 8.740
1.061.100

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG, 26 DECEMBER '63

N.750 48.505 N.152 26.360
N.744 30.496

MAANDAG, 30 DECEMBER 1963

N.276 32.008 N.732 44.603
N.36 18.645 N.703 51.568
N.805 34.075 N.152 36.070

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis
Middelmatige schelvis
Kleine schelvis
Kabeljauw
Gullen
Wijting
Schaat
Zeebaars
Leng
Schartong
Heilbot
Koolvis
Hondstong
Zeewolf
Platen

30-12-1963 31-12-1963
18.—24.— 21.80-25.60
7.40-19.80 12.80-20.—
6.60 4.— 6.60
6.—12.— 18.—25.40
5.60- 6.40 7.—14.—
6.60- 7.80 4.80- 6.80
7.60 17.—
4.—10.— 6.40-10.60
7.20-11.60 7.80-10.—
4.40- 6.— 4.20- 7.20
20.—49.80 37.—54.—
7.20- 8.40 6.—12.40
3.20- 7.— 3.20- 7.80
6.60- 8.60

MARKTBERICHTEN

NIEUWPOORT

26-12-1963 30-12-1963

Grote tong — Grosse sole
Bloktong — Sole moyenne
Fruittong — Sole 3/4
Schone kleine tong — Petite sole
Kleine tong — Toute petite sole
Grote tarbot — Turbot gros
Midd. tarbot — Turbot moyen
Varia — Divers
Griet — Barbue
Pieterman — Grane vive
Grote pladijs — Grosse plie
Middel. pladijs — Plie moyenne
Kleine pladijs — Petite plie
Deelvis — Portion
Kabeljauw — Cabillaud
Gul — Petit cabillaud
Keilrog — Raie radiée
Rog — Raie
Tilten
Scherpstaarten
Halve man
Grote wijting — Gros merlan
Kleine wijting — Petit merlan
Bot — Flet
Schar — Limande
Zeehaai — Aiguillat
Zeehond — Chien de mer
Robaard — Grondin rouge
Knorhaan — Grondin

71-74 72-75
78-80 76-77
83-86 79-82
78-81 80-85
77-80 73-80
60-70 62-65
45-48 45-50
30-33 25-32
26-38 27-32
... ..
6- 7 5- 6
6- 8 5- 7
4- 6 4- 6
... ..
28-32
15-21 11-16
15-17
6- 7 6- 9
6- 7 6- 8
5- 8 6- 7
... ..
4- 7 4- 6
3- 4 3- 4
... ..
9-10 8-10
8- 9 7- 8
6- 7 6- 7
... ..
7- 9 6- 7

ZEEBRUGGE

30-12-1963 31-12-1963

73-80 60-70
76-84 63-75
80-86 75-82
90-96 80-88
92-96 94-96
50-70 60-75
40-50 40-50
30-40 35-45
25-35 20-35
30-40
5- 6 5- 6
5- 6 5- 6
7-10 5- 9
6- 8 4- 7
22-33 20-33
10-15 10-15
10-15 10-11
6- 8 6- 8
7- 9 6- 7
8-10 7-10
5- 8 5- 6
4- 7 4- 7
3- 6 4- 6
... ..
3- 6 3- 6
7- 9 6- 8
4- 8 4- 5
10-11 10-15
3- 6 3- 6

GENT

VAN 21 TOT 27 DECEMBER 1963

Driekwarttongen 110, voorkleine tongen 90, grote tarbot 120, kleine tarbot 65, middelmatige griet 100, grote iek 30-38, iek 3e slag 27, grote schelvis 68, middelmatige schelvis 50, rogvlerven 48-72, kabeljauw 48-78, repen gullen 68, hozemondhamme 75, wijting 23-27, makreel 24-30, rode knorhaan 35, repen zeebaars 48-68, ijle haring 20-27, heilbot 110, koolvis 35, garnalen 70-100 en forel 85 F.

BRUSSEL

VAN 21 TOT 27 DECEMBER 1963

Driekwarttongen 120, voorkleine 92, grote tarbot 130, kleine tarbot 70, middelmatige griet 110, grote iek 35-42, platjes 25, grote schelvis 65-74, rogvlerven 60-78, kabeljauw 55-82, wijting 25-30, makreel 27-35, rode knorhaan 38, repen zeebaars 60-75 heilbot 120, koolvis 40, garnalen 80-110 en forel 90 F.

DE NOORSE VISSERIJBEDRIJVIGHEID

Het financiëringsprogramma voor de modernisatie van de vissersvloot

Het moderniseringsprogramma van de vissersvloot, die zopas op punt werd gesteld door een komitee van deskundigen van het Noorse Ministerie van Visserij houdt een zeker aantal problemen in. Het meest delikate probleem is wel van menselijke aard, die erge gevolgen kan hebben voor de ganse Noorse handelsvloot.

Inderdaad, dit modernisatieplan omvat een groot probleem van handarbeid, die zo maar niet in een handomdraai kan opgelost worden. Men weet dat de Noorse vissersvloot voor een groot gedeelte op het huidig ogenblik is samengesteld uit kleine vissersboten van 6 tot 15 meter. Verder omvat diezelfde vloot nog zowat dertigduizend vaartuigen met een motor maar zonder brug. Het is nu evenwel ook zo dat dergelijke uitgebreide vissersvloten ook een bijzonder groot aantal vissers vereisen.

Thans vragen de bevoegde middelen zich evenwel af waar zij naar toe gaan? En die vraag is niet zo misplaatst als men weet dat thans sedert ruim 12 jaar het aantal Noorse vissers jaarlijks met zowat tweeduizend man vermindert, en het bovendien steeds moeilijker wordt om de nodige bemanningsleden te vinden teneinde de diepzetreibers toe te laten verder actief te blijven. Zo is het ondermeer een vaststaand feit dat verscheidene diepzetreibers die de visserij gaan bedrijven in de Groenlandse wateren aan de kaai moesten blijven liggen bij gebrek aan de nodige opvarenden, afkomstig van de Faroër-eilanden. Gezien echter de steeds toenemende expansie van de laatstvernoemde visserijbedrijvigheid in het algemeen en de vissersvloot in het bijzonder, valt het de Noorse reders zeer moeilijk aldaar nog de nodige vissers te rekruteren.

Het is dan ook om die redenen dat het komitee van deskundigen, die het investeringsprogramma voor de vissersvloot op punt moesten stellen voor de periode 1963-1965 bijzonder rekening moesten houden met het aantal effectieve vissers. Dit komitee is dan ook de mening toegedaan dat het met de grootste omzichtigheid is dat men leningen moet toekennen voor de konstruktie van vissersvaartuigen van minder dan 9 meter, en dat men slechts in uitzonderlijke gevallen kredieten mag toekennen voor de bouw van eenheden van 9 tot 18 meter.

Anderzijds is bedoeld komitee evenwel de mening toegedaan dat men, in een zekere mate, de bouw van diepzetreibers van 18 tot 45 meter moet stimuleren door het verlenen van de nodige kredieten. Verder is dit eveneens het geval voor eenheden van meer dan 45 meter voor zover de exploitatie rentabel kan zijn.

Nog betrekkelijk weinig grote vissersvaartuigen

Men zou zich enigszins kunnen verwonderen over het feit dat bedoeld komitee van deskundigen niet een vrijere positie heeft ingenomen ten voordele van de konstruktie van grote hekreilers.

Inderdaad, de Noorse vissersvloot omvat op het huidig ogenblik slechts 30 eenheden van meer dan driehonderd brutoton. Als men verder rekening houdt met de thans in aanbouw zijnde eenheden, kan men vaststellen dat men spoedig de volgende versterking mag verwachten: acht tot negen hekreilers van ongeveer 400 bruto-ton, een sleepnetreiler van 300 ton en twee kleinere treilers van 150 tot 200 ton. De konstruktie van al deze vissersvaartuigen wordt gefinancierd door de zogenaamde « Vissersbank » terwijl dit financieel in de meeste gevallen aangevuld wordt door het fonds voor regionale ontwikkeling.

Indien dit vernoemde komitee een niet nader bepaald standpunt heeft ingenomen, dan dient dit in de eerste plaats toegeschreven aan het feit dat ze in de eerste plaats moeilijkheden ondervond bij het vinden van de nodige private kredieten, welke bereid gevonden werden een investering te doen bij de konstruktie van grote diepzetreibers.

Volgens het bedoelde komitee van deskundigen is de rentabiliteit van deze grote diepzetreibers niet zo hoog meer, want het heeft er de schijn van dat de daling van de vangsten in het noordelijk gedeelte voor gevolg heeft dat de reders niet langer in staat zijn de hoge investeringskosten te dekken. Dit is dan ook de reden waarom het komitee van experts besloten heeft, dat slechts voorrecht mag toegekend worden bij het investeren, aan de reders die bij de konstruktie van 'n vissersvaartuig een gedeelte van de kostprijs met eigen middelen kunnen dekken.

Het probleem van de handarbeid is verontrustend

Het is evenwel noodzakelijk dat de reder, die zich bereid verklaart een gedeelte van de kostprijs van zijn vaartuig zelf te financieren, ook de nodige bemanningsleden kan vinden, d.w.z. dat hij met alle beschikbare middelen de visserij met kleine eenheden moet beperken. Hierbij dient gezegd dat deze visserijbedrijvigheid een beperkte rentabiliteit heeft. Hij dient inderdaad de zekerheid te hebben dat de grote en kostbare diepzetreibers voldoende bemanningsleden vinden,

teneinde een gans jaar op actieve wijze de visserij te kunnen bedrijven. Indien al deze voorwaarden vervuld zijn, bestaat er geen enkele reden om te geloven dat de Noorse treilers benadeeld zijn ten overstaan van hun vreemde kollegas. In de praktijk betekent dit dat de zgn. visserijbank slechts kredieten mag toekennen binnen de criteria welke bepaald worden door experts.

Het hogervernoemde komitee van deskundigen heeft eveneens een slopingsprogramma op punt gesteld, welke voorziet dat belangrijke subventies zullen toegekend worden aan de reders die bereid zijn hun verouderd en niet langer rendabel vaartuig te slopen. Het komitee acht het dringend noodzakelijk dat in de eerstkomende drie jaar ten minste duizend eenheden dienen gesloopt te worden waarvan zowat 150 van meer dan 18 meter lengte. De volgende slooppremies werden in verband hiermede voorgesteld: 6000 kronen (4.200 F) per brutoton voor eenheden van 30 tot 40 ton. 700 kronen (4.900 F) per ton voor vissersvaartuigen van 30 tot 40 ton. 800 kronen (5.600 F) per ton voor eenheden van meer dan 40 ton. Deze subventies hebben enkel betrekking op de romp. Indien de motor eveneens onder de sloophamer valt wordt de subventie verhoogd van 100 kronen (700 F per ton).

Opdat de eigenaars van oude eenheden niet zouden verplicht zijn het getrokken kapitaal opnieuw te investeren in identieke vissersvaartuigen welke zij in feite niet meer nodig hebben, stelt het komitee voor dat zij vrij over het bedrag van de slooppremie kunnen beschikken, op voorwaarde nochtans dat de eventuele hypotheek welke het vaartuig bezwaard in de eerste plaats zou afgelost worden.

Tot op heden was deze slooppremie beperkt tot 100.000 kronen (700.000 F) per vissersvaartuig. Het komitee heeft evenwel voorgesteld dit bedrag te verdubbelen en wel tot 200.000 kronen (1.400.000 F). De Associatie van de Noorse Reders heeft evenwel in een schrijven aan het departement voor visserij, laten uitschijnen dat dit plafond nog te laag was want dat in de praktijk slechts de eenheden van minder dan 220 ton de integrale slooppremie zouden ontvangen. Het is evenwel ook zo dat een bepaald aantal eenheden van meer dan 220 ton eveneens zouden dienen gesloopt te worden, en niettegenstaande het feit dat volgens de reglementering de volledige uitrusting het eigendom van de reder blijft zijn deze eenheden benadeeld. Want, de uitrusting welke zich aan boord van deze reeds verouderde eenheden bevindt is toch niet langer van enige waarde voor de reder.

Deze politiek heeft evenwel andere, niet te veronachtzamen ge-

volgen, nl. het stopzetten van de konstruktie van alle kleine vissersvaartuigen betekent meteen de veroordeling van een bepaald aantal kleine scheepsbouwerven, welke gespecialiseerd waren in de konstruktie van dergelijke kleine vissersvaartuigen. Een grote hekreiler is hedendaags een gespecialiseerd vaartuig dat enkel kan gebouwd worden door grote scheepsbouwerven, die speciaal voor deze bouw zijn uitgerust. Anderzijds stelt zich de vraag of het niet rationeler zou zijn indien deze eenheden in serie zouden gebouwd worden op één enkele werf (ten hoogste op twee) die zich zou specialiseren in de konstruktie van dergelijke hekreilers. Dit is evenwel een vraagstuk dat tot nadenken stemt en een gedetailleerd onderzoek vereist dat tot op heden evenwel nog niet werd doorgevoerd. — (b)

DE RISTOURNES AAN DE REDERS

Mijnheer de Bestuurder,

Vele reders zijn misnoegd omdat hun ristournes voor gestorte lidgelden zo gering zijn. Ons wordt meegedeeld dat de gelden gediend hebben voor de aankoop van beschermkledij, enz...

Kunnen wij langs de weg van ons vakblad niet ingelicht worden.

Een reder.

Nota der Redactie :

U moet zich rechtstreeks inlichten bij de Rederscentrale. Dit kan schriftelijk of in een algemene vergadering.

Wat de ontvangen ristournes betreft deze werden gegeven op de overschotten van 1962 en niet 1963, waarvan de bilan slechts later zal verschijnen.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

Berichten van de Rederscentrale

REDEERS: AANDACHT

Beschermingskledij voor varende personeel

Het is U wellicht bekend, dat volgens het Koninklijk Besluit van 18-2-1960 op de Arbeidsbescherming iedere werkgever aan zijn werknemer de nodige beschermingskledij moet ter beschikking stellen.

Hiertoe verplicht zijnde, gezien het zeevisserijbedrijf eveneens onder toepassing van deze Wet valt, zou iedere reder aan boord van zijn schepen de nodige zuidwesters, laarzen, oliebaaien, olieschorten, gutters, enz. moeten in voorraad hebben voor zijn bemanning. Wetende, dat sommige vissers dikwijls van de ene reder naar de andere overgaan, brengt dit voor de reder mede, dat het niet enkel voldoende is, dat hij deze kledingstukken aan boord heeft, maar dat hij ze ook in alle maten in voorraad moet hebben.

Dit was de verplichting waaraan de reder onderworpen werd ingevolge voornoemde Wet van 1960. Hier was het dan ook de taak en de plicht van de Beroepsvereniging Rederscentrale v.z.w.o. tussen te komen in het kader van het behartigen en verdedigen van de beroepsbelangen van haar leden.

Na zeer moeizame onderhandelingen, welke meer dan twee jaar hebben geduurd, kwam eindelijk 'n akkoord tot stand tussen werkgevers- en werknemersafgevaardigden welke de reder als werkgever toelaat zich met een minimum aan onkosten in regel te stellen met de Wet van 1960, zonder te moeten een stel oliegoed in alle maten en voor iedere visser in voorraad te hebben.

Welke regeling nu tot stand kwam en hoe deze zal functioneren is zeer eenvoudig:

I. WAT OVEREENGEKOMEN WERD

Naargelang de categorie van vaartuig dient de reder, per jaar, de in onderstaande tabel vermelde soorten en aantal kledingstukken ter beschikking van de vissers te

stellen, en zulks met terugwerken de kracht van 1 juli 1963:

N.B.

Het machinepersoneel op vaartuigen tot en met 500 PK heeft de keus tussen:

1. Een volledige oliegoeduitrusting volgens de categorie van scheepsklasse waartoe het behoort.
2. Een gedeeltelijke oliegoeduitrusting plus overall en muts.

II. HOE WERDEN DEZE VERPLICHTINGEN DOOR DE REDESCENTRALE TOT EEN MINIMUM HERLEID?

1. De Rederscentrale koopt globaal voor gans de kust al de in vorige tabel vermelde kledingstukken aan. Hierdoor wordt de reder de mogelijkheid geboden tegen uiterst interessante voorwaarden dit zeegoed ter beschikking van de vissers te stellen, gezien de prijzen zeer laag liggen, enerzijds door de grote hoeveelheden rechtstreeks uit fabriek te trekken, en anderzijds de Rederscentrale v.z.w.o. geen winst kan noch mag verwezenlijken.

2. Door de reder te ontlasten van de verplichting een ganse voorraad zeegoed aan te leggen, door het in voege brengen van een puntenstelsel zoals hierna uiteengezet

— De Rederscentrale v.z.w.o. brengt punten in omloop.

— De reder of zijn gevolmachtigde koopt deze punten aan bij de Rederscentrale v.z.w.o. tegen 0,10 F per punt.

— De visser heeft per zeedag recht op een zeker aantal punten, al naargelang de categorie van vaartuig (zie hoofdstuk III).

— Deze punten worden de visser ter hand gesteld, hetzij door de reder, hetzij door de persoon of het kantoor belast met de uitbetaling van zijn loon.

— De visser kan deze punten omwisselen tegen zeegoed bij de Rederscentrale.

III. AANTAL PUNTEN WAAROP DE VISSER RECHT HEEFT OM ZIJN VOORZIENE ZEEGOED TE KUNNEN BEKOMEN

1. Met terugwerkende kracht tot 1 juli 1963.

Iedere visser ontvangt ter gelegenheid van zijn eerste aanmonstering in 1964 een bon van de reder of zijn gevolmachtigde, deze bon heeft een waarde van de helft van een totale jaarlijkse uitrusting en verschilt in waarde naargelang de categorie van vaartuig (zie onderstaande tabel). Bedoelde bon kan door de reder of zijn gevolmachtigde worden aangekocht tegen 0,10 F per punt (bv. een bon met een waarde van 2.700 punten kost 270 F).

Functie van de visser	Categorie vaartuig	Waarde v.d. bon
Dekpersoneel	Tot en met 150 PK	2.700 punten
	151 — 250 PK	6.550 punten
	251 — 350 PK	7.364 punten
	351 PK en +	10.622 punten
Scheepskoks	351 PK en +	3.480 punten
Machinepersoneel	501 PK en +	2.900 punten

2. Aantal punten per zeedag per visser voor 1964 (vanaf 1 januari)

Functie van de visser	Categorie vaartuig	Aantal punten per zeedag
Dekpersoneel	Tot en met 150 PK	30 punten
	151 — 250 PK	50 punten
	251 — 350 PK	56 punten
	351 PK en +	73 punten
Scheepskoks	351 PK en +	24 punten
Machinepersoneel	501 PK en +	20 punten

IV. WAT MOET U NU DOEN VANAF 1 JANUARI 1964?

1. De nodige bons voor een halfjaarlijkse uitrusting per visser aankopen.

2. Een zeker aantal punten aankopen, voldoende om aan elke visser het voorziene aantal punten te kunnen geven.

3. De bons en de punten zijn verkrijgbaar:

Te Oostende:

In de burelen van de Rederscentrale V.Z.W.O. Hendrik Baelskaai 25, Oostende (eerste verdiep). Iedere dag van 9 tot 12, de zaterdag uitgezonderd.

Te Zeebrugge:

Bureel Rederscentrale, Vismijn Zeebrugge. Iedere dag van 14 tot 16 uur, de zaterdag uitgezonderd.

Te Nieuwpoort:

Kredietbank, Marktstraat 48, Nieuwpoort. Iedere dag tijdens de in voege zijnde uren waarop de kantoren open zijn.

Bank van Brussel, Grote Markt, Nieuwpoort. Iedere dag tijdens de in voege zijnde uren, waarop de burelen open zijn.

4. De bons voor een uitrusting van een half jaar moeten aan de vis-

ser gegeven worden bij hun eerste aanmonstering in 1964. De punten mogen hetzij na elke reis gegeven worden, hetzij om de drie maand, samen met hun « Ziekenbon ».

BELANGRIJK

De vissers moeten aftekenen voor de bons en punten, welke zij ontvangen teneinde U in staat te stellen te bewijzen, dat U in regel zijt met de wet van 1960. Immers het hierboven vermelde systeem zal op regelmatige wijze worden gecontroleerd door de bevoegde diensten van de Arbeidsinspectie.

N.B. — De familiebedrijven vallen niet onder toepassing van deze wet. Onder familiebedrijf dient te worden verstaan, een vissersvaartuig op dewelke uitsluitend familieleden zijn tewerkgesteld.

De Rederscentrale.

	Zuidwester	Laarzen	Gutters	Oliebaai	Olieschort	Overall	Muts	Pantofels
Dekpersoneel								
Tot en met 150 PK	1/2	1	1	—	1	—	—	—
151 — 250 PK	1/2	2	4	1	—	—	—	—
251 — 350 PK	1/2	2	8	1	—	—	—	—
351 PK en +	1/2	2	12	2	—	—	—	—
Scheepskoks	—	—	—	—	—	2	2	2
351 PK en +	—	—	—	—	—	2	2	—
Machinepersoneel	—	—	—	—	—	2	2	—
501 PK en +	—	—	—	—	—	2	2	—

De O.159 „Avondster” gedoopt in thuishaven

vervolg van blz 3

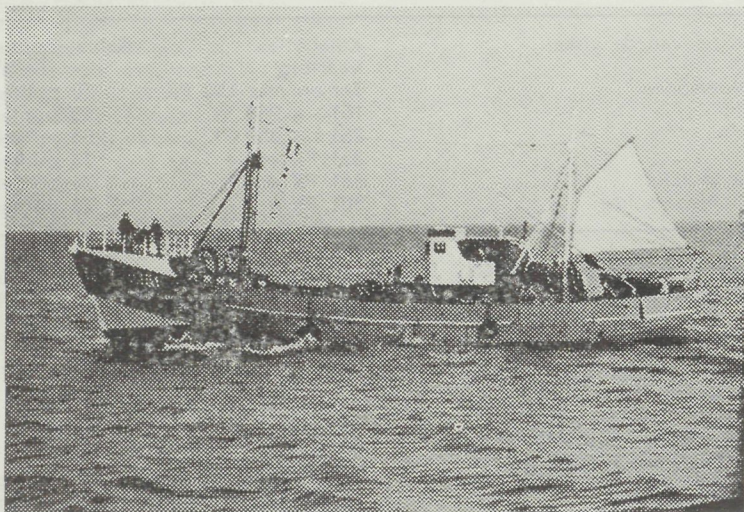
Op 1 september 1945 kwam de O.155 «De Hoop» opnieuw de thuishaven binnengevaren. Na een grondig onderzoek en de nodige herstellingen werd opnieuw ter visserij uitgevaren.



De tweede eenheid van reder Maes Henri, de O.155 «De Hoop» welke gebouwd werd in 1931.

DE REDERIJ MAES FRANS EN LOUIS

Reder Maes Henri had ook twee zoons, nl. Frans en Louis. Beiden zouden precies zoals hun vader van kindsbeen af het wel en wee van de visserij mede maken



De O.151 «De Morgenster» van reders Maes Frans en Louis.

Nadat zij enkele jaren zelf gevaren hadden — Louis vaart thans nog steeds als schipper van de O.151 «Morgenster» — lieten zij een eerste vaartuig bouwen. Het werd de O.151 «Morgenster» die gebouwd werd op de scheepswerf Jules Denye te Oostende in het jaar 1956. Dit houten vissersvaartuig, heeft de volgende afmetingen:

- Lengte over alles: 26 meter.
- Lengte tussen de loodlijnen: 22,50 meter.
- Breedte: 6,50 meter.
- Diepgang: 12 voet

De O.151 «Morgenster» is uitgerust met een A.B.C.-motor van 300 PK van het bouwjaar 1956 en heeft een bruto-tonnage van 90,84 ton.

Totdaar dit overzicht van de rederij Maes. Hierbij dient nog aan toegevoegd dat men geen de minste vrees dient te koesteren voor een uitsterven van het bedrijf, want wij weten genoegzaam dat de O.159 «Avondster» bij schipper Alfred Maes — zoon van reder Frans Maes — in bijzonder goede handen is. Schipper Maes en zijn bemanning zullen heel zeker het hunne bijdragen tot een voortzetting van een bloeiend bedrijf.

DE O.159 „AVONDSTER”

De O.159 «Avondster» is een stalen vissersvaartuig van het midden-slagtype, dat uitgerust is met een reductie 2 op 1 bij 430 omwentelingen per minuut. Er is tevens een hydraulische keerkoppeling, terwijl verder een hulpmotor Lister van 18 pk werd ingebouwd.

De voornaamste afmetingen van dit vaartuig zijn de volgende:

- Lengte over alles: 27,70 meter.
- Lengte tussen de loodlijnen: 23,20 meter.
- Breedte op de spanflens: 6,20 meter.
- Holte in de zijde: 3,20 meter.
- Diepgang achter: 3,40 meter

Het vaartuig is voorzien van 5 waterdichte schotten, terwijl er tevens een hydraulische stuurmachine werd ingebouwd, van het type «Hydrostar» van de Fa. Brusselle uit Nieuwpoort.

Op de winchfundatie is een trawlwinch geplaatst, die geschikt is voor 900 meter 16 mm vislijn. De winch zal door middel van een drijfriem aangedreven worden.

De drinkwatertank heeft een inhoud van 2.800 liter, terwijl de brandstoftanks een capaciteit van ca 22 ton hebben.

De elektrische installatie bestaat uit de nodige navigatie- en visserijvuren en dokverlichting. De verblijven, visruim, magazijn en motorkamer zijn ruim verlicht. Het geheel wordt gevoed door een in de motorkamer opgestelde dynamo, aangedreven door de hoofdmotor. Er is tevens een noodverlichting van 24 volts aanwezig.

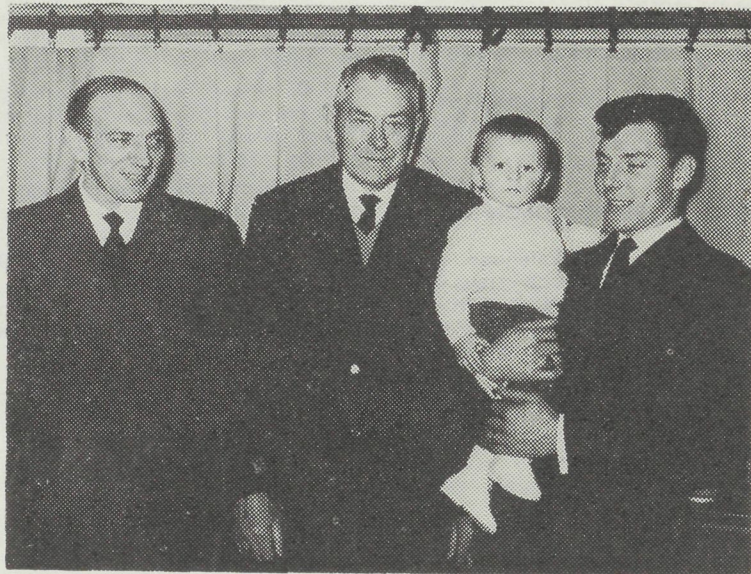
In het logies, de kombuis, de brug en radiokamer zijn radiateurs voorzien voor de verwarming bij middel van een centrale verwarmingskachel.

Tenslotte voor wat de visbehandeling betreft kan gezegd worden dat een koelinstallatie werd ingebouwd, die moet instaan voor de aanvoer van goede kwaliteitsprodukten.

DE MAIDENTRIP VAN DE O.159 „AVONDSTER”

Maandagmorgen verliet de nieuwste eenheid van de Oostendse vissersvloot de thuishaven met bestemming naar de visserijgronden op het Kanaal. Het vaartuig, dat onder het bevel staat van schipper Maes Alfred, zoon van mede-eigenaar Maes Frans, heeft volgende bemanning aan boord: motorist Rouzee Pierre; stuurman Rigaux Roger; de matrozen Dèvey Gilbert en Calcoen Johnny, en tenslotte scheepsjongen Rigaux Marcel.

Mogen allen medewerken aan een mooie en rentabele uitbating van het vaartuig, dat toch ook een beetje het hunne zal zijn. Wij wensen reders en bemanning in ieder geval van ganser harte het beste voor de toekomst. — B



De vier geslachten bij de rederij Maes. Van links naar rechts: Maes Frans, 45 jaar; Maes Henri, 75 jaar; Maes Alain, 13 maand; en schipper Maes Alfred, 23 jaar.

Massale sprotvangsten

Waar er bij de inzet van het sprotseizoen weinig reden was tot tevredenheid is er de laatste weken een gevoelige verbetering ingetreden. Het begon voor de kust van Nieuwpoort en van Grevelingen waar de sprot geweldig dik zwom. Er werden daar dan ook fantastische vangsten gelukt. De opvangregeling had weliswaar de handen vol maar voor de sprotvissers zal het ongetwijfeld een geweldig seizoen worden.

Nu zijn ook in Oostende de sprotvangsten reusachtig toegenomen. Bijna alle kustvaartuigen zijn dan ook op sprot gaan vissen en vorige week donderdag kregen we dan ook een massa sprot op de te zien geweest. Het is vooral spijmarkt. Zulke aanvoer is in jaren niet tig dat die wondervangsten gedaan werden in de Kerstweek, week van werd trouwens ook de opvangrege-abnormale afname. Met dit doel ling voor een tijd stil gelegd zonder dat daarom sprot kan worden aangekocht onder een prijs van 2,50 F. Dit is van zeer groot belang want indien men de sprot te koop stelde aan prijzen onder de 2 F en zelfs naar 1 F per kg zouden dalen zou dit zeker een slechte zaak zijn voor het vervolg van het seizoen. Talrijke kopers zouden zich nu immers volkopen en daarna niets meer nodig hebben. Hoezeer sommige handelaars zich daar ook trachten tegen te verzetten, de opvangregeling blijft gehandhaafd, ook tijdens de komende week, zij het dan met een lichte wijziging.

We mogen wel zeggen dat het gelukkig een paar dagen zeer mistig is geweest, zoniet zouden onze sprotvissers ook op zaterdag zijn uitgevaren. Dit is trouwens ook fout van hen, een paar sprotloze dagen doen zeker geen kwaad aan de markt. Op zaterdag zou er zeker geen afname zijn geweest en zou alle sprot ingehouden geweest zijn aan 2,50 F en zou de reder er 0,70 F voor ontvangen. Nu is het wel waar dat 10.000 kg aan 0,70 F nog altijd 7.000 F betekenen. Men zou

er echter moeten kunnen toekomen een aanvoerregeling in het leven te roepen, vooral in weken als de laatste twee van het jaar. Jaren als dit jaar zijn wel even zeldzaam als witte raven, maar nu het er toch van gekomen is, kon men de proef wel eens wagen. Daarvoor is echter algehele samenwerking nodig.

Waarom ook niet zoals vorig jaar een gelijke prijs geven voor alle aangevoerde sprot. Nu heeft donderdag, de een 2,50 F voor zijn ganse vangst gehad en de andere kreeg voor dezelfde sprot nog slechts 0,70 F. Vorig jaar werd alle sprot verkocht en men berekende 'n gemiddelde prijs. Deze werd toegepast op alle schepen in verhouding tot de vangst. Dit jaar kon men het zover niet brengen en zijn er dus slachtoffers geweest. Van verstandhouding onder de kustvisserij is dus nog altijd zeer weinig te zien. Iedereen ziet nog altijd veel te veel zijn eigen belang, de kleine visserij is trouwens niet alleen in dit geval.

Er zijn trouwens ook nog altijd mensen die menen dat zij er belang bij hebben dat er geen samenhorigheid komt in de kleine, zowel als in de grote visserij. Hun belangen zouden er al te zeer door geschaad worden.

Ondertussen zal het winterseizoen voor onze sprotvissers zeer schitterend zijn verlopen. In lange tijd heeft men geen zulke vangsten meer gezien. Het jaar 1963 werd ingezet met reuzenvangsten voor de mid-denslagvisserij, het eindigde met wonderbare sprotvangsten voor onze kleine kustvissers. Werkelijk een jaar dat velen zich nog lang zullen herinneren.

Vermelden we hier nog de cijfers over de aanvoer en de opbrengst van donderdag 26-12-1963: door 12 koppels werden 138.900 kg sprot gelost welke verkocht werd voor 194.798 F. De gemiddelde prijs beliep dus slechts 1,40 F per kg.

Propagandalessen St.-Amandsberg

6 JANUARI

Huishoudschool Evergem. Theorie met kabeljauw, labberdaan, stokvis. Praktijk met viskonserven Globus.

7 JANUARI

Normaalschool visitatie St Amands-berg. Theorie en praktijk met koude visschotels, met verse vis en kon-serven Globus.

13 JANUARI

School Evergem. Theorie gerookte produkten Parlevliet-Drongen. Prak-tijk met die produkten.

16 JANUARI

Normaalschool visitatie St Amands-berg. Theorie en praktijk, alle soor-ten vissen.

20 JANUARI

Normaalschool visitatie St Amands-berg. Theorie en praktijk gerookte produkten Parlevliet.

21 JANUARI

Normaalschool visitatie St Amands-berg. Theorie en praktijk koude vis-schotels met verse vis en conserven Globus.

BERICHTEN ZEEVARENDEN

BELGIE

26/219(T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1-15-1963.

Gedurende de periode van 6 tot en met 18 januari 1964 zullen al-leen op donderdag 9, vrijdag 10, donderdag 16 en vrijdag 17 januari 1964 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sektor door ar-tillerie.

Deze oefeningen worden gehou-den zonder onderbreking van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsondergang.

De schikkingen van B.a.Z. 1-16-1963 zijn van kracht.

26/220 Noordzee. —

Westdiep. Wrak.

Positie 51°02'02".5N — 2°37'10"E. Aanbrengen een diepte van 120 dm « Wk » in bovenstaande positie. (Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken »).

26/221 Belgische kust. —

Wrak gewijzigd.

Zie B.a.Z. 21/171-1963.

Positie: 51°08'03"N — 2°37'33"E.

Het teken van een zichtbaar wrak aanbrengen in plaats van de gepeil-de diepte van 2 dm « Wk ». (Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken »).

26/222 Noordzee. —

Wrak vóór Oostduinkerke.

Juiste positie.

Positie: 51°09'07".5N — 2°39'37"E.

Het teken van een zichtbaar wrak aanbrengen in plaats van het teken van een gevaarlijk wrak in boven-staande positie. (Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken »).

26/223 Belgische kust. —

Rede Nieuwpoort. Wrak.

Zie B.a.Z. 25/215-1963.

Positie: 51°09'56"N — 2°43'05".7E.

De gepeilde diepte van 26 dm « Wk » vervangen door een afge-dregde diepte.

(Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken »).

26/224 Noordzee. —

Wrak « Francis Ashbury ».

Opruimingswerkzaamheden

geëindigd.

Positie: 51°21'25"N — 3°02'08"E.

De opruimingswerken op het wrak « Francis Ashbury » zijn ge-eindigd. De wraklichtboei en de werkboeitjes werden opgenomen.

Aanbrengen het teken van een ongevaarlijk wrak.

B.a.Z. 7/49(T)-1963 sub. a ver-valt.

(Zie Belg. krt. « Vlaamse Ban-ken » en Lichtenlijst 1962 — Nr 200).

26/225(P) Westerschelde. —

Schaar van de Noord onbetrouwbaar

Betonning wordt verlegd.

Positie: ± 5°23'.2N — 4°11'.5E.

Het vaarwater « Schaar van de Noord » is onbetrouwbaar. De be-tonning wordt verlegd.

Nader bericht volgt.

(Zie Belg. krt. « Schelde »).

26/226(T) Schelde. —

Zandvliet. Wijziging in de betonning

Positie: 5°12'13"N — 4°15'16"E.

Een rode lichtboei « Nr. 74A » (Afk.: 1 r 8 sec). werd tijdelijk gelegd in 90 dm water in boven-staande positie.

Deze boei dekt de spuiinrichting voor baggerspecie die kortelings wordt afgebroken.

(Zie Belg. krt. « Schelde »).

26/227 Rede Antwerpen. —

Wrak.

Positie: 51°14'06"N — 4°24'02"E.

Het binnenschip « Andrea Dorea » is gezonken op de rede van Ant-werpen in bovenstaande positie. Het ligt dwars in het vaarwater van 65 tot 115 m be-E de zwarte lichtboei Nr. 109. De minste diepte op het wrak bedraagt 125 dm onder G.LLWS.

Het is verboden in de lijn licht-boei Nr. 109 - Afdak 29B te anke-ren.

(Zie Belg. krt. « Schelde »).

NEDERLAND

26/228 Westerschelde. —

Hansweerd. Stremming Oostsluis

opgeheven.

Positie ± 51°26'.9N — 4°00'.6E.

De in onderstaande B.a.Z. vermel-de herstellingswerkzaamheden zijn geëindigd en de stremming van de scheepvaart door de Oostsluis is op-geheven.

B.a.Z. 24/212(T)-1963 vervalt.

(Zie Belg. krt. « Schelde »).

26/229 Westerschelde. —

Overloop der Valkenisse.

Vaarwater boven Bat. Betonning.

Verplaatsen naar:

a. 51°22'26"N — 4°06'52"E de

rode ton Nr. 58.

b. 51°22'29"N — 4°08'15"E de

rode lichtboei Nr. 60.

c. 51°22'38"N — 4°08'38"E de

rode ton Nr. 62.

d. 51°22'52"N — 4°09'17"E de

rode lichtboei Nr. 64.

e. 51°23'48"N — 4°12'31"E de

groene stompe wraklichtboei.

f. 51°23'08"N — 4°12'43"E de

zwarte lichtboei Nr. 81.

g. 51°23'19"N — 4°12'49"E de

rode lichtboei Nr. 68 met radarre-flektor.

(Zie Belg. krt. « Schelde » en Lich-tenlijst 1962 — Nr. 494).

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.)

van kracht op 24-12-1963.

28. Haven Zeebrugge. — Positie 51°21'00"N — 3°12'00"E. Verkeer-signalen buiten dienst. 180725.

326. Haven Zeebrugge. — Positie 51°20'30"N — 3°11'30"E. Geleide-lichten (235°) uitgedoofd. 240300.

374. Haven Zeebrugge. — Positie 51°20'30"N — 3°12'00"E. Lichtboei

« M.B. » tijdelijk opgenomen. 271500.

415. Duinkerke NE nadering. —

Positie 51°13'30"N — 2°39'00"E.

Lichtboei « D2 » brandt onregelmatig.

191745

419. Haven Oostende. — Positie

51°14'00"N — 2°56'00"E. Dagtijsei-nen buiten dienst. 230930.

EEN NIEUWE REDERIJ GESTICHT

Vorige week werd bij een notaris te Oostende een nieuwe rederij gesticht als naamloze vennootschap en zullende de naam dragen van « Viking ».

De vennoten stellen zich voor schepen te kopen en te verkopen.

Hun vangsten te verkopen en de uitbating ervan te verzekeren.

Het maatschappelijk kapitaal werd gebracht op één miljoen frank.

De vennoten welke de uitmaken van de maatschappij zijn:

Camille Menu, directeur van de Motorvisserij, Louis Aspeslagh, beheerder van maatschappijen, de kinderen Jacques, Jean, Charles en Victor (zoon Charles) Seghers en een paar anderen. Naar het schijnt is de be-eeling een hekreiler te bouwen.

Na de verdwijning van de grote rederij Motorvisserij, is de oprich-ting van deze nieuwe rederij, ten-schetsend.

KERSTFEEST OP GODTSCHALCK

GIFTEN VOOR KERSTDAG EN
NIEUWJAAR

Hierna volgen de bedragen der giften welke op ons blad voor deze edele werken toekwamen:

Nieuwsblad van de Kust - Visserijblad	1000 F
Fa. Leon Van Eessel, Antwerpen	5000 F
Hand in Hand, Zeebrugge	1500 F
Hulp in Nood	1500 F
Coop. SCAP	1000 F
Verbond der Kustvisserij	1000 F
Mevrouw Popieul A. (O.112)	250 F
Cadron Julien	100 F
Becu Danielle	100 F
Adv. Heymans	100 F
O.V.A.	250 F
André Berbiers	100 F
Werkhuizen André Brusselle, Nieuwpoort	500 F
Pêcheries à Vapeur N.V., Oostende	500 F
Pauwaert Maurice, Gent	600 F
Lijst Terrijn, Gent	
Paviljoen Astrid, Coupure, Gent,	100 F
Brouwerij A. Meiresonne, Gent,	200 F
Omhaling voordracht Telefoon-en Telegraafkring Gent	350 F
Grand Bazar, Gent	
(aankoopbon)	75 F
Fa Bovit, Vismijn Oostende,	20 F
Dhr. Halchef, Vismijn Oostende	40 F
Fa Parleviet, Oostende	100 F
Fa Louis Gekiere, Oostende	100 F
Fa Verleye F., Oostende-Gent	50 F
Fa Knockaert, Oostende	50 F
Oostendse Kredietbank	250 F
L'Industrielle des Pêcheries	200 F
Senecaut pvba	500 F
H. Boudolf	1000 F
Labiau	100 F
Rederscentrale	1500 F
Froid Industriel	1000 F
Utterwulge Emiel, Albert en Leon, Heist-a-Zee	300 F
H. Zwart, IJmuiden	500 F
Visseers van Nieuwpoort	100 F
Larrange Simonne, (N.498)	100 F
Scheepswerf Wwe Deweert en Zonen Oostende	500 F
Hand in Hand Oostende	500 F
Blommaert Frans	500 F
Louis Dedrie	1.930 F
Vislossersbond Van Waes	200 F
O.185 & O.188	1.000 F

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

De sprotopvangregeling

Bijzondere toestanden welke zich voordoen hebben het noodzakelijk gemaakt de schikkingen inzake sprotopvangregeling aan te passen. Met dit doel werd op zaterdag 28-12-1963 een speedvergadering belegd te Nieuwpoort te 15 uur en een te Oostende te 19 uur.

Beide vergaderingen werden voorgezeten door dhr P. Vandenbergh. Te Nieuwpoort noteerden we de tegenwoordigheid van dhr J. Verbanck, mijnbestuurder en de HH. Lelouarne en Desaevers, beheerders van Rederscentrale. Verder waren er ruim 30 sprotvangers aanwezig. Te Oostende woonden er ruim 35 sprotvangers de vergadering bij. Beide vergaderingen verliepen in een geest van begrip en samenwerking, alhoewel moest vastgesteld worden dat sommigen het niet altijd bij het rechte eind hebben. Het is niet altijd het juiste wat op het eerste zicht kan vastgesteld worden. Het is enkel nadat alle aspecten belicht zijn en de grond van de zaak onderzocht wordt, dat de juiste besluiten kunnen getrokken worden. In dit licht gezien zijn deze vergaderingen alleszins geslaagd te noemen, daar alle sprotvangers de nieuwe schikkingen hebben bijgetreden omdat ze allen, na het nodige commentaar te hebben gehoord, bewust waren van het feit dat het noodzakelijk was en niet anders kon zijn.

Zowel te Nieuwpoort als te Oostende werd vooraf de toestand gegeven van de sprotopvangregeling en het opvangfonds voor sprot voor de periode van 14-10 tot 21-12-'63.

Hierna laten wij in grote lijnen de gegevens volgen. Te Oostende werd voor deze periode 59.496 kg opgevangen aan 4 F en 70.002 kg aan 2,50 F, voor een waarde van 450.429 F. Te Zeebrugge werd er 26.250 kg opgevangen aan 4 F en 1.850 kg aan 2,50 F voor een waarde van 119.050 F. Te Nieuwpoort werd 144.163 kg opgevangen aan 4 F en 214.468 kg aan 2,5 F voor een opvangwaarde van 1.212.978 F.

In totaal voor de drie havens: 229.909 kg aan 4 F opgevangen en 286.320 kg aan 2,5 F of 516.229 kg voor een totale opvangwaarde van 1.782.457 F.

Hiervan werd 447.872 kg afge-staan aan de vismeelfabrieken voor een waarde van 313.511 F en 68.357 kg aan de konserveerijver-heden voor een waarde van 168.073 F.

De totale tussenkomst bedraagt 1.302.775 F.

Voor de sprot nu van meer dan 100 st/kg werd in totaal 64.700 kg uit de markt gehaald, waarvoor Rederscentrale in totaal voor 24.542 F tussenkwam.

Deze hoge tussenkomsten hebben voor gevolg dat een groot deficit in de sprotopvangfonds is ontstaan, namelijk ongeveer 570.000 F.

Na deze gegevens aan de sprotvangers te hebben medegedeeld werd overgegaan tot de discussie nopens de nieuwe schikkingen welke voorgesteld werden.

Bij deze discussies werd een be-langrijk gedacht te Oostende naar

voor gebracht door dhr Fr. Serie, namelijk om bv. bij massale aanvoe-ren de opvangregeling toe te pas-sen tot een bepaald gewicht, bv. de sprotvangers zouden de minimum-prijs krijgen tot bv. 8.000 à 10.000 kg, wie meer sprot bij heeft, zou 't gewicht boven de 8.000 à 10.000 kg niet verkocht worden maar auto-matisch naar de vismeelfabrieken verwezen worden. Dit idee kan wel-licht onderzocht worden voor vol-gend sprotseizoen.

Hierna volgen nu de schikkingen welke getroffen werden en streng zullen toegepast worden:

1. Op maandag 30-12 en dinsdag 31-12 mocht niet uitgevaren worden.
2. 's Zaterdag mag geen sprot meer aangevoerd worden.
3. 's Zondags mag niet uitgeva-ren worden voor middernacht.
4. Als vernachte sprot wordt aan-zien, deze door vaartuigen aange-

De Belgisch - Nederlandse Zeemansalmanak 1964

Zoals ieder jaar geeft de Reders-centrale aan de Belgische reders ter zeevisserij een Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, welke aan boord van de respectievelijke vaartuigen dient te berusten. Voor het jaar 1964 is dit boekwerk als volgt door de betrokken reders af te halen:

- Voor alle vaartuigen met Zee-brugge als thuishaven: bij dhr. Vanhulle Fr., op de burelen van de Rederscentrale te Zeebrugge;
- Voor alle vaartuigen met Oost-ende als thuishaven: bij de op-

bracht welke voor middernacht zijn uitgevaren.

5. Van 2-1-1964 mag terug uitge-varen worden en zal de sprotop-vangregeling van kracht zijn.

Volgende minimumprijzen zullen toegepast worden

- 80 st/kg: 3 F.
 - 80 - 100 st/kg: 2 F.
 - + 100 st/kg inhouden aan 2 F, de schipper-reder ontvangt 0,70 F.
- We leggen de nadruk op het feit dat de sprotvangers welke zich aan deze schikkingen niet houden, zon-der verwittiging zullen uitgesloten worden, zowel voor vis als voor sprot, tot 31-12-1964.

Sekretariaat Rederscentrale s.v.,
Handelsvereniging.

Nota van de Redaktie:

Wij willen erop wijzen dat deze maatregel genomen werd in het be-lang van iedereen. De sprotvissers zouden er dan ook verkeerd aan doen deze reglementering over het hoofd te zien. Zij kunnen ervan ver-zkerd zijn dat hen de nodige steun zal verleend worden. Zij moeten evenwel ook beseffen dat slechts door een geordende regeling goede resultaten kunnen bekomen worden.

tredende visafslag; hetzij de O.V.A., hetzij de Movis;

— Voor alle vaartuigen met Nieuw-poort als thuishaven: bij dhr. Verbanck Jozef, directeur van de vismijn te Nieuwpoort (Bestuurs-gebouw).

De vaartuigen uit Zeebrugge of Nieuwpoort die evenwel regelmatig te Oostende verkopen kunnen deze uitgave afhalen bij een der ge-vestigde afslagen, maar dienen dan, hetzij de Rederscentrale te Zeebrugge, hetzij de vismijndirectie te Nieuwpoort, hiervan in te lichten.

DE NIEUWPOORTSE HALLETOREN OMVER- GEREDEN DOOR EEN MOTORFIETSER OF... GROTE DUKDALF IN DE GROND GELOPEN DOOR N.807 „DON BOSCO”

Triestige mentaliteit van Openbare Besturen

Op 19 december jl. kwam de N.807 « Don Bosco » van de rederij Le Louarn Frans, die op de sprot-vangst uitvoer, ter hoogte van de baggermolen die werkzaam is in de Nieuwpoortse havengeul in aanva-ring met de driepikkel die aldaar staat opgesteld.

De motor draaide op dead-slow terwijl het Nieuwpoortse vissers-vaartuig langs de W-zijde de bag-germolen passeerde. Terwijl schip-per Le Louarn nog zijn vaart ver-minderde voelde hij tijdens het pas-seren van de baggermolen, een lichte wrijving aan de boeg van zijn schip.

In de schijn van zijn lichten he-merkte hij de pijler van een drie-pikkel die omver gelopen was en langzaam heen en weer deinde.

Schipper Le Louarn zette onmid-dellijk koers naar de meerkade al-waar een grondig onderzoek werd ingesteld. Zowel op de voorsteven als op de verf kon geen het minste

spoor van schade aangetroffen wor-den. Een verslag werd neergelegd, terwijl door de betrokken diensten van Bruggen en Wegen een onder-zoek werd ingesteld.

Iedereen met een beetje gezond verstand weet evenwel maar al te best dat een klein vissersvaartuig zo maar niet een dergelijke grote driepikkel kan omlopen, zonder zelf ook maar de geringste schade op te lopen, laat staan 'n driepikkel zonder meer af te breken, van een halve meter in het vierkant dikte.

De diensten van Bruggen en We-gen hebben anderzijds zelf vroeger reeds kunnen vaststellen dat zowel driepikkels als andere kunstwerken in de Nieuwpoortse haven bescha-digd werden, tijdens het uitvoeren van baggerwerken.

Niets is evenwel gemakkelijker dan de schuld van dergelijke on-gevallen op de rug van een kleine reder te schuiven. — (b)

De BESCHERMKLEDIJ voor de VISSERS

REDERS LAAT U NIET MISLEIDEN DOOR VERKEERDE ONDERRICHTINGEN OF INLICHTINGEN

We ontvingen van de groep leveranciers, welke het op zich genomen hebben, de beschermkledij aan de vissers te leveren, met bons welke ze aan de reders kosteloos willen leveren, hiernavolgend schrijven:

«Mijnheer de Direkteur,

Mogen wij u verzoeken hiernavolgend manifest aan de reders kenbaar te maken, daar het ons voorkomt dat de beroepsafdeling van de Rederscentrale haar rol niet alleen te buiten gaat, maar de leden zelf, onwetend zijn van een zeer lichtzinnig besluit, welke zware schadelijke financiële lasten met zich brengt, waarvan alle reders tenslotte het slachtoffer zullen zijn.»

x x x

Volgens een Koninklijk Besluit van 18-2-1960 is ieder reder verplicht voor zijn volk aan boord, beschermkledij ter beschikking te stellen. In paritair akkoord werd er beslist vanaf 1 juli 1963 daarvoor punten toe te kennen per categorie van vaartuigen en per vaartdag, die thans in januari zouden verleend worden voor de tweede helft van 1963. De categorieën en punten per vaartdag en per categorie werden als volgt vastgesteld:

DEKPERSONEEL: AANTAL PUNTEN PER VAARTUIG:

t/m. 150 PK:	30 punten
151 - 250 PK:	50 punten
251 - 350 PK:	56 punten
351 PK en meer:	73 punten

SCHEEPSKOK:

350 PK en meer:	24 punten
-----------------	-----------

MACHINEPERSONEEL:

501 PK en meer:	20 punten
-----------------	-----------

Deze punten zijn vanaf 1 januari 1964 met terugwerkende kracht tot 1 juli 1963 te geven aan al wie vaart, en voor het aantal dagen dat hij gevaren heeft tussen 1 juli 1963 en 31 december 1963. De reders zijn dus niet verplicht, zoals de Rederscentrale schrijft, een vol half jaar te betalen aan dezen die bij hen in die periode niet vaarden of in de visserij niet gevaren hebben gedurende die periode, zoals ze niet verplicht zijn aan diegenen die op 1 januari 1964 niet meer varen, nog die punten toe te staan. Het geldt hier immers beschermkledij. Voor het tellen van de vaartdagen wordt hetzelfde stelsel als voor de R.M.Z. toegepast. Ieder punt heeft een waarde van 0,10 F. Daarvoor kan met de toegekende punten hiernavolgende uitrusting bekomen worden:

Voor 1000 punten	— 1 zuidwester, waarde 100 F
Voor 3000 punten	— 1 paar laarzen Hevia, waarde 300 F
Voor 550 punten	— 1 paar gutters North, waarde 55 F
Voor 4950 punten	— 1 oliebaai, waarde 495 F
Voor 1350 punten	— 1 olieschort, waarde 135 F
Voor 2500 punten	— 1 overall, waarde 250 F
Voor 250 punten	— 1 muts, waarde 25 F
Voor 550 punten	— 1 paar pantoffels, waarde 55 F.

DE BONS VAN 1-7-1963 TOT 31-12-1963

Deze bons moeten kosteloos door de reders gegeven worden op vraag van de visser aan al wie bij hem gevaren heeft in de periode van 1 juli tot 31 december 1963 VOLGENS HET GETAL VAARTDAGEN EN NIET ZOALS DOOR DE REDERSCENTRALE AAN DE REDERS WORDT WIJSGEMAAKT, VOOR GANS DE PERIODE VAN ZES MAANDEN.

Het is dus onjuist te beweren dat volgens de categorie van vaartuigen waarop hij vaarde, aan elke visser die op 1 januari 1964 aan boord is, 2.700, 6.550, 7.364 of 10.622 punten moeten gegeven worden, zo deze in de laatste zes maanden van 1963 niet of slechts gedeeltelijk aan boord van zijn vaartuig was. De reder moet alleen dat getal punten geven voor de tweede helft van 1963, waarop de visser PER VAARTDAG recht had en niet meer.

EN VOOR 1964 ?

Voor 1964 moeten ze slechts eens in de drie, zes maanden of

op het einde van het jaar een bon geven voor zijn uitrusting, volgens het getal dagen vaart, tenware die visser van reder of categorie van schip verandert en weggaat van die rederij.

In dergelijk geval wordt die visser een bon gegeven VOOR HET GETAL DAGEN DAT HIJ IN 1964 BIJ DIE REDER GEVAREN HEEFT. Het getal punten is op die bon vermeld, alsook het getal dagen vaart.

HOE MOET DE REDER DIE BONS BEZORGEN ?

De reder krijgt volgens de categorie zijner schepen van de leveranciers een boekje bons kosteloos.

Deze bons moet hij slechts aan zijn vissers geven in de voorwaarden hierboven vermeld.

Het is slechts nadat de visser met die bon, een uitrustingsstuk, zoals bepaald in de overeenkomst, gekocht heeft bij een der leveranciers, dat deze laatste aan de reder daarvan een faktuur zal laten geworden voor het bedrag op die bon vermeld. Gaat die bon verloren, dan is dit de zaak van de visser. Brengt een visser die bon voor de éne of andere reden niet in, dan is dit zijn zaak.

DE REDER OF ZIJN AFGEVAARDIGDE MOET VOOR DIE REDEN, telkens hij een bon geeft AAN DE VISSER, deze laten affekenen op de bonboek. ALLEEN DE BONS DOOR DE ALGEMENE SAMENWERKENDE AANKOOPMAATSCHAPPIJ UITGEGEVEN (A.S. A.M.) ZIJN GELDIG VOOR DE AANKOOP bij de aangeduide firma's.

De aandacht van de reders wordt gevestigd op het feit, DAT DE UITRUSTING DOOR DEZE LEVERANCIERS GELEVERD NIET DUURDER IS, MAAR VAN VEEL BETER KWALITEIT DAN DEZE DOOR DE REDERSCENTRALE GELEVERD.

Wij, gevestigde handelaars die sinds jaren deze kledingstukken in de visserij verkopen en tegen dezelfde prijs als de Rederscentrale aanbieden, hebben ook gemeend U een betere werkwijze te kunnen voorstellen. IN PLAATS VAN DE REDERS VOORAF DUIZENDEN PUNTEN TE DOEN AANKOPEN, GEVEN WIJ DUS DE BONNEN WAAROP HET GETAL DAGEN VAART EN DUS HET GETAL PUNTEN DIENEN INGEVULD. De personen of de organismen die het loon aan uw bemanning uitbetalen, ZULLEN DUS SLECHTS OP EEN BON HET AANTAL VERWORVEN PUNTEN MOETEN INVULLEN, ZODAT DE REDER DIE MAANDEN OF JARENLANG MET HETZELFDE PERSONEEL VAART, DESGEWENST MAAR EEN BON PER JAAR ZAL MOETEN GEVEN, wat ook voor de bemanning beter is, daar het gemakkelijker is één bon te bewaren dan honderden punten.

En het is voor U, reder, voordeliger!

Want uw punten zult U aan de Rederscentrale onmiddellijk moeten betalen, terwijl gij ons slechts zult moeten betalen nadat uw personeel bij ons die bonnen ingeruild heeft, voor de opgegeven beschermingskledij en wij U de faktuur met die bon opgestuurd hebben.

WIJ GEVEN U BIJGEVOLG ALLEMAAL DE GOEDE RAAD UW VISSERS ONZE BONNEN TE GEVEN, UW TUIG DAT VAN BETER KWALITEIT IS, BIJ ONS TE DOEN KOPEN EN GE ZULT ONDERVINDEN DAT DE PRIJS VOOR DE KWALITEIT DOOR ONS GELEVERD, VEEL GOEDKOPER IS, ZODAT U MET UW VOLK OOK MINDER MISERIE ZULT HEBBEN, ZONDER TE SPREKEN VAN DE DUIZENDEN FRANKEN MEER, WELKE MEN THANS VOORBARIG UIT UW ZAKKEN WIL JAGEN.

DIT TUIG KAN AAN DEZE PRIJZEN ALLEEN MITS AFGIFTE VAN DEZE BONS BIJ DE HIERNAVOLGENDE FIRMA'S VERKREGEN WORDEN:

TE OOSTENDE:

Bonded Stores Charles, Hendrik Baelskade, 39.
Kurkenzak (Végé), Hendrik Baelskade, 16.
Pintelon Henri, Hendrik Baelskade, 34.
S.C.A.P., Hendrik Baelskade, 27.

TE ZEEBRUGGE:

Dobbelaere Emiel, Vismijnstraat, 28.
Engelrelst-Latruwe, Vismijnstraat, 26.
Hand in Hand, Rederskaai.

TE NIEUWPOORT:

August Legein, Havenstraat, 1.
Timmerman Frans, Kaai, 22.

Brief uit Yerseke

Nr 958 Yerseke 28-12-1963

« Wat verschijne, wat verdwijne, 't Hangt niet aan een los geval. In 't verleden ligt het heden, in het nu wat worden zal. Opgaan, blinken, en verzinken. Is het lot van iedere dag... (Bilderdijk) ». Als dit nummer van ons blad onder de ogen onzer lezers komt, behoort 1963 met al het wel en wee dat het bracht tot het onherroepelijke en onachterhaalbare verleden en staan we reeds op of over de drempel van 1964. Alle overgang, alle verandering doet ieder onzer als het ware automatisch even nadenken over wat heenging, niet alleen maar tevens zouden we zo gaarne zien nu reeds wat ons te wachten staat. Nu valt overdenken wat in 1963 gebeurde en ons ieder persoonlijk overkwam, hetzij goed of kwaad, aangenaam of onaangenaam binnen de menselijke mogelijkheden, al blijft toch ook hierin tussen ieder onzer verschil in waarneming en ervaring. Maar vooruitzien is de mens niet gegeven. We zijn geen profeten en zij die zich profeteren aanmatigen

zijn volgens een bekende uitdrukking ook nog maar profeten die brood eten. Gewone mensen dus. Op die zogenaamde profetiën kan dan ook geen staat gemaakt worden en kunnen niet dienen om onze toekomstplannen op te richten. Meer houvast geeft dan ook wat onze dichter in de boven weergegeven regels leert indien we het nog niet wisten. Wat wij mensen kunnen weten (hoevelen weten het evenwel nog niet) hoe het vroeger ging. En daaruit kunnen we dan weer zo ongeveer opmaken hoe het verder zal gaan. Want ook in 1964 « zal het gaan zoals het placht te gaan » met andere woorden op dezelfde wijze. Wel wordt het vrijwel steeds zelfde spel door anderen dan in 1963 gespeeld en zijn de rollen mogelijk (vrijwel zeker) aan anderen toebedeeld en ter uitvoering gegeven, maar dat veranderd als zodanig niet zo veel aan het spelverloop. Het meest vaste, het meest opbouwende is ook voor 1964 de wetenschap dat « het niet hangt aan een los geval » maar dat alles verliep,

verloopt en zal verlopen volgens het vaste plan dat de Schepper van hemel en aarde reeds voor de grondlegging opstelde en tot de voleinding zal volvoeren. Dat wil niet zeggen dat de mens zich daar zonder meer rustig bij neerlegt en de dingen die komen kunnen of zullen, onbewogen afwacht. Doch laten we nu liever achteruit dan vooruit zien. Het jaar 1963 zal voor Yerseke en dan speciaal voor de oesterkwekers bekend blijven zolang er geheugenis van zal zijn als het jaar van de catastrofe, de totale vernietiging van het vaak zo bloeiende oesterkwekers-bedrijf. Want dit staat nu wel vast dat is voor Zeeland afgelopen, definitief voorbij. De gevolgen hiervan zullen voor zeer velen nog lang voelbaar en kwetsend zijn hoewel voor de een meer en voor de andere minder. Maar toch... Zoals er een groot verschil was hoe het kweken van oesters persoonlijk werd ervaren. Er zijn oesterkwekers die reeds een paar geslachten lang « erin » zaten en die het voor hun statuts onmogelijk zonder oesters meenden te kunnen stellen. Die mensen (en die zijn er wellicht meer dan men denkt en weet) verloren niet alleen hun oesters maar

verloren eveneens een niet onbelangrijk deel van hun zelfrespekt. Krijgen of hebben het gevoel dat ze zonder oesters niet meer die mensen zijn die zij zich altijd inbeelden te zijn. Belachelijk zegt men wellicht. Misschien, maar in veler geval zeer zeker begrijpelijk. Geheel anders staan zij die in hun vak en werk alleen de bestaansbron zagen. Komen die mensen straks weer aan andere inkomsten dan kan het ze minder schelen of het uit oesterkweken of uit ander werk is dat ze kunnen bestaan. Die bekeken hun werk alleen van de financiële kant. Die mensen passen zich dan ook veel gemakkelijker aan bij de nieuwe of andere situatie. Vanzelf speelt hierbij de leeftijd een voorname rol en vanzelfsprekend maakt ook veel verschil wat er door de verschillende oesterkwekers werd verdiend. Wat er ook van zij te trachten er het beste van te maken geldt voor allen. Jammeren en klagen, hoe begrijpelijk, helpt niet. Steeds blijft waar wat we lezen (onder meer) in « 't Kostelijk mal » (Huygens) « Die 't leche schip beschreidt zeilt daarom niet te dichter, die onder 't pach versucht, draeght daarom niet te lichter ». We zijn hiermee vanzelf nog niet klaar over 1963 en hopen volgende week andere gebeurtenissen te bespreken.

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

	27-12-1964	30-12-1964			
Tongen, grote — Sole, grosse	5.96- 5.68	6.75- 6.—			
3/4 tongen — 3/4 plie	5.56- 5.21	5.55- 5.01			
Bloktongen — Sole moyenne	6.29- 6.02	6.73- 6.28			
Voor-kleine — Petite	7.72- 7.20	8.85- 7.65			
Kleine — Toute petite	6.07- 7.26	7.25- 6.49			
Tarbot, grote — Turbot, gros	4.30- 3.90	4.50- 4.10			
Middel — Moyenne	170.—86.—	232.—88.—			
Kleine — Petite					
Griet — Barbue	57.—43.—				
Middel — Moyen	50.—41.—				
Kleine — Petit	37.—28.—				
Schol — Plie	28.—19.—	41.—30.—			
Grote iek — Grosse	29.—19.—	34.—30.—			
Kleine iek — Petite	34.—22.—	39.—33.—			
Iek 3e slag — 3e sorte	36.—22.—	43.—27.—			
Platjes — Toute petite	33.—22.—	41.—35.—			
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	53.—45.—	76.—62.—			
Middel — Moyen	70.—33.—	71.—62.—			
Kleine — Petit	38.— 8.—	40.—22.—			
Heek, grote — Merlu, gros					
Middel — Moyen					
Kleine — Petit					
Rog — Raie					
Rode poot — Perlon	21.— 3.50				
Grauwe poot — Grondin	54.—43.—	90.—78.—			
Kabeljauw — Cabillaud		62.—44.—			
Gullen — Petit kabellaud	100.—	120.—			
Hozemondhamme — Baudroie	25.—16.—	36.—21.—			
Wijting — Merlan		33.—28.—			
Schar — Limande					
Steenschol — Sole limande					
Zeehaai — Aiguillat	56.—				
Hondshaai — Roussette					
Arend (Pieterman) — Gr. vive					
Makreel — Maquereau					
Horsmakreel — Saurel					
Rode knorhaan					
Keilrog — Raie radiée					
Zeekreeft — Langoustine					
Schaat — Flotte					
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.					
Lom — Brosme					
Kongeraal — Congre					
Leng — Lingue	26.—	50.—			
Schartong — Cardine		21.—			
Volle haring — Hareng	22.—18.—	32.—28.—			
IJle haring — Hareng guai					
Haringshaai — Latour	21.—17.—	29.—28.—			
Steenholk — Tacaud					
Heilbot — Flétan		4.30- 4.—			
Koolvis — Colin	40.—34.—	42.—			
Steed — Esturgeon					
Zeewolf — Loup de Mer					
Pollak — Lieu jaune	49.—31.—	37.—35.—			
Koningsvis					
Zonnevis — St.-Pierre					
Bot					
Mol					
Zalm					

MARKT IJMUIDEN

Van dag tot dag

Vrijdag was de aanvoer door 52 schepen in IJmuiden 4.710 kisten vis, waarvan 530 schelvis, 310 radio, 390 wijting, 180 gul en kabeljauw, 10 koolvis, 1.650 westkustharing, 175 kleine haring, 70 makreel, 930 schol, 80 tarbot, 190 varia.

De prijzen voor tong waren zeer hoog, speciaal voor de slips. Tong 1 kwam tot f 7,72. Schelvis kwam ook bij de kleinste soort tot de hoogste prijs, nl. f 70 per kist van 50 kg. De voornaamste besommingen waren: KW.206 f 9.410, KW.149 f 7.600, KW.144 f 10.200, KW.171 f 7.050, KW.117 f 6.350, KW.180 f 6.750, KW.136 f 5.150, KW.12 f 6.640, KW.191 f 7.740, KW.100 f 6.500, HD.74 f 6.050.

In Scheveningen was de aanvoer 180 wijting, 250 schol, 1.600 westkustharing en 6.000 kg tong.

Maandag was de aanvoer in IJmuiden 1.680 kisten vis, waarvan 290 schelvis, 240 wijting, 160 gul en kabeljauw, 30 koolvis, 290 haring, 460 schol, 50 tarbot, 120 varia, 240 stuks kabeljauw en 12.000 kg tong. Er waren 25 schepen aan de markt.

Ook nu weer waren er hoge prijzen voor tong. Tong 1 liep op tot liefst f 8,85, bij de schelvis was nu de grootste soort het duurst: f 76. De voornaamste besommingen waren: KW.121 f 6.200, KW.122 f 5.150, KW.41 f 33.000, KW.139 f 8.200, KW.90 f 5.000, KW.143 f 7.820, KW.132 f 8.850, KW.207 f 7.500, KW.165 f 9.450, KW.28 f 7.620, KW.128 f 6.740, IJM.154 f 9.440, IJM.18 f 10.750, IJM.45 f 6.650.

In Scheveningen was de aanvoer 10 wijting, 5 koolvis, 750 westkustharing, 120 schol en 1.500 kg tong.

WAAROM ?

JA, WAAROM VEEL GELD BETALEN VOOR DURE VLOTTERS ?

Koopt uw VLOTTERS in PLASTIEK bij

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

H. BAELSKAAI, 27 OOSTENDE

PRAKTISCH ONVERSLIJTBAAR
GROTE DRIJFKRACHT

Uiterst goedkoop : 73,- F

EN... OOK HIER TELT DE RISTOURNE !

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

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE — Tel. 716.89

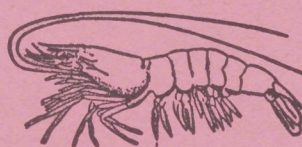
LEEST „ HET VISSERIJBLAD ”

Voor
nieuwbouw
en
herstellingen
van
schepen

N.V.

**BELIARD-
MURDOCH**

(2049)



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import
TELEFOON

Privé : 540.06

Magazijn : 541 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Speciaiteit van verse
gepelde garnalen

Thuisbestelling
in de grote centra

Verzending
in gans het land

(2182V)

Reders en Vishandelaars

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

**Froid
Industriel**

Telefoon : 717.91

(2180V)

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen

Oudaan 26

ANTWERPEN :

Tel. 32.38.55 (8 lijnen)

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

★

BRUSSEL :

Keizerinlaan 66

Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

LUIK :

Boulevard

de la Sauvenière 24

Tel. 23.33.93 - 23.16.01

★

HAMBURG :

Leon Van Eessel & Co

Dammörstrasse 31

Tel. : 34 27 00 - 34.27.18

Telex 021 - 4236

Leoneessel, Hamburg



Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

(185)

Adverteert in

„Het Visserijblad”

Uw vakblad !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**



VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

ART