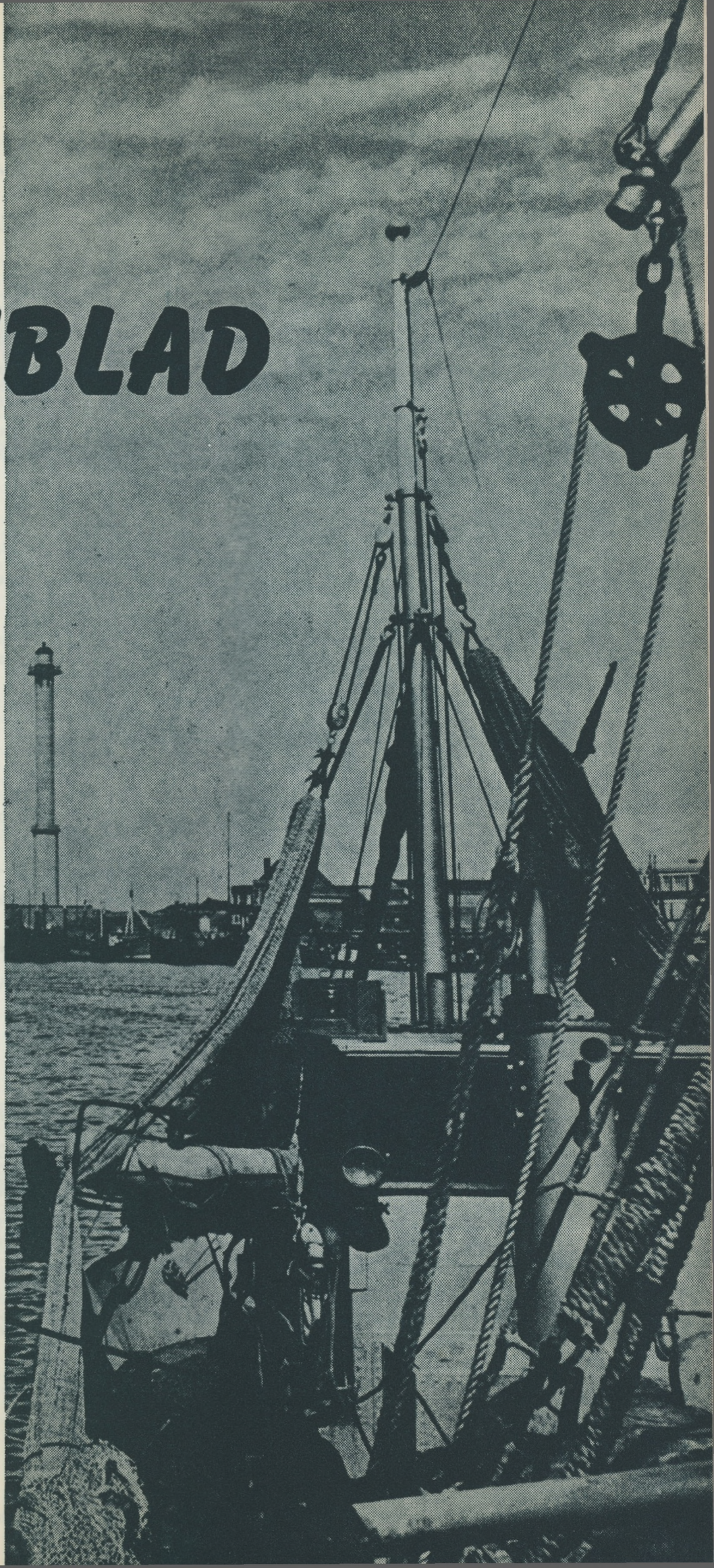


HET VISSERIJBLAD



Vrijdag 4 februari 1966
32e jaargang
Nummer 5
Prijs 10 F
Verschijnt wekelijks

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

ZATERDAG, 5 FEBRUARI,
van 22 uur af.

ZONDAG, 6 FEBRUARI,
THE-DANSANT,
van 16 tot 20 uur :

Ginette Garcin

MERINO COSTA
EN ZIJN ORKEST

FRANZ ANDRE
PIANO

AMBASSADEURSZAAL

WOENSDAG, 9 FEBRUARI,
te 20 uur :

HET NATIONAAL BALLET VAN GUINEA

Plaatsen : 80 en 100 fr.

Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal Oostende

Tel : (059) 751 11.
(van 9 tot 13 uur en
van 14 tot 16 uur).

ZATERDAG, 26 FEBRUARI
te 21 uur :

GROOT
LIEFDADIGHEIDSBAL

ingericht door de
„ROYAL CERCLE
COECILIA”

Bal du Rat Mort

Thema :
„CARNAVAL EN
SEVILLA”

7 orkesten — Avondkledij
verplicht voor
niet-gemaskerden.

Inkom :
200 fr. per persoon —
Studenten : 150 fr.
op vertoon van hun kaart
aan de ingang.

Toegangskarten te verkrijgen :

- Casino-Kursaal
Tel. : (059) 751 11
- Royal Cercle Coecilia,
Wapenplein 8
Tel. : (059) 723 90
- Hotel Imperial,
Van Iseghemlaan 76
Tel. : (059) 754 81
- Hotel Viking,
Boekareststraat 2
Tel. : (059) 776 61
- Beaulieu — Kursaal
Tel. : (059) 720 61

Voor alle inlichtingen :

Casino-Kursaal Oostende
(7379W—4832N—5716V)

REDERS en
VISSERS,
voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73
beroepsvereniging

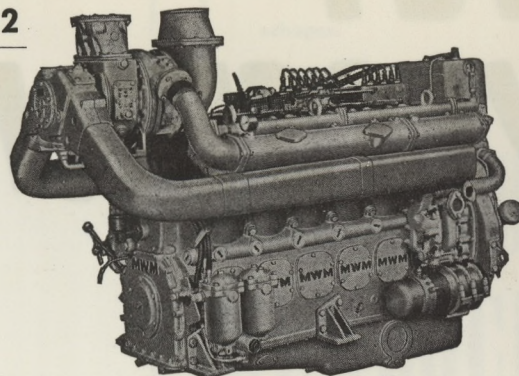
HAND IN HAND

MWM DIESEL

4-takt scheepsdieselmotoren van 8 tot 2260 PK

TRHS 518 V-12

480 PK in 12 cil.
in V bij
1500 Tpm met
reduktie-
omkeerkoppeling
tot 5/1 =
300 Tpm op
de schroef.



De M.W.M.-V motoren van het type RHS 518 worden gebouwd in 12 en 16 cilinders met krachten gaande van 250 PK bij 1000 Tpm tot 810 PK bij 1500 Tpm, met zoetwaterkoeling.

De motor met het maximum van kracht op het minimum van plaats.

Vertegenwoordigd in België door de :

Firma **F.A. SANSENS, N.V.**
Kasteellaan 28, GENT

Tel. 09/25 17 30
09/25 68 81

Telegr. BENZDIESEL

(5683V—5)

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeingen en herverezekerungen

Oudaan 26
ANTWERPEN :
Tel. 31.48.70 (10 lijnen)
Telex :
Leoneessel Antwerpen
AN 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
Dammtorstrasse 31
Tel. 34.27.00 — 34.27.18
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg



Korrespondenten in :

Londen Parijs New-York Rotterdam

DE GEMEENSCHAPPELIJKE VISSERIJPOLITIEK.

Belangrijk exposé van de heer R. Bauwens, voorzitter van «Europêche»

Op het eerste Internationaal Kongres van de kabeljauwindustrie, georganiseerd door de «Fondation Française d'Etudes Nordiques» te Rouen op 27, 28 en 29 januari jl. wijdde de h. R. Bauwens, voorzitter van de Rederscentrale en tevens voorzitter van Europêche, enkele belangrijke beschouwingen aan het te voeren gemeenschappelijk visserijbeleid in het kader van de Europese Gemeenschap.

Hieronder geven wij de Nederlandse versie weer van dit belangrijk exposé.

«Het Verdrag van Rome heeft tot doel, door het oprichten van een gemeenschappelijke markt en door het geleidelijk nader tot elkaar brengen van het economisch beleid van de Lid-Staten, HET BEVORDEREN van de harmonische ontwikkeling van de economische activiteit binnen de gehele gemeenschap, een voortdurende en evenwichtige expansie, een grotere stabiliteit, een toenemende verhoging van de levensstandaard en nauwere betrekkingen tussen de staten welke de Gemeenschap verenigt.

Teneinde bedoelde objectieven te kunnen bereiken, beschikt de gemeenschap over verschillende instellingen en voorziet zij verschillende maatregelen. Bekennen we evenwel voor alles dat de visserij-professionelen deze maatregelen aktueel heel wat klaarder bekijken dan dit het geval was in 1958 (jaar van het in werking treden van de EEG), hetgeen er hun toe leidt de toekomst te bekijken uit een meer realistische gezichtshoek.

Het geheel van de problemen verbonden aan een gemeenschappelijke markt voor de visserijsector, draait rond drie op punt te stellen politieken, te weten :

1. Het produktiebeleid;
2. Het handelsbeleid;
3. Het structureel beleid.

1. HET PRODUKTIEBELED

Dr. S.L. Mansholt, Vice-Voorzitter van de EEG-Kommissie, formuleerde ter gelegenheid van de Europese Visserijdag op 18 juni 1963 te Oostende volgend citaat :

«Het specifieke, eigen aan de visserijsector, is het feit dat de produktieplaatsen, t.w. de visgronden, een internationaal karakter hebben. Alleen op grond hiervan is het nodig, dat de visserijvraagstukken internationaal worden behandeld en opgelost, omdat eenzijdig getroffen maatregelen dikwijls diep ingrijpende consequenties voor de visserij van andere naties kunnen hebben.»

Ik ben van oordeel dat deze conceptie aan de basis dient te liggen van alle politiek; evenwel er direkt aan toevoegend dat het niet volstaat enkel te konstateren dat de visgronden internationaal zijn, maar dat er in de eerste plaats dient over gewaakt te worden dat deze visgronden hun internationaal karakter BEHOUDEN.

De slogan «Gemeenschappelijke Markt», «Gemeenschappelijke Visgronden», dikteert de oplossing van dit probleem tussen de EEG-lidstaten.

Ik meen te weten dat binnen afzienbare tijd, de vrije toegang tot de territoriale wateren en visserijzones der landen-leden, een voldongen feit zal zijn. Het Verdrag van Rome voorziet voldoende maatregelen ter zake om dit standpunt te verrechtvaardigen.

Tot onze spijt moeten we ten ander vaststellen dat onze territoriale wateren weinig visrijk zijn en als dusdanig ook niet fel begeerd worden. Het is in haar buitenlandse betrekkingen, t.t.z. deze t.o.v. derde landen, dat de EEG de meest betekende rol zal dienen te spelen.

Gezien de economische belangrijkheid van de Gemeenschap, is het absoluut wenselijk dat in de toekomst, de EEG-kommissie, alle vraagstukken in verband met de visgronden en visserijzones, de uitbreiding der verboden zones en alle andere lidstaten omtrent de territoriale wateren, in naam en voor rekening van de lidstaten behandelt.

De stellingname van de kommissie zou vanzelfsprekend vooraf dienen opgemaakt te worden door de nationale en professionele autoriteiten gebaseerd op het principe van vrijheid der zee en van de vrije toegang tot alle visgronden.

Een moderne visserij dient onophoudelijk ondersteund door wetenschappelijk onderzoek.

Het visserijonderzoek, dient te geschieden door bekwame en gediplomeerde vorsers die over de meest moderne en complete uitrusting beschikken. Dergelijke onderzoeken zijn moeilijk en slaan niet steeds op die problemen dewelke de beroepsmensen als de meest dringende beschouwen. Op nationaal vlak, meen ik daarom de wens te mogen uitdrukken dat in de toekomst de reder en de schipper, intenser zouden worden betrokken bij de uitgevoerde proefnemingen en dat de belanghebbenden beter hierover zouden worden ingelicht.

Op kommunautair vlak, op internationaal plan dus, volstaat het evenwel niet de verkregen resultaten of de te ondernemen onderzoeken mede te delen.

En volledige harmonisatie van de verschillende akties inzake onderzoek is noodzakelijk en wel zo, dat de werkzaamheden verdeeld kunnen worden tussen de verschillende geïnteresseerde landen, rekening houdend met mogelijkheden dezer landen zowel wat de wetenschappelijke vorsers als de materiële mogelijkheden betreft.

Evenzeer is het wenselijk dat tot experimentele visserijen wordt overgegaan door een Europese vloot, teneinde te kunnen blijven konkureren met de Aziatische en Oosterse landen.

2. HET HANDELSBELED

De tijd waarin de reder zich enkel hoefde bezig te houden met de uitbatingsproblemen van zijn vaartuis, is voorbij. De kompleksheid van het beroep en de talrijke onderling van elkaar afhingende factoren die het exploitatie-rendement beïnvloeden, hebben er toe geleid dat de heden-daagse reder zich rechtstreeks dient in te laten met de commercialisatie van zijn vangsten. Over welke middelen beschikt deze reder om de prijs van zijn produkt te verdedigen.

1. Het systeem van minimumprijzen;
2. Het systeem van de aan de markt onttrekken van een gedeelte van de vangsten vóór de openbare verkoop.
3. Het systeem van vaste kontrakten (kontraktprizen).

Rekening houdend met het feit dat het doel een prijsstabilisatie is, kunnen de drie voornoemde procédés elkaar aanvullen.

A. Het stelsel van minimumprijzen

De Direktieraad van Europêche, bewust zijnde van de grote belangrĳheid van deze konceptie, richtte een werkgroep op onder de zeer bevoegde leiding van de h. LEGAREC (Fr.).

Bedoelde werkgroep beëindigde haar werkzaamheden en een grondige studie werd opgesteld en overgemaakt aan de nationale kommunautaire autoriteiten.

Het systeem voorziet het uit de openbare markt trekken van alle vis die een vooraf vastgestelde prijs, de minimum- of interventieprijs, niet bereikt. De aldus uit de markt getrokken hoeveelheden werden verwezen naar de fabrieken der bijprodukten, en een compensatiefonds zou de reder het verschil vergoeden tussen bedoelde minimumprijs en de prijs verkregen door deze fabrieken. Tijdens een overgangperiode zou de compensatiekas een nationaal karakter bezitten en bij voorkeur worden beheerd door de reders. Na deze periode zou de kas gemeenschappelijk (internationaal) en gevoed worden door de invoertaks, voortkomende van het gemeenschappelijk buitentarief, t.o.v. derde landen.

De minimumprijs dient vanzelfsprekend vastgesteld te worden op een bevredigend niveau, hetwelk de exploitatieprijs benadert.

De toepassing van het systeem moet soepel zijn, opdat het in alle gevallen zou kunnen functioneren, evenzeer als in alle omstandigheden, gegeven zijnde de eigen karakteristieken en problemen van elke haven.

Het is een verheugend feit dat alle nationale autoriteiten, zonder uitzondering, de gegrondheid en de waarde van een dergelijk systeem erkennen en aan de professionelen de toepassing ervan aanbevelen.

Alhoewel de modaliteiten en de juridische basis van land tot land uiteenlopen, meen ik dat, het principe aanvaard zijnde, de harmonisatie ervan binnen de voorziene tijd zou dienen verwezenlijkt te zijn, rekening houdend met het feit dat harmonisatie niet uniformisatie betekent.

B. Het systeem van voorafname.

Doel van het stelsel van minimumprijzen is het voorkomen van een complete prijsinzinking in de markt.

Gegeven zijnde dat de minimumprijzen beneden de exploitatiekosten liggen, is een onderneming niet leefbaar onder dergelijke voorwaarden. Bovendien impliceert dergelijk systeem het bestaan van een compensatiefonds, hetgeen bijkomende uitgaven voor de reder betekent.

Om deze redenen is het ideale, in een goed georganiseerd economisch systeem, het in evenwicht brengen van vraag en aanbod, t.i.z. het aanpassen van de vangsten aan de vraag in de markt.

Evenwel wordt er maar al te goed beseft dat het resultaat van de visserij voor een groot gedeelte buiten de invloedssfeer ligt van reder en bemanning. Denken we o.m. alleen maar aan de biologische en meteorologische effecten. Bovendien mag evenmin de invoer uit het oog worden verloren. De enige mogelijkheid bestaat in het aan de markt onttrekken, dus vóór de verkoop, van een vooraf te veel beoordeelde hoeveelheid visprodukten. Het ligt echter voor de hand dat de persoon of de instantie die hierover oordeelt, bevoegd en uiterst goed op de hoogte dient te zijn van de aanvoer in de andere havens, alsmede van de behoeftigen van kopers en uitvoerders.

Bovendien spreekt het voor zichzelf dat dergelijke vis onder geen enkel voorwendsel meer in de verse handel mag worden gebracht, maar dat ze dient afgestaan aan de visverwerkende- of aan de diepvriesnijverheid.

C. Het systeem van vaste kontrakten.

Een derde mogelijkheid teneinde de markt te stabiliseren, bestaat in het afsluiten van kontrakten tegen vast te stellen prijzen door de reders, middens met de visverwerkende nijverheden. Dit brengt mede dat de reder, vooraleer de totaliteit van zijn hoeveelheden op de markt te brengen, een bepaald quantum aan een bepaalde prijs onttrekt aan de openbare verkoop en dit afstaat aan de visverwerkende nijverheid.

Een dergelijk systeem is vooral aangewezen voor pelagische vis.

Haring, sardienen, makreel en sprot zijn vissoorten die in grote hoeveelheden kunnen worden gevangen.

De reder en bemanning hebben er alle belang bij, zich een stabiele en winstgevende prijs te zien verzekeren voor een gedeelte van de vangst, terwijl het andere gedeelte aan de fluctuaties van de markt onderhevig blijft. Eveneens de verwerkende industrie vindt hierbij baat, vermits een dergelijk procédé voor een verzekerde bevoorrading aan concurrentie toelaatbare prijzen zorgt.

Buiten de bescherming van de prijs voor zijn produkt moet de reder eveneens kunnen beroep doen op een ander regulerend element, met name de vrijheid van rechtstreekse landingen in de andere havens. Ik ben er mij van bewust dat een dergelijke maatregel op 't eerste zicht de reders afschrikt. Maar geloof me, ondervinding in Beneluxverband heeft uitgeezen, dat de incidentie veel minder nefast is dan oorspronkelijk werd gedacht.

Wij hebben nl. gekonstateerd dat :

- De direkte landingen gebeuren ten koste van de invoer langs de landelijke kanalen.
- Het contact met buitenlandse vissers van bijzonder belang is voor de nationale bemanning.

c. Een nieuwe handelsstroom wordt geschapen, hetgeen uiteindelijk ten goede komt aan de lokale uitbating.

Het is vanzelfsprekend, dat vanaf het ogenblik dat rechtstreekse landingen, hetzij gedeeltelijk, hetzij volledig worden toegelaten, elk vaartuig afkomstig van een andere lidstaat, onderworpen moet worden aan dezelfde verplichtingen en dezelfde lasten dient te dragen als de nationale vaartuigen.

3. HET STRUKTUREEL BELEID

Het doel van een structuurpolitiek is het verkrijgen van een doelmatige samenstelling van de vissersvloot teneinde op lange termijn een evenwicht te bekomen tussen aanvoer en invoer enerzijds, en verbruik en uitvoer anderzijds.

Uiteraard valt te begrijpen dat een structurele politiek niet enkel op nationaal vlak, maar ook op kommunautair vlak dient gericht te zijn. Bij het vaststellen van een structureel beleid dient o.a. rekening gehouden met het probleem van de «overfishing» alsmede met het te voeren EEG-handelsbeleid. Een structureel beleid omvat een zeer uitgebreid en is voor het grootste gedeelte een nieuw domein voor onze economie.

De Direktieraad van Europêche heeft ook hier een werkgroep belast met de opdracht een gemeenschappelijk structureel programma op te stellen. De werkzaamheden werden onlangs aangevat zodat het nog te vroeg is om nu reeds ideeën naar voren te brengen. Niettemin kon men zich reeds vergewissen van de ingewikkeldheid van een dergelijk beleid en kan nu reeds worden gezegd dat van alle belanghebbenden een dosis goede wil zal worden gevergd. Overigens staat het vast dat een oplossing enkel op het niveau van de Gemeenschap zal kunnen worden gevonden.

Onder onderhavig hoofdstuk wens ik eveneens het vraagstuk van de rechtstreekse en onrechtstreekse subsidiëring aan de visserij aan te snijden. Ik geloof dat voldoende bewezen is geworden dat de visserij, in een systeem van vrije concurrentie en aan zichzelf overgelaten, niet leefbaar is. Aan de andere kant blijft de visserij een belangrijke economische sector. Precies zoals de landbouw en de steenkoolnijverheid, vormt zij een belangrijker bron van staatsinkomsten, dan om het even welk inkomen uit buitenlandse deviezen.

Ook op het gebied van voedselvoorziening levert de visserij 'n belangrijke bijdrage. De visprodukten zijn rijk aan eiwitten en andere voedende bestanddelen waaraan steeds meer en meer behoefte zal ontstaan.

Een ander aspekt dat evenmin uit het oog mag worden verloren is de bemanning en haar opleiding. Wij weten dat het vissersmilieu een kweekschool vormt die andere maritieme sectoren van werkkrachten voorziet. Om deze reden dient een interventie in het belang van de exploitatie, en waarvan ook de visser geniet kan aangemoedigd.

Het zou derhalve normaal zijn dat in de naaste toekomst de gouvernementen deze economische sektor steunen, ja zelfs in belangrijker mate dan dit in het verleden het geval was.

Tevens valt er niet aan te twifelen dat in de onmiddellijke toekomst de redereien der verschillende lid-staten allen voor dezelfde problemen zullen komen te staan, zodat ook hier de systemen van rechtstreeks en onrechtstreeks steun aan de visserij zullen dienen geharmoniseerd te worden.

Een harmonisatie die zich naar boven toe zal dienen te richten en niet naar beneden.

Het is ongetwijfeld noodzakelijk dat de exploitatie van die aard moet zijn dat ze een aantrekkingskracht uitoefent op het kapitaal, opdat de redereien over voldoende financiële middelen zouden beschikken met het oog, wil deze niet verouderd worden, op het regelmatig aanpassen van de vloot aan de gewijzigde eisen. Waarom zou de Gemeenschap in de toekomst de verantwoordelijkheid en de lasten van deze interventie niet op haar nemen, aldus de continuïteit waarborgend en verzekerend.

In praktisch alle lid-staten doet zich een tekort aan bemanning sterk gevoelen. Verschillende landen deden reeds beroep op buitenlandse vissers. Alle initiatieven kenden evenwel niet steeds hetzelfde succes.

Het heeft geen zin kapitaal te investeren in de bouw van vaartuigen als men niet over de vereiste bemanning beschikken zal. Enkel door een stelsel van sociale voordelen zullen de bestaande vissers behouden blijven of zullen nieuwe elementen kunnen worden aangetrokken tot het harde vissersberoep.

Hierbij aansluitend worden ook de eisen in verband met de opleiding strenger. De dagelijkse wijzigende technische evolutie en de mechanisatie vereisen van de visser steeds meer vakkenis en specialisatie zodat de opleiding die een uiterst belangrijke rol zal spelen, in die zin zal dienen herzien te worden. Ik meen zelfs te mogen beweren dat het probleem van de bemanning, en dit zowel kwantitatief (het aantal), als kwalitatief (de opleiding), aktueel het belangrijkste is onder alle problemen die zich heden ten dage in os beroep stellen en ik ben geneigd te beweren de van de oplossing ervan het lot van de redereien afhangt.

Ik ben er mij van bewust dat het exposé ver van volledig is. Het betreft slechts enkele facetten van een gans programma. De bedoeling was enkel uw aandacht te vestigen op enige punten van overwegend belang, waaruit blijkt dat, de Gemeenschap, goed- of kwaadschiks, een doorslaggevende rol in ons beroep zal hoeven te spelen.

Op Europêche rust de taak de verantwoordelijke autoriteiten voor te lichten. Haar structuur, de bekwaamheid van haar leden en vooral de geest die hen bezielt staan er borg voor dat zij in haar zending zal slagen.

OOSTENDSE SCHEEPSWERF BELIARD EN MURDOCH IN FEEST

82 WERKNEMERS VEREREMERKT MET NIJVERHEIDSERETEKEN

Zaterdag j.l. betekende voor de Oostendse scheepswerf Béliard & Murdoch in het algemeen en twee en tachtig werknemers — arbeiders en bedienden — in het bijzonder een bijzondere dag. Inderdaad werd tijdens een plechtigheid in het Oostendse feestpaleis overgegaan tot de uitreiking van nijverheids-eretekens in aanwezigheid van de laureaten en hun familie, de heer directeur-generaal, tevens voorzitter van het praesidium, Lauwereyns, schepen van Oostende en senator, Vanden Kieboom, schepen van de Oostendse haven, volksvertegenwoordiger Dries Claeys en het voltallige kaderpersoneel van de feestende werf.

Het was de directeur-generaal die, na de te dekeren werknemers geluk te hebben gewenst en gewezen te hebben op de ruime verdiensten welke zij stuk voor stuk hadden in de verdere uitbouw van het bedrijf, de zitting voor geopend verklaarde.

X X X

Hierop werd door directeur Dewinter van de scheepswerf Béliard & Murdoch overgegaan tot de naamafroeping van de laureaten die ieder het eretekens door een lid van het praesidium op de borst gespeld kregen hetgeen telkens gepaard ging met een ware ovatie van de nokvolle zaal.

Hieronder geven wij trouwens de namen van de vereremerken

Gouden Medaille der Kroonorde

dienstjaren

Dhr. Jacques DENOCKER, bedrijfs-leider	39
Charles VOLLEMAERE, meestergast	42
André DEFURNE, id.	39
Charles GOETHALS, id.	39
Médard JOORIS, id.	36

Gouden Medaille der Orde van Leopold II

dienstjaren

Dhr. Albéric Devriese, brigadier,	34
Edmond Jonckheere	43
Gustaaf Klasing	42
Achiel Blomme	38
Cyriel Blomme	36
Léopold Pauwels	29

Arbeidseretekens 1ste Klasse

Joseph Lapeer, gevolmachtigde,	27
William Borrey	30

Emiel Ducheyne	29
Maurice Meulemeester	39
Maurice Brodeux	38
Julien Roels	38
Edward Desitter	35
Alfons Strubbe	34
Albert Boedt	31
Jozef Coopman	31
Jw. Georgette Mol	30
Edward Braem	29
Richard Decat	29
Julien Devos	29
Maurice Vandenbussche	29
Willy Boedt	28
Albert Declerck	27
Julien Dedrie	27
Maurice Bens	26
Léo D'Hondt	26
Albert Simons	25
Michel Claeys	24
Oscar Degraev	24
Oscar Desaeuer	24
Fernand Pillu, brigadier	24
Henri Roels	24
Louis Zonnekeyn	24
Honoré Pauwels	21
Victor Verlee	21
Ernest Gryson	20
Albert Leblanc	19
Marcel Heernaert	17
Lucien Lams	16

Arbeidseretekens 2de Klasse

Albert Claeys, brigadier	30
Louis Claeys id.	28
Gustave Debeen id.	25
Maurice Vanborm id.	25
Camille Jaques id.	24
Pierre Braem	34
Georges Germonpre	28
Louis Antierens	27
Albert Bloes	26
Leon Cabeke	26
Delphin D'Hondt	26
André Dumarey	26
Jerome Debeen	25
Robert D'Everlange	25
André Maeckelbergh	25
Albéric Declerck	24
Arthur Defer	23
Robert Depauw	23
Maurice Schaessens	21
Adol Vansteenkiste	21
Omer Capelle	20
Jozef Lambersy	20
Maurice Dejonghe	19
Gaston Vanhooren	19
Georges Fontaine	17
Lucien Lannoo	17
Georges Lievens	17
Gabriel Meyns	16
Albert Bonje	15
Lucien Mahieu	15
Camiel Verstraete	15
Théopliel Hintjes	13
Camiel Leveke	13
Cyriel Vanborm	13
Jules Vanhee	13
Georges Compennolle	12
Omer Vanbesien	12
Albert Vandemeirssche	12

DAN' NAMENS GEDEKOREERDEN

Hierop werd, namens de gedekoreerden, het woord gevoerd door de heer Pierre Braem die in de eerste plaats de erkentelijkheid uitte voor het plaatsgrijpen van deze plechtigheid. Met een onvervalste Nederlandse tongval wees hij in het bijzonder op het feit dat de te bouwen schepen niet goed geno kunnen zijn. Eerst en vooral omdat de opdrachtgevers waar eisen voor hun geld, maar wel heel in het bijzonder omdat deze schepen, eenmaal afgeleverd, zullen bemand worden door vissers, die het grootste deel van hun leven aan boord van deze eenheden slijten.

Tenslotte werd door een ander vereremerkte, in naam van het personeel een bloemtuil overhandigd aan mevrouw Dewinter, echtgenote van de directeur van de werf, als erkentelijkheid, terwijl ook deze laatste in de hulde betrokken werd.

«ARBEID IS LEVENSVULLING» aldus volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

Tot slot van de plechtigheid kwam nog volksvertegenwoordiger Dries Claeys aan het woord, die in de eerste plaats een warme en oprechte hulde bracht aan de gedekoreerden en hun families. Spreker weet overigens spoedig de luimige noot te geven aan zijn toespraak als hij het heeft over «zijn tijd» dat 'j als 16-jarige leerde «draaien» op de scheepswerven Béliard & Murdoch en de vele anekdotes hieraan verbonden.

Er wordt beweerd, aldus spreker Claeys dat huidige tijd de tijd van techniek is. Dit is slechts gedeeltelijk waar, zegt hij, want in de eerste plaats blijft er toch nog steeds de handenarbeid die toch zo kenmerkend is voor de wereld van vandaag. Hetgeen gedaan wordt is doorslaggevend voor de waardering van de arbeid. Men weet slechts de arbeid te waarderen als men zich degelijk rekenschap geeft dat er arbeid is en men tot een prestatie is gekomen. Daarom, aldus volksvertegenwoordiger Claeys, is de arbeid niet enkel een noodzakelijke maar in de eerste plaats een levensvulling.

Met een herhaalde hulde aan de gedekoreerden besluit spreker zijn toespraak, die gevolgd wordt door een receptie en een maaltijd. Ook wij willen ons gaarne bij deze hulde aansluiten en wensen de laureaten van harte geluk en nog vele jaren op de scheepswerf toe.

—B.

DE ZO NOODZAKELIJKE RECHTSTREEKSE STEUN AAN DE VISSERIJ IN DE KAMER

Ter gelegenheid van de bespreking van de begroting werd door Volsvertegenwoordiger Dries Claeys hiernavolgend amendement voorgesteld om aan de begroting toe te voegen.

Wij hopen dat dit amendement zal aanvaard worden daar sedert meer dan één jaar deze steun door de Minister schriftelijk werd toegezegd. Tot op heden kwam er echter niets van terecht en bleef het bij beloften.

Dit amendement luidt:

«De reders ter Visserij, bij monde van hun beroepsvereniging de S.V. REDERSCENTRALE, hebben de regering verzocht om rechtstreekse financiële steun. In overleg tussen de Ministers van Landbouw en van Verkeerswezen werd het onderzoek van dit rekwist toevertrouwd aan een commissie samengesteld uit ambtenaars van voornoemde ministeries en vertegenwoordigers van de bedrijfsraad van de Zeevisserij, van de reders en van de vissers.

Het eindrapport werd op 14 december 1964 aan de regering overgemaakt. Deze heeft in januari 1965 haar principiële instemming betuigd met het toekennen van rechtstreekse steun voor een bedrag van 24 miljoen frank.

Deze rechtstreekse steun is dringend nodig als overgangsmaatregel in het vooruitzicht van een gemeenschappelijk visserijbeleid in de E.E.G. De Nederlandse steunmaatregelen werden voor 1966 opnieuw verder uitgebreid. Na het Beneluxakkoord door wederkerige gelijkstelling invoerde voor de rechtstreekse aanlandingen der vissersvaartuigen in het partner-land, lijkt het ons nog meer noodzakelijk die rechtstreekse steunverlenging in te voeren, volgens een systeem door voormelde commissie voorgesteld.»

BESTE GASOIL OF LICHTE FUEL

Ook gebruikt op vissersvaartuigen. Steeds te verkrijgen bij de koöperatieve S.C.A.P. Snelle levering. Tel 729 51 Na 18u.30 Tel. 745 32.

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.

MAANDAG : WEER ZEER VEEL VIS

Evenals verleden week concentreerde de aanvoer van de komende week op de maandagverkoop. 24 vaartuigen brachten hun vangsten aan de wal. 2 kwamen van IJsland, 3 van Noop-Head, 9 van het Kanaal en 10 van de West.

Van meer belang was echter dat de aanvoer van vis de 8.500 bennen overtrof. Terwijl dit nu niet in hoofdzaak aan de IJslanders te danken was. Want ook de Kanaalders droegen flink hun steentje bij.

Deze vaartuigen zaten er bovendien voor veel tussen dat de tongenkopers een keuze konden doen onder nagenoeg 10.000 kg.

Terwijl door hun aanwezigheid

de aanvoer een vrij gevarieerd uitzicht kreeg. Zo was er aan weinig soorten een werkelijk gebrek.

Jammer genoeg echter bleek vandaag meer dan één vangst van minderwaardige kwaliteit. Zo was een ruime hoeveelheid IJslandse en Noop-Head vis van alles behalve goede kwaliteit.

Met de prijzen kon ook al niet te hoog van de toren geblazen worden. En laat ons direkt zeggen dat ze, op weinig uitzonderingen na, eerder aan de lage kant waren. Zodat het in hoofdzaak aan de omvangrijke vangsten te danken was dat er nog flinke besommingen opgetekend werden.

IJSLAND : SLECHTS MOOIE PRIJZEN VOOR MOOIE VIS

Slechts 2 IJslanders verkochten hun vangsten. Het waren de 0,90, die voor ca 2700 bennen zorgde, en Z.418, die 550 bennen binnenbracht.

Deze laatste vangst was, relatief gezien, veruit het mooiste. Ze vertoonde de beste variatie en was het best verzorgd. Twee punten

die niet van toepassing waren op de grote vangt.

Met de geboden prijzen was het juist hetzelfde. Op enkele uitzonderingen na, werden voor de vissoorten, door 0,90 aangevoerd, hoge prijzen betaald. Zodat we ons dan ook maar zullen beperken bij de noteringen die voor Z.418 opgetekend werden.

Zo betaalde men hier voor kabeljauw 11 à 15 fr. En voor gul 9 à 11 fr. Een zeer mooie partij schelvis werd zeer vlot van de hand gedaan. De grote slagen gingen tegen meer dan 20 fr. van de hand. De kleinere en de middelslagen tegen 15 à 19 fr.

Schelvis was gans de markt door, zeer gevraagd. Rode poon werd tegen 10 à 14 fr. aan de man gebracht. Blauwe leng werd opgekocht tegen 16 fr. En witte legen tegen 10 à 12 fr. Zelfs wijting was meer gevraagd. Er werd tenminste 8 à 9 fr. voor betaald.

Fijnere soorten waren er niet in overvloed. Zodat er dan ook redelijke prijzen voor betaald werden. Heilbot ging tegen 38 à 60 fr. van de hand. Grotere staartvis

bracht 40 à 46 fr. op. Kleinere sorteringen echter slechts 35 fr.

Zeldzaam was ook schaat en hondstong. Die beiden om en rond de 20 fr. opbrachten. Wat fel afstak tegen de prijzen die voor kleine vis betaald werden. Deze overtroffen zelden de opvangprijzen.

Wat niet belette dat Z.418, relatief gezien, aan 'n goede 349.000 fr. kwam, terwijl 0,90, enkel dank zij de zeer ruime vangst, de volgende miljonair werd.

GEEN ZEER MOOIE VANGSTEN VAN NOOP-HEAD

Drie vangsten werden van deze visgronden binnen gebracht. Gezamenlijk vertegenwoordigde dit een aanvoer van 1500 bennen. Waarvan slechts een beperkt gedeelte werkelijk verzorgd was. Nl. de aanvoer van de C.231.

Alle vangsten hadden echter dit gemeen dat ze zeer weinig gevarieerd waren. Grote hoeveelheden kleine vis werden weer binn gebracht.

Deze werden spotgoedkoop verkocht. Als ze dan verkocht werden. Want grote hoeveelheden moesten opgevangen worden. Uitzonderd dan waar het om haai ging. Soort die rond de 10 fr. opbracht.

Met de meest grote vissoorten was het trouwens al niet veel beter gesteld. In het bijzonder dan met deze die van iets mindere hoedanigheid waren. Zo werd er kabeljauw tegen weinig meer dan de opvangprijs verkocht.

Mooie kwaliteit daarentegen bracht 12 à 18 fr. op. En gul 9 à 11 fr. Koolvis, leng, wijting en andere ronde vis was echter vrij goedkoop.

Zeldzamere soorten brachten wel vlotte prijzen op. Zoals heilbot. Die tegen 40 à 62 fr. verkocht werd. En schotse schol, die 28 à 35 fr. opbracht.

Wat tenslotte de opbrengsten betrof, was het slechts 0,231 die de reis renderend besloot, door 269.000 fr. te besommen.

MOOIE VANGSTEN VAN HET KANAAL

9 Kanaalders zorgden voor een eerder ruime aanvoer van deze visgronden. Ze losten gezamenlijk meer dan 2.000 bennen vis en om en rond de 8.000 kg tong. Alles meestal van meer dan normale hoedanigheid.

Jammer genoeg viel de verkoop hier eerder tegen. Meestal werd de vis vrij goedkoop aan de man gebracht. Zelfs rare en zeldzame soorten waren ver van duur.

Slechts voor grote tarbotssorteringen betaalde men nog iets meer dan 70 fr. De andere sorteringen brachten met moeite 50 fr. Grote staartvis werd tegen iets meer dan 40 fr. opgekocht. De kleine soort ging tegen amper 30 fr. van de hand.

Weinig vraag ook naar steenschol. Waarvoor slechts voor de geringe hoeveelheid grote sortering rond de 20 fr. betaald werd, terwijl de rest tegen 8 à 13 fr. verkocht werd. Keilrog was eveneens zeer duur. Men betaalde er 14 à 21 fr. voor.

Gewone rogsorteringen waren begrijpelijkerwijze nog goedkoper. De grotere werden tegen 9 à 14 fr. aan de man gebracht. De kleinere tegen 6 à 8 fr.

Ronde vis werd veelvuldig waargenomen. Zodat het weinig verwondering baarde dat men er niet te hoog voor bood. Kabeljauw bv. ging slechts tegen 9 à 14 fr. van

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	31-1-1966	1-1-1966	2-2-1966			
¾ tongen — ¾ sole	59,60-75,80	58,40-75,20	61,—77,40	.....	.....	.....
Tongen, grote — Sole, grosse	76,—79,40	80,40-86,—	83,—87,40	.....	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	70,50-74,—	77,80-81,40	82,—89,—	.....	.....	.....
Voor-kleine — Petite	54,40-64,—	66,—70,40	56,—63,—	.....	.....	.....
Kleine — Toute petite	40,—43,—	42,—51,—	34,60-37,—	.....	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	78,40	82,—	72,—86,—	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	60,—	52,40-68,—	50,60-62,—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	35,—36,—	31,—34,—	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	6,—7,20	6,—7,60	6,—7,—	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	6,—9,60	6,—9,—	6,—9,—	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	7,80-9,80	6,—8,40	6,—8,—	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	9,—10,20	7,20-9,—	7,—9,—	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	4,40-7,—	5,40-7,60	7,40-6,—	.....	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	3,60-6,60	6,80-8,—	7,—8,60	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	5,40-13,80	8,—19,40	6,—13,—	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	2,—3,60	.....	3,—5,—	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	12,—17,—	11,—20,20	9,—22,—	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	4,—12,—	3,60-13,60	5,—12,—	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudrote	31,—50,—	37,—43,60	33,—42,—	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	3,20-9,20	3,20-6,60	3,20-4,60	.....	.....	.....
Schar — Limande	4,40-5,—	4,40-6,—	4,40-5,—	.....	.....	.....
Steeschol — Sole limande	7,80-16,—	12,—21,—	14,—23,—	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	8,20-10,40	7,—12,—	8,—11,—	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	4,60-6,—	5,40-8,20	5,40-7,—	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	3,60-13,80	3,60-18,—	5,20-20,—	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	7,80-19,—	21,—24,—	12,—15,—	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	4,70-33,—	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,40-3,—	2,40	2,40	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	46,60-69,—	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	14,—14,60	12,—13,80	9,—12,—	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

EN VISMIJNECHO'S

de hand. Vlaswijting was nog het duurst. Men betaalde er 11 à 15 fr. voor. Schelvis en grote totten brachten ook nog een redelijke prijs op.

Kleine vis was er, zoniet in vloed, dan toch in zeer ruime mate. En gewoontegetrouw was er voor deze verkoop zeer weinig belangstelling. Wat verklaarde waarom de Rederscentrale hier meer werk kreeg dan lief was.

Bleef dan nog de tongenverkoop. Die alleszins op een lager peil stond dan verleden week. Voor de beide grootste sorteringen betaalde men 60 à 70 fr. Middelslagtong werd tegen 70 à 80 fr. aan de man gebracht, terwijl de overige sorteringen 40 à 60 fr. betaalde.

Wat er veel toe bijdroeg om die schepen die het meest tong losten aan de mooiste resultaten te helpen. Het waren O.214, O.275 en O.141. Die meer dan 200.000 fr. opbrachten.

KOTTERS

van de Sande

(5043V)

FLAUWE PARTIJEN VOOR VIS VAN DE WEST

10 Westers zorgden voor weinig minder dan 2.000 bennen vis en ca. 2.000 kg tong. Alles van zeer goede kwaliteit.

Ze verkochten echter vrij goedkoop. Uitgezonderd waar het tong betrof. Die tegen 36 à 80 fr. van de hand ging. Ook rare vis, en kabeljauw, werd vlot opgekocht.

Naar grote gul was er eveneens vrij veel vraag. Men betaalde er 10 à 14 fr. voor. Kleine gul daarentegen was goedkoper. Evenals rog. Soort waarvan slechts de grootste sortering tot 14 fr. opbracht. En de rest 7 à 11 fr.

Met de platvissorteringen was 't nog erger gesteld. Want hiervan diende de grootste hoeveelheid opgevangen te worden.

Als per slot van rekening de opbrengsten meestal toch renderend bleven dan was zulks ook hier hoofdzakelijk aan de omvang van de vangsten te danken. Zo moest de O.123 een zeer puike vangst lossen om aan 145.000 fr. te geraken.

DINSDAG :

GROTE HOEVEELHEID MINDERWAARDIGE VIS

Alhoewel slechts 15 vangsten te koop aangeboden werden was er betrekkelijk veel vis voorhanden. Deze aanvoer overtrof zeker de 6500 bennen. Tong was daarentegen vrij schaars. Men diende het met amper 5.000 kg te stellen.

Om echter tot de aanvoer van vis terug te keren diende vooreerst opgemerkt dat deze er in hoofdzaak kwam doordat 3 IJslanders verkochten die samen voor ongeveer 4.500 bennen zorgden.

Daarvan namen de O.85 en de O.317 er niet minder dan 4000 voor hun rekening. Hoeveelheid waaraan echter, in letterlijke zin dan, een reukje was. Wat geenszins op prijs gesteld werd. Want, op enkele uitzonderingen na, werd de Rederscentrale met het grootste gedeelte van die aanvoer bedacht.

Gelukkig was de rest van de aanvoer zeer verzorgd. En bovendien nog vrij gevarieerd. Wat blijkt maar meer in de smaak van de kopers viel.

Gezien algemeen gezien voor deze variëteiten iets meer betaald werd dan maandag. Zo ging ronde vis veel vlotter van de hand. Er werden voor bepaalde kleine vissoorten hogere prijzen betaald, vooral voor deze van de West.

IJSLAND : SLECHTS DE O.224 ZORGDE VOOR MOOIE VIS

Van de ongeveer 4500 aangevoerde bennen waren er slechts een 500-tal die commerciële waarde hadden. Het waren deze die door de O.224 aan de wal gebracht werden. En die van een onverbetterlijke kwaliteit waren.

Al de rest was slechts een flauw afkooksel van wat onder verzorgde vis verstaan wordt. Enkel de aanvoer van rode poon kon er nog mee door. Wat misschien verklaarde waarom er ongeveer 9 à 10 fr. voor betaald werd.

Al het overige bracht weinig meer dan de minima-prijzen op. Meer zelfs. Overgrote hoeveelheden gunde men geen aandacht waardig, en kwamen op de nek van de Rederscentrale terecht.

Iets wat niet het geval was voor de vis van de O.224, die tegen re-

HEKKOTTERS

van de Sande

(5043V)

delijke prijzen verkocht werden. Heilbot bijvoorbeeld bracht hier 40 à 66 fr. op. Grotere staartvissorteringen 44 à 46 fr. En om bij de zeldzamere soorten te blijven moest men de prijzen van schelvis en hondstong vermelden. Voor eerste soort betaalde men 20 à 22 fr. En voor laatstgenoemde soort had men 21 fr. over.

Kabeljauw ging hier ook veel vlotter van de hand. Men bood er tussen 12 à 14 fr. voor. Terwijl gul ongeveer 10 fr. opbracht. Koolvis ging tegen ongeveer 12 fr. van de hand. Schotse schol bleek zelfs zeer gevraagd. Voortgaande op de prijs althans die tussen 10 en 12 fr. schommelde.

De overige soorten ondervonden echter de nadelige invloed van de verkoop van minderwaardige vis. Meer bepaald dan witte leng en wijting. Witte leng ging tegen 8 à 9 fr. van de hand. En wijting tegen 7 fr. Wat weinig meer was dan men voordien betaalde.

Wat tenslotte de besommingen betrof, deze varen begrepen tussen 292.000 en 848.000 fr. Respektievelijk voor de O.224 en de O.85.

ZEER MOOIE VIS VAN NOOP-HEAD

Noop Head leverde, door toedoen van de O.305 ongeveer 450 bennen vis van uitstekende kwaliteit, die bovendien zeer in de smaak van de kopers viel. Zich steunend althans op de geboden prijzen.

Shelfcod-kabeljauw werd nu tegen 16 à 20 fr. aan de man gebracht. Gewone kabeljauw ging tegen 15 à 16 fr. van de hand. Gro-

te gul bracht 10 à 11 fr. op. Kleine gul daarentegen was eerder goedkoop.

Platvis werd ineens veel duurder. Men had er nu 7,6 à 9 fr. voor over terwijl platjes tegen 5,4 fr. verkocht werden. Schelvis en totten gingen zeer vlot van de hand. Zo werd er voor kleine totten 8 fr. geboden.

Haai werd opgekocht tegen prijzen die schommelden tussen 10 en 11 fr. Heilbot, staartvis, schaat, rog enz. waren ook al soorten die meer opbrachten dan maandag. Slechts naar bepaalde kleine vissoorten was er ook nu zeer weinig vraag.

Wat toch niet belette dat de O.305 aan een relatief mooie besomming kwam. Er werd immers 242.000 fr. opgetekend.

WEINIG VIS EN TONG VAN HET KANAAL

Er verkochten slechts 3 Kanaalders. En het was dan nog hoofdzakelijk aan de Z.464 te danken dat er van deze visgronden ongeveer 500 bennen vis en 3.000 kg tong aanwezig waren. Allemaal van zeer goede kwaliteit trouwens.

Wat er ook wel veel toe bijdroeg dat de prijzen een stijgende lijn vertoonden. Tong werd ettelijke franks duurder aan de man gebracht. De twee grote sorteringen brachten 60 à 75 fr. op. Middelslag tong werd tegen 81 à 86 fr. verkocht. Voorkleine tong ging tegen 70 fr. van de hand. Terwijl men voor de kleine sortering 50 fr. betaalde.

Rare vis werd eveneens duurder. Grote tarbot bracht nu iets meer dan 80 fr. op. Kleinere slagen, griet, staartvis, enz., weden ook duurder.

Ronde vis kwam ook meer in de gunst. Kabeljauw werd tegen meer dan 17 fr. opgekocht. Grote gul bracht 10 à 14 fr. op. Vlaswijting

SCHEEPSWERF

Fa Gebr. van de Sande

Breskens — Tel. 01172 - 765

(5043V)

eveneens 14 fr. Schelvis en grote totten brachten 14 à 16 fr. op.

Platvis, haai, rode knorhaan, schaat, enz., gingen zeer vlot van de hand. Steenschol eveneens of tenminste toch wat duurder, gezien men er 13 à 23 fr. voor betaalde. Kelirog bracht nu 24 fr. op. brachten 14 à 20 fr. op. De kleinere werden tegen 9 à 11 fr. aan de man gebracht.

Jammer genoeg volgden de prijzen van de kleine vissoorten deze strekking niet. Op enkele uitzonderingen na werden slechts opvangprijzen genoteerd.

Zulks belette nochtans niet dat de Z.464 op een fraaie 215.000 fr. onthaald werd.

ONGEVEER DEZELFDE PRIJZEN VOOR WESTVIS

Acht Westers losten ongeveer 12.200 bennen vis en 1500 kg tong. Hoeveelheden die tegen nagenoeg identieke prijzen verkocht werden als maandag of soms een beetje duurder werden.

Zoals tong bijvoorbeeld, die nu tegen 48 à 85 fr. verkocht werd. Kabeljauw en grote gul waren wat duurder. Men noteerde 20 fr. voor

de mooiste kabeljauw.

Kleine gul bleef ook nu eerder goedkoop. Evenals platvis trouwens. Die meestal naar de Rederscentrale verwezen werd. Veelal was dit ook het geval voor kleine wijting.

Andere kleine vissoorten gingen nu iets vlotter van de hand, zoals platjes, totten en kleine gul, en vooral haai, waarvoor tot 12 fr. betaald werd.

Rog tenslotte was noch goedkoop noch duur. Grotere sorteringen brachten 11 à 14 fr. op. De kleinere 7 à 9 fr.

Wat tenslotte de resultaten betreft, deze waren begrepen tussen 60.000 fr. voor de N.715 en 114.000 fr. voor de Z.527.

WOENSDAG :

MEER SCHEPEN DAN VERWACHT

Wie zich, voortgaande op hetgeen dinsdag op het bord aangekondigd stond, aan een uiterst geringe aanvoer had verwacht kwam bedrogen uit. Want de verrassing van de dag was wel dat 13 schepen hun vangst kwamen presenteren. Die van zeer goede kwaliteit waren.

En het begon voor die schepen zeker beloftevol. Bij de verkoop van de eerste beurten waren de prijzen op zijn minst even goed als dinsdag. Er zou zelfs voor bepaalde soorten hoger geboden worden. In het bijzonder voor ronde vis, rare vis en grote tongsorteringen. Rog en steenschol ging toen nog zeer vlot van de hand.

Lang duurde dit echter niet, want hoe meer men vorderde hoe geringer de belangstelling werd. Zo werd er op bepaald ogenblik voor kleinere tongsoorten 15 à 20 fr. minder betaald dan dinsdag. Kleine tong en slips brachten toen inderdaad respectievelijk slechts 34 en 26 fr. op.

Kabeljauw bleef gans de markt door redelijk duur. De prijs van gul daarenten viel terug tot 6 à 10 fr. Rog werd zeer goedkoop. Er werd grote rog aan de man gebracht tegen amper 10 fr. Zelfs Keilrog bracht slechts 15 fr. op.

Bodemvis verminderde eveneens fel in waarde. Steenschol en platvis waren alles behalve duur terwijl gewoontegetrouw praktisch geen aandacht besteed werd aan de verkoop van kleine vis. Slechts haai ontsnapte hieraan. Men betaalde er rond de 10 fr. voor.

GRANDSTOF BEVOORADING

Wilt ze U voor de ganse winter oevervraden in mazout of lichte fuel gebruik in plaats van vaten van 200 een mazouttank van 600 of 1.200 l aan zeer goedkope prijs.

Ook uw mazout kunt ge aan voordelige prijzen bekomen zonder verplichtingen van uwentwege

Licht U in bij de kooperatieve S.C.A.P., H. Baelskaai 27 Oosten de Tel 729 51

STAD BRUGGE

Studie van gerechtsdeurwaarder SIOEN,
Verwersdijk 15, te Brugge

Uitzonderlijke openbare verkoping

GALERIJ STAMPAERT p.v.b.a.

Zal openbaar verkopen op

MAANDAG, 7 FEBRUARI 1966, te 14 u. stipt

Door het ambt van bovenvermelde Deurwaarder, en dit aan de gewone voorwaarden, 20 % kosten en kontante betaling, en dit zijnde in de zaal :

VAN DIJCK, Noordzandstraat 82, te Brugge

Een uitzonderlijke en zeldzame kollektie Kaukazische tapijten en karpetten van de XVIIIe en XIX eeuw — Antikwiteiten — Kunstvoorwerpen — Meubels en zetels van het tijdperk L XV en L XVI — Engelse meubelen van het tijdperk Regency en Georgian — verzameling Oosterse en Chinese tapijten en karpetten — Chinees porselein van de XVIIIe en XIXe eeuw — Saksisch porselein — Ivoor — Jade — Kwartz — Bronzen — Schilderijen — enz....

Tentoonstelling : Zaterdag, 5 februari 1966, van 14 tot 18 uur.
Zondag, 6 februari 1966, van 10 u. tot 12u.30 en van 14 tot 18 u.

EXPERT : D. Stampaert, St.-Pietersnieuwstraat 70, te Gent.
(7376W—4831N—5715V)

GEHOORD en GEZIEN in de vismijn

Nogal lage prijzen

De markt is deze week niet bijzonder gunstig geweest. De prijzen lagen op een redelijk laag peil maar dat vond een oorzaak in de vaak minder goede kwaliteit. Werkelijk mooie vis zagen we maandag niet veel en ook dinsdag was de minder goede vis in grotere hoeveelheden voorhanden dan de andere vis. Er lag dan ook een zeer ruim prijsverschil tussen een en dezelfde vissoort naar gelang het goede of minder goede vis betrof.

Toch nog één miljoen

Ondanks de minder hoge prijzen geraakte één grote IJslander deze week toch nog aan een opbrengst van meer dan 6 cijfers. Dit was dan ook te danken aan de ruime vangst die werd gelost en die in hoofdzaak bestond uit rode zeebaars (de beste verkochte vissoort deze week) kabeljauw, gul, koolvis en leng. Voor de ongeveer 2580 bennen werd 1.011.665 fr betaald.

Meer ronde vis van het kanaal

Het wordt zo stillaan tijd van de ronde vis in het kanaal. Dit konden we deze week reeds gedeeltelijk zien aan de geloste kanaalvangsten die meer kabeljauw, vlaswijting en

gul bevatten dan de vorige weken. Spijtig genoeg werd die vlaswijting niet bepaald gunstig verkocht. Kabeljauw van het kanaal kreeg wel een redelijke prijs, dank zij de minder goede kwaliteit van de IJslandse. Bij die ronde vis werd ook nog een mooie vangst tong, rog en andere vis gebracht zodat de resultaten ook deze week voor de kanaalschepen bevredigend bleven.

Nog een rariteit

De laatste nieuwigheid in de Oostendse vismijn hebben we deze week beleefd. De Rederscentrale moest nogal vis opvangen zodat mocht verwacht worden dat er weer enkele bennen zouden verdwijnen. In de vismijn komt het immers meer dan de zondag voor dat er opgevangen vis spoorloos verdwijnt. Opgevangen vis is blijkbaar van de gemeenschap, zo oordelen sommige kopers er blijkbaar over want waar zou die vis anders naartoe gaan. De laatste hebben we echter dinsdag laatst gehoord toen vier manden wijting waren weggenomen. Men heeft de Rederscentrale echter willen schadeloos stellen want er werden evenveel bennen bevroren vis in de plaats gezet. Wat horen we de volgende keer?

De retributies voor weerstations op de Atlantische Oceaan

Onlangs richtte volksvertegenwoordiger Defosset een parlementaire vraag tot het ministerieel departement van Verkeerswezen waarin aangedrongen werd op antwoord op volgende vragen :

- welke retributies werden vanaf 1947 tot 1965 jaarlijks uitgekeerd voor de schepen die dienst doen als «oceanstation» ?
- welke retributies werden voorzien voor het jaar 1966 en de daaropvolgende jaren ?

X X X

In het bulletin «Vragen en Antwoorden» van 25 januari jl. verscheen het antwoord van de betrokken minister waarin o.m. op het volgende wordt gewezen.

De verdelingsmodaliteiten van de bedrijfskosten van de weerstations op de Noord-Atlantische Oceaan zijn bepaald in de Internationale Overeenkomsten van Londen (1946 e. 1949), Parijs (1954) en Den Haag (1960).

België heeft slechts voor een periode van zeer korte duur, zegge van 1 augustus 1947 tot 31 december 1948, de verantwoordelijkheid voor het exploiteren van een schip op zich genomen.

Het schip behoorde toe aan de Zeemacht. Het meteorologisch personeel werd gekozen onder de ambten van de Regie der Luchtwezen.

Vanaf 1 januari 1949 staa België op de lijst der landen die in speciën tot de gezamenlijke financiering bijdragen.

Het geacht Lid gelieve hierna de bedragen te vinden die door België als bijdragen betaald werden ten laste van de gewone begroting van mijn Departement

Van 1949 tot 1954 ...	F 22.700.000
1955	8.990.515
1956	8.810.469
1957	8.152.830
1958	8.370.820
1959	9.589.580
1960	9.837.450
1961	10.063.970
1962	9.231.810
1963	8.445.570
1964	8.901.459
1965	10.381.831
(inbegrepen saldo van 1964)	
1966	9.582.300
(raming)	
1967	4.671.170
(1e semester raming)	

Voor de periode na 30 juni 1967 kan vooralsnog geen enkel juist cijfer worden vooropgezet: bepaalde verdragsluitende landen, verantwoordelijk voor het exploiteren van schepen, doen een stijging van de kosten gelden om een verhoging van de bijdragen te verkrijgen.

Anderzijds ligt het in de bedoeling van de I.C.A.O. om in de loop van 1968 een nieuwe Conferentie voor de weerstations op de Noord-Atlantische Oceaan bijeen te roepen.

Kontaktvergadering tussen de Propagandavereniging en kleinhandelaars van het Antwerpse

Op initiatief van een beheerder van de vereniging zal op maandag 7/2 a.s. te 9 u. 30 een bijeenkomst plaats hebben te Antwerpen, tussen de kern van de Antwerpse Federatie van viskleinhandelaars en enkele beheerders van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik.

Doel van deze bespreking is de aansluiting van kleinhandelaars bij de Propagandavereniging voor meer Visverbruik te bespreken en eventuele voorstellen van deze kleinhandelaars te onderzoeken.

Op basis van de resultaten van deze bespreking zullen dergelijke kontaktvergaderingen belegd worden in andere centra van het land waar kleinhandelaars federaties bestaan.

Baggerwerken in Nieuwpoortse haven aangevat

In de Nieuwpoortse haven is men deze week begonnen met de zo noodzakelijke baggerwerken. Weliswaar moesten deze werken reeds in oktober van vorig jaar zijn aangevangen maar toen dienden ze uitgesteld wegens het gebrek aan de nodige kredieten.

Het is enkel na voortdurend aandringen van enerzijds het Nieuwpoortse stadsbestuur en anderzijds volksvertegenwoordiger Dries Claeys dat het thans zover gekomen is.

Het was overigens niet voor tijd dat gebaggerd werd. Wordt het slijk in het midden van de havengeul nog min of meer weggespoeld door het afvoerwater van het binnenland, dan is dit niet het geval voor de kaaien van respectievelijk de vissershaven en de handelshaven waar een absoluut gebrek aan nodige diepgang is. en dan bijzonderlijk bij lage tij.

Nu zal echter spoedig verandering komen aan deze ongezonde toestand, mede dank zij het aandringen van het Nieuwpoortse stadsbestuur en volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

AFVAARTEN

DER VISSERSVAARTUIGEN UIT DE Oostendse haven

DONDERDAG, 27 JANUARI 1966

O.282 IJsland
O.129 IJsland
O.174 Kanaal
O.254 Kanaal
O.287 Kanaal
O.369 Kanaal
O.37 Kanaal
Z.527 Kanaal
O.329 Kanaal
O.175 Kanaal
N.715 West
O.148 West
O.102 Noord
O.228 Noop Head

MAANDAG, 31 JANUARI 1966

N.750 West
O.196 West

DINSDAG, 1 FEBRUARI 1966

O.316 Noordzee
N.763 West
Z.775 West
O.123 West
N.765 West
O.135 West
N.732 West
O.154 West
O.193 West
N.185 West

VRIJDAG, 28 JANUARI 1966

Z.212 Kanaal
O.151 Kanaal
Z.572 Kanaal
O.192 West

WOENSDAG, 2 FEBRUARI 1966

O.94 Kanaal
O.159 Kanaal
O.34 Kanaal
O.275 Kanaal
O.172 West
Z.149 West
O.537 West
O.15 West
Z.563 Kreeftenput
O.181 Noord
O.231 Noop Head

ZATERDAG, 29 JANUARI 1966

O.335 Noordzee
O.326 Kanaal
Z.465 Kanaal
O.131 Kreeftenput

VERWACHTINGEN

AANVOERVERWACHTINGEN

Maandag 7/2/66

IJsland: O. 81 (1600 b. tiz. 700 bonen — 500 kools — 150 leng 200 wijting — 50 varia).
O. 331 (500. b.)
O. 324 (450 b.)
Noord: O. 120 — O. 105
Noop Head: O. 334
West: O. 191 — O. 142 — O. 192
O. 326
Kanaal: O. 229 — O. 156 — Z. 543
O. 195 — Z. 597 — O. 309 — O. 176 — O. 26 — O. 295 — O. 292
Z. 509 — O. 114 — O. 180 — O. 66 — O. 247

Dinsdag 8/2/66

Kanaal: O. 118 — O. 218 — O. 204
O. 82 — O. 345 — O. 283
Noop Head: O. 239 — O. 124
West: O. 196 — N. 185 — O. 193
O. 135 — O. 123 — N. 763 — N. 750

Dinsdag of woensdag

IJsland: O. 318

Woensdag 9/2/66

Kanaal: O. 115 — Z. 547 — O. 235
O. 249 — O. 285
Noop Head: O. 228
Kreeftenput: O. 131
West: O. 267 — N. 819 — O. 154
N. 765

* PAKKETBOTEN

OOSTENDE-DOVER

voor de week van 6.2.1966 tot 12.2.1966

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende:

— Alle dagen te 10 u. 10 en te 15 u. 00

Afvaarten uit Dover:

— Alle dagen te 11 u. 00 en te 16 u. 00

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende:

— Dagelijks te 12 u. 00

Afvaarten uit Dover:

— Dagelijks te 12 u. 00

WIE VAN HET

VISSERIJBEDRIJF

OP DE HOOGTE

WIL BLIJVEN

NEEMT EEN

ABONNEMENT OP

HET VISSERIJBLAD

OOSTENDSE MARKT IN CIJFERS

MAANDAG, 31 JANUARI 1966

IJSLAND
O.90 23 2500 — 1.011.665
Z.418 17 550 — 349.090

NOOP HEAD

O.181 18 420 — 187.665
O.202 18 510 — 180.735
O.231 15 600 — 269.220

KANAAL

			Tong	
O.119	12	120	—	61.190
O.34	16	220	500	195.910
O.214	14	200	1200	201.470
O.312	15	250	500	160.960
O.275	13	200	900	210.900
O.159	13	200	500	146.440
O.94	14	250	600	210.700
O.69	15	250	400	154.970
O.141	15	250	1200	217.510

WEST

			Tong	
N.732	7	120	200	68.160
N.765	7	200	—	73.050
N.449	6	100	100	71.710
N.185	7	220	100	97.380
N.750	5	120	700	80.360
O.154	6	200	—	98.780
N.744	6	120	500	69.060
O.123	7	380	300	141.730
O.193	6	180	—	101.990
N.762	6	120	—	52.700

DINSDAG, 1 FEBRUARI 1966

IJSLAND

O.85 23 2500 — 848.205
O.317 19 1500 — 599.265
O.224 18 530 — 292.570

NOOP HEAD

O.305 15 450 — 242.260

KANAAL

			Tong	
O.457	9	80	300	58.550
O.301	14	160	800	150.890
Z.464	15	220	1500	215.900

WEST

			Tong	
O.537	7	250	—	109.850
O.147	5	50	500	66.810
O.172	8	150	200	86.280
N.763	6	150	—	70.930
O.165	5	80	400	66.060
N.715	4	120	—	60.360
O.148	4	100	—	64.700
Z.527	4	220	—	114.330

WOENSDAG, 2 FEBRUARI 1966

KANAAL

			Tong	
O.38	14	180	400	185.020
O.284	13	250	900	225.250
O.346	10	140	200	80.380

WEST

			Tong	
O.225	3	60	—	39.180
O.254	5	150	—	73.000
N.722	6	150	600	97.740
N.819	6	150	—	76.850
O.267	5	130	200	61.235
O.327	4	50	—	21.660
O.77	4	50	—	22.700
N.761	5	120	—	42.820
Z.149	5	120	—	45.200

KREEFTENPUT

Z.563 11 90 2600 167.160

BRANDSTOF

BEVOORRADING

Wilt ge u voor de ganse winter jevoorraden in mazout of lichte fuel gebruik in plaats van vaten van 200 een mazouttank van 600 of 1.200 l aan zeer goedkope prijs. Ook uw mazout kunt ge aan voordelige prijzen bekomen zonder verplichtingen van awentwege. Licht u in bij de kooperatieve SCAP, H. Baelskaai 27 Oosten de Tel 729 51

SCHEEPSWERVEN

VAN

LANGERBRUGGE

N.V.

GENT - RODENHUIZE

(Post Wachtebeke)

Gelegen aan het Zeekanaal van Gent naar Terneuzen

Tel. (09) 78 04 01 (3 lijnen)

NIEUWBOUW en
HERSTELLINGEN

AL MEER DAN 30 JAAR IN VOLLE VOORUITGANG

THANS OOK TEN DIENSTE VAN DE

ZEEVISSERIJ

RAADPLEEG ONS VOOR UNIEKE TECHNISCHE EN
FINANCIËLE VOORWAARDEN

BOUW VAN ALLE VISSERSVAARTUIGEN

MODERNE HEKKOTTERS

(5678V)

Berichten van de Rederscentrale

Opvangregeling vis

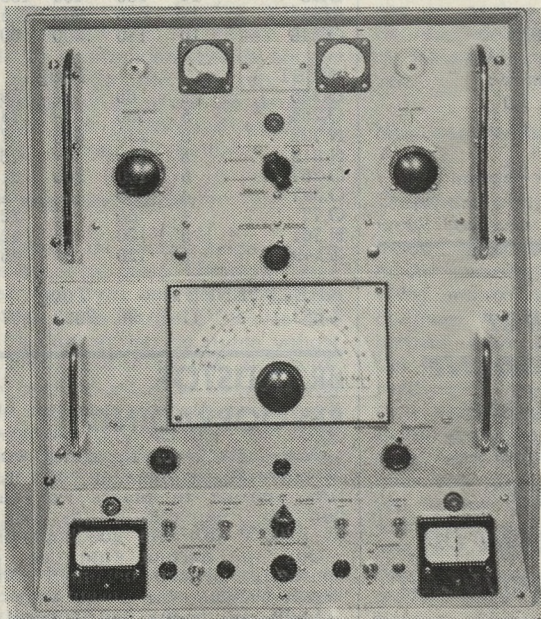
	1	2	3	4	5	6	7	8
Oostende								
Maandag, 31 januari	67.693	368.893	180.387	188.506	421.700	4.466.150		
Dinsdag, 1 februari	99.808	657.508	326.151	331.357	331.700	3.072.065		
Woensdag, 2 februari	17.828	90.986	40.197	50.789	86.100	1.157.500		
TOTAAL	185.329	1.117.387	546.735	570.652	839.500	5.695.715	22,08 %	12,85 %
Zeebrugge								
Maandag, 31 januari	7.343	36.520	21.622	14.898	105.982	1.623.000		
Dinsdag, 1 februari	6.647	44.962	21.478	23.484	97.450	1.369.680		
Woensdag, 2 februari	19.131	124.629	38.570	86.050	124.135	1.804.400		
TOTAAL	33.121	206.111	81.670	124,44	327.567	4.797.080	0,11 %	4,30 %
Nieuwpoort :								
Maandag, 31 januari	2.758	12.045	4.762	7.283	41.759	391.716		
Woensdag, 2 februari	8.630	41.137	18.651	22.486	25.850	169.546		
TOTAAL	11.388	53.182	23.413	29.769	67.609	561.262	16,84 %	9,48 %

1. Opvanggewicht.
2. Opvangwaarde
3. Wederafstandswaarde
4. Tussenkost
5. Aanvoergewicht
6. Aanvoerwaarde
7. % opvanggewicht
t.a.v. aanvoergewicht
8. % opvangwaarde
t.a.v. aanvoerwaarde

Antwerp Marine Radio Cy N.V.

AMRC heeft reeds het vertrouwen bij vele reders

Heren, dank zij uw bezoek bestaat er in Marine Electronics concurrentie,
in UW VOORDEEL



Speciaal voor visserij ontworpen zender/ontvanger
100 of 60 Watt. Alle korte- en visserijfrequenties.

Dit toestel van Nederlandse konstruktie kent reeds zeer
veel bijval in de Hollandse visserij

Verder : Radars 2 - 4 - 6 - 12 - 24 of 50 Mijl
VHF-toestellen
Dieptemeters ELAC, ATLAS

(5639V)

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

31-1	24	421.700	4.466.150
1-2	15	331.700	3.072.065
2-2	13	86.100	1.157.500
	52	839.500	8.695.715

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

26-1	30	25.050	91.546
27-1	8	10.850	18.970
28-1	18	15.840	58.230

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

27-1	1	3.722	31.550
31-1	11	41.759	391.716
2-2	4	25.850	169.546

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

26-1	4	5.280	32.283	5,30	6,55
31-1	5	2.932	10.296	2,50	4,—
1-2	2	900	4.500	5,—	5,—
2-2	3	6.440	18.006	2,—	2,55

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

27-1	1	1.060	9.169	8,65	8,65
------	---	-------	-------	------	------

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

27-1	25	31.762	345.380	10,87
28-1	34	42.375	210.410	4,96
31-1	17	105.982	1.623.000	15,31
1-2	25	97.450	1.369.680	14,05
2-2	26	124.135	1.804.400	14,50
	127	401.704	5.352.870	

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

27-1	25	3.921	201.210	51,30
28-1	28	1.406	66.860	47,50
31-1	17	18.259	837.530	45,80
1-2	25	16.305	711.080	43,60
2-2	26	22.079	979.010	44,30
	121	62.240	2.795.690	

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

27-1	11	2.665	157.266	54,—	66,—
28-1	1	135	8.623	61,—	66,—
31-1	14	5.419	258.832	41,—	61,—
1-2	13	3.074	157.360	46,—	60,—
2-2	8	2.272	113.981	46,—	56,—
	47	13.565	696.062		

SPROTAANVOER TE ZEEBRUGGE

27-1	20	18.090	58.170	3,21
28-1	32	34.570	93.790	2,71
1-2	14	9.494	26.320	2,70
2-2	10	5.520	19.270	3,40
	76	67.674	197.550	

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	27-1-1966	31-1-1966	2-2-1966
Grote tong — Grosse sole	64-65	60-68	54-57
Bloktong — Sole moyenne	80	80-82	68-70
Fruittong — Sole ¾	80-83	80-83	82-84
Schone kleine tong — Petite sole	60	60-64	60-64
Kleine tong — Toute petite sole	40-42	40-44	44-48
Grote tarbot — Turbot gros	80	82	75-76
Midd. tarbot — Turbot moyen	70	70-65	.....
Varia — Divers	50	50	.....
Griet — Barbue	35-42	40-35	40-42
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	6-7	6	6
Middelm. pladijs — Plie moyenne	6-7	7-8	6-9
Kleine pladijs — Petite plie	6	7-8	4-7
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	28	26-28
Gul — Petit cabillaud	8-13	20-6	8-12
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....
Rog — Raie	14	12	10-
Tilten	11-12	8	8-9
Scherpstaarten	11-12	8-6	8-10
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	6-7	6-7	5-7
Kleine wijting — Petit merlan	3-4	3-4	3-4
Bot — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	.....	14-12	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	14
Zeehond — Chien de mer	.....	1-2	.....
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	.....	6-7	.....

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	31-1-1966	1-2-1966
Grote schelvis	20,40-21,—	12,—27,—
Middelmatige schelvis	14,60-19,—	7,20-21,—
Kleine schelvis	7,—11,20	5,—7,—
Kabeljauw	7,—15,80	7,—14,—
Gullen	5,—7,40	5,—7,—
Wijting	4,40-9,—	4,40-7,—
Schaat	14,—	12,—19,—
Zeebaars	5,—12,60	6,80-11,20
Leng	5,20-16,—	4,40-13,20
Schartong	5,40-7,60	5,—11,20
Heilbot	21,20-63,60	38,—60,—
Koolvis	5,—12,—	5,—21,60
Hondstong	7,60-20,60	5,—21,—
Zeeewolf	.....	.....
Platen	.....	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

MAANDAG, 31 JANUARI 1966

Z.500	11	2500	120	185.730
Z.580	7	500	180	99.020
Z.599	7	800	100	79.980
Z.603	7	900	100	78.460
Z.569	10	4000	130	244.720
Z.548	3	500	75	51.640
Z.471	7	300	80	51.240
Z.443	11	2000	200	184.900
Z.400	10	1200	125	113.790
				1.341.990

WOENSDAG, 2 FEBRUARI 1966

Z.600	14	900	275	202.560
Z.403	6	600	100	80.050
Z.422	11	1500	80	109.160
Z.559	11	3000	130	262.100
Z.511	10	600	130	85.970
Z.427	11	2500	180	183.080
Z.468	6	300	80	53.040
Z.30	4	100	80	38.710
Z.405	4	1400	150	96.370
Z.437	8	2800	200	152.610
Z.604	10	10	120	35.740
Z.458	6	1100	120	95.370
Z.558	6	1000	120	102.250
Z.544	7	1000	120	90.650
Z.533	7	1200	135	90.370
				1.784.720

DINSDAG, 1 FEBRUARI 1966

Z.402	14	600	140	145.170
Z.545	7	1000	170	107.340

GENT

VAN 22 TOT 28 JANUARI per kg

Tongen, 3/4 in kg 130-140, v/ kleine 90-100, kleine 60-80; Tarbot grote 160, midd. 100; Griet 130, kleine 70; Grote iek 30-40, iek 3de slag 28; Schelvis grote 78, midd. 35-55, kleine 25-32; Heek midd. 20-35; Rog 25-50, vleugels 60-90; Kabeljauw 50-90; Gullen 25-34, repen 78; Hozemondhamme 96; Wijting 26-30; Rode knorhaan 30-38; Zeebaars repen 60-76; IJle haring 25-28; Haringshaai gepeld 60-100; Heilbot 130-140; Sprot 20; Zalm 220; verse garnalen 68-120, gepelde 280-320; Forel 85-90 fr.

BRUSSEL

VAN 22 TOT 28 JANUARI per kg

Tongen 3/4 in kg. 150, v/kleine 110, kleine 85; Tarbot grote 170, kleine 90; Griet 136, kleine 75; Grote iek 35-44, kleine 32; Schelvis grote 75-80, kleine 35; Rog-vleugels 70-85; Kabeljauw 60-85; Gullenrepen 76; Hozemonrhamme 88; Wijting 28-32; Rode knorhaan 35-42; Zeebaars repen 66-80; IJle haring 80; Heilbot 140; verse garnalen 70-95, gepelde 265-300 fr. Forel 90 fr.

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG, 27 JANUARI 1966

N.93 51.550

MAANDA, 31 JANUARI 1966

N.701	33.472	N.710	32.624
N.740	19.230	N.737	28.330
N.805	78.620	N.470	34.290
N.807	25.390	N.3	23.156
N.720	66.570	N.491	21.030
N.209	29.004		

WOENSDAG, 2 FEBRUARI 1966

N.730	56.258	N.738	38.167
N.7	35.064	N.276	40.057

MAZOUT OF LICHTE FUEL

Nu het koud is kunt gij uw mazout of lichte fuel vlug en aan goedkope voorwaarden krijgen bij de kooperatieve S.C.A.P. Het volstaat te telet naar nr 729 51 Na 18 u 30 nr 745 32

M. S. T. «LE MATELOT» OP PROEFTOCHT



EERSTE PROEVEN

Op 28 januari reeds voer «Le Matelot», motor-stern-trawler, de Noordzee op, om een eerste reeks proeven, voorbereidingen voor haar definitieve bestemming, te ondergaan. Kompaszetten, gyro-proeven, turn- en zigzagvaart voor het onderzoek naar de degelijkheid van de stuurinrichting, vooruit en achteruit met volle kracht om de trouw van de keerkoppeling op de proef te stellen, hebben het vaartuig op die korte reis klaargemaakt voor de officiële proefreis van dinsdag 1 februari.

GELEGENHEDSOPVARENDEN

Benevens de 22-koppige Franse bemanning onder het gezag van de ervaren kapitein M. Libert uit Boulogne, waren ingescheept ingenieurs en technici van de scheepswerf, en de nijverheden die de elektronische en mechanische inrichtingen verzorgen; verschillende Franse reders; een cineast van de O.R.T.F.; de heren Sénéchal van de Boulonaise rederij Manesse & Sénéchal voor wie het schip werd gebouwd en de heer Leduc van S.A. Nord Pêcheres, een andere aanzienlijke rederij van Boulogne voor wie de «Klondycke» werd gebouwd.

Uit de Belgische visserijmiddens waren de reders Danneel Emiel, Vincent Pieter en Claeys Raymond aanwezig.

BEMANNING

De bemanning van de «Le Matelot» bestaat uit een gezagvoerder, een eerste en tweede stuurman, 10 matrozen, 2 jongens, een kok, een radio-telegrafist voor wat het dekpersoneel aangaat. In de machinekamer: een hoofdwerktuigkundige een tweede mechaniker en 4 stokers.

Hoofdkarakteristieken

Lengte over alles: 58,26 m.
breedte over alles: 10,10 m.
halte op kiel tot hoofddek: 6,12 m
geladen diepgang: 4,80 m
brutotonnemaat: 715 T
voortstuwung continu: 1425 pk.
snelheid bij proefvaart

MEKANISCHE UITRUSTING

De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een oorspronkelijke M.A.N. motor van 9 cilindres, met 1425 P.K. bij 428 t/m met hogedrukoplading.

De omkeer-tweevoudige reductie koppeling van het merk RENK verstrekt 380 toeren voor de traverse evenals de achteruit. De schroef, van Duits fabrikaat, is vierbladig. Voor de algemene dienst aan boord werden twee hulpgroepen, op silentblok aangebracht die elk 150 pk leveren bij 1500 toeren per min. Zij voorzien elk een dynamo LAHMEYER van 105 KVA. Wisselstroom 220 V voor de industriële uitrusting en 110 V voor de gewone dienst.

VISSERIJ-INRICHTING

De B....., zal de diepzeevisserij bedrijven in de noordelijke Noordzee, de Arkaden, de Faroe's en de Britse westkust.

Het hektrawlen zal kunnen uitgevoerd worden tot op diepten van 800 m. Daartoe is de vislier voorzien van 2 hoofdtrawls die elk 2500 m. staaldraad-korretouw van 24 millimeter bevatten.

Een nieuwigheid, toegestaan door

de betrekkelijk belangrijke scheepslengte, zijn de hydraulisch aangedreven trawls aan bakboord en stuurboord in de (midships) allways. Deze trawls winden de breidels systematisch langs weerszijden van het midships.

Elke trawel van de hoofdlier wordt aangedreven door een bijzondere MAN hulpmotor van 240 pk bij 1500 t/min. door bemiddeling van GARBE LAHMEYER dynamos. Hydraulische hoogdruppelpompen van BRUSSELLE drijven de hulptrawls in de zijden aan.

Op het visdek tegenaan de rampe is een pneumatisch aangedreven luik aangebracht die leiding geeft onderdeks. Door dit luik komt de vangst, die in de kuil onder het portiek hangt, in het totaal beschutte tussendeck terecht alwaar rechtstreeks een aanvang kan worden gemaakt met de bewerking. Daartoe is hier een automatische transportband aangebracht die de vis naar het hogergelegen tussendeck, de viswerkplaats, vervoert. Deze viswerkruimte beslaat het totale voorschip tussendecks.

In deze ruime plaats wordt de vangst gesorteerd vanaf de lopende band en automatisch gewassen om vervolgens gestapeld te worden in de twee visruimen die een gezamenlijke inhoud hebben van 486 m³ en verkoeld worden op nul graden Celsius.

De wegeringen van het visruim zijn in aluminium gebouwd, de staanders uit gegalvaniseerd. Gewone uitgeschilderde planken maken verder deel uit van de visput-uitrusting. De isolatie van het ruim werd verwezenlijkt met terplaatse gevormd Polyurethaanschuim.

De vloer van de put is geïsoleerd met cement en kurk. De vis wordt in de klassieke Franse «caisse quarante» gepakt samen met het ijs. Echter niet de totale vangst. Er zijn 1600 dergelijke bakjes aan boord die dus elk 27 kg vis bevatten en met het ijs 40 kg wegen.

De toegang tot het visruim geschiedt langs 4 luikhoofden die met hun gradueel naar voren toe verminderde afmetingen voorbeelden zijn van verzorgd scheepsbouwvakmanschap.

Het hoofddek, die het plafond van het «visatelier» uitmaakt, is vanzelfsprekend voorzien van identische luikhoofden die het lossen van het schip moeten toelaten. Trouwens zijn aan bak- en aan stuurboord in de scheepszijden deuren voorzien die eventueel lossen en laden toelaten.

Aix-conditioning en 4 patrijsporten langs weerszijden maken de werkplaats luchtig.

Een zelfregistrerende thermometer in de kaartenkamer duidt voortdurend de temperatuur van het visruim aan.

NAVIGATIE-UITRUSTING

- Standaardkompas
- Gyrokompas met automatische stuurinrichting Anschutz
- Decca-navigators met track-plotter.
- Radar
- Radio-goniometer met vaste antenne (zoeker op toestel)
- Elektrische log
- Speedometer
- Toerenteller-hoofdmotor
- Roerverklikker in brug en in kaartenkamer

VISOPSPORING

- Een peiltoestel-netzsonde-echograaf
- Een peiltoestel-fishfinder met straalbuis en zelfregistrerende dieper

REDDINGSMIDDELEN

Aan stuurboord 3 opblaasbare vloten in stoelen op dikfuis. Aan bakboord 2 opblaasbare vloten en een dinghy.

RADIO-UITRUSTING

- Een middengolf-toestel voor radiotelefonie en telegrafie (90 watt)
- Een kortegolf-apparaat voor radiotelegrafie (200 watt)
- Een zender ontvanger 25 watt (hulpapparaat)
- Een ontvanger voor alle golven.

ALGEMEEN TECHNISCH OVERZICHT

Het is voornamelijk het lange, ruime visdek tussen rampe en midships die verrast. De korre kan er praktisch in haar ganse lengte op gewonden worden wat nochtans ook gedeeltelijk te danken is aan het feit dat de beide wings in de zijden naast het dekhuis worden gehieeuwd. De zak kan dan worden gewonden door een touw dat over blokken loopt die in het vaste, hoge portiek gehecht zijn.

Het visdek is uitstekend tegen de zee beschut door de dekhuisen die langs weerszijden zijn opgericht en doorgang verlenen onder dek naar werkplaatsen, hutten en magazijnen.

(vervolg blz. 12)

Financiële tussenkomst van de Staat inzake bouw van vissersvaartuigen

Het is de overheid en de reders bekend, dat sommige reders of bouwers van vaartuigen nogal lichtzinnig een schip zowel in België of in de vreemde laten bouwen zonder zich vooraf te vergewissen of ze daarvoor van de Staat de nodige kredieten zullen bekomen en voor hoeveel de Staat zal tussenkomen in de te betalen interesten.

Van verschillende zijden wordt ons thans gevraagd of de toestand nog altijd dezelfde is. Wij kunnen de bouwers van vaartuigen slechts aanraden zeer voorzichtig te blijven.

Voor zover het ons bekend is, kunnen kredieten verleend worden voor de bouw van nieuwe schepen, overeenkomstig de bepalingen van de wet van 23 augustus 1948. Deze wet beoogt de uitbreiding van 's lands maritieme uitrusting bij voorkeur door aanbouw op Belgische werven.

De bouw in het buitenland is daardoor echter niet uitgesloten en de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid heeft deze nog niet geweigerd, zo de aanvragen over tenminste 30 t.h. van het kapitaal beschikte.

Dit scheepskrediet kan echter niet definitief toegestaan worden zonder dat de Belgische Staat haar solidaire waarborg geeft en dit overeenkomstig par. b artikel 1 van voormelde wet.

Zoals we reeds schreven, heeft de Belgische Staat in 1965 voor verschillende gevallen zijn solidaire waarborg geweigerd omdat ze van oordeel was, dat diezelfde vaartuigen in België konden gebouwd worden en men al te lichtzinnig tot de aankoop is overgegaan in den vreemde zonder dat noch plan, noch toestand onderzocht kon worden.

Het maximum krediet dat eventueel kan bekomen worden, belooft 70 t.h. van de totale kostprijs van een schip om het even of dit in België of in het buitenland gebouwd wordt. Daaraan kan slechts afgevoerd worden voor bijzondere redenen. Alsdan is het de minister-raad die daarover oordeelt en hogere kredieten kan toestaan. Daarvoor is een Koninklijk Besluit nodig.

DE INTERESTEN

De interesten voor dergelijke kredieten belopen 6,50 t.h. 's jaars voor deze terug betaalbaar in 5 jaar en 6,80 t.h. 's jaars voor kredieten van langere duur.

De Staatstussenkomst in de interesten schommelt van 0 tot 3 t.h.

en wordt beoordeeld door de Minister van Verkeerswezen op advies van het Bestuur van het Zee-wezen. Alle andere pogingen om kredieten te verlenen, lijden schipbreuk, want maar al te gemakkelijk worden er kontrakten afgesloten zonder eerst de toelating te vragen met de minste waarborgen en zonder dat de zaak financieel gezond genoemd worden. Achteraf worden dan allerlei middelen aangewend, geoorloofde en niet geoorloofde om een aankoop toch te zien financieren.

Het is voor die redenen, dat we alle reders, die kredieten nodig hebben, aanraden eerst kredieten aan te vragen en daarna pas een kontrakt af te sluiten, wil men voor geen onoverkomelijke hindernissen komen te staan.

Voor het Buitenland zal de Staat niet tussenkomen in de interesten en mag men zeker zijn dat in de huidige omstandigheden de interesten 6,80 t.h. blijven omdat de Staat, en dit is begrijpelijk, de Belgische werven wil blijven steunen.

Na ingewonnen inlichtingen, zal voorlopig nog niets aan die toestand gewijzigd worden, tenware misschien het uitzonderlijke gevalen betreft.

En dan nog moet men een beslissing van de ministerraad afwachten.

Wij hebben gemeend dit nogmaals klaar en duidelijk te maken voor de reders die menen dat dit niet meer zo is, sedert de verkiezingen voorbij zijn.

P.V.

De Z.496 TEWATER GELATEN

In de loop van verleden week werd te Zeebrugge de Z. 496 van reder Leon Desmidt uit Heist tewater gelaten.

Het betreft hier een stalen vaartuig van 27,50 m lengte, een breedte van 5,10 m en een diepgang van 3,20 m. Het vaartuig werd gebouwd op de scheepswerven Leon Degraeve & Zoon te Zeebrugge.

Dit prachtig vaartuig zal een Lister-Blackstone motor van 410 PK ingebouwd krijgen terwijl de elektriciteit van 110 en 24 V zal verzorgd worden door de beroepsvereniging Hand in Hand.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

TWEE VONNISSEN

GEVAARLIJKE NAGIVATIE AAN BOORD VAN Z.471 « JAN BART I »

Op 12 april 1965 bedreef de Z.471 «Jan Bart I» de visserij in de onmiddellijke nabijheid van het lichtschip «Smiths Knoll». Rond 3 u. sloeg het vaartuig vast aan een zich onderwater bevindend voorwerp maar kon niettemin de korre opnieuw vrijmaken. Matroos-motorist Debruyne L. stond op dit ogenblik op de wacht en werd terzake betrokken.

De Raad komt tot de konklusie dat betrokken matroos Debruyne niet de door schipper Vantorre gegeven onderrichtingen heeft opgevolgd en aldus heeft blijk gegeven van mangel aan plichtsbeseef en verantwoordelijkheidszin. Om die redenen wordt betrokkene bestraft met de intrekking van zijn vergunning van motorist van 80 pk en als hoofd van de wacht te varen voor de duur van 5 dagen.

LAATTIJDIG NEERLEGGEN VAN ZEEVERSLAG

Tenslotte kwam rijkskommissaris Bentein nog aan het woord. Inzake het laatijdig neerleggen van de zeeverslagen in verband met 'n aanvaring die zich voordeed in april 1965 vorderde hij tegen de schippers Flitser van de Z.403 en Coulier van de N.703 respectievelijk een vermaning en een waarschuwing. Schipper Flitser werd met een zwaardere vordering bedacht omdat hij niet op eigen initiatief zijn zeeverslag neerlegde, terwijl schipper Coulier dit wel deed.

Woensdagnamiddag kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bijeen onder het voorzitterschap van de heer Vander Cruyssen, voorzitter bij de Rechtbank van Eerste Aanleg te Antwerpen. De heer Bentein vervulde het ambt van rijkskommissaris.

Vijf zaken kwamen op de rol voor. Hiervan konden er evenwel slechts drie behandeld worden. Inzake de aanvaring welke zich voordeden telkens tussen de Z.451, enerzijds met een boeischeker en anderzijds met de Duitse kargo «Sabine» kon geen aanvang genomen worden gezien de betrokkenen niet kwamen opdagen.

xxx

Verder velde de Raad twee vonnissen terwijl rijkskommissaris een vordering uitsprak.

DE STRANDING VAN DE Z.25 « SAVAN »

De raad velde een eerste vonnis inzake de stranding van de Z.25 «Savan» welke zich voordeed op 1 november 1964, op ongeveer 150 meter beoosten de sluisingang van de haven van Grimby. Met behulp van een sleepboot kon het vaartuig opnieuw vlot gebracht worden. De Raad is van oordeel dat schipper Vandierendonek R. blijk heeft gegeven van een lichtzinnige en roekeloze navigatie, en deze laatste mits een oordeelkundig aanwenden van de hem beschikbare middelen, de stranding had kunnen vermijden. Betrokkene wordt dan ook geschorst voor de duur van 14 dagen om in de hoedanigheid van schipper 2de klasse te varen.

Kredieten tot instandhouding van de zeevisserij

Aan de heer Minister Urbain van Verkeerswezen werd door volksvertegenwoordiger Drumaux op 7 januari een parlementaire vraag gesteld in verband met de toepassing van de wet van 23 augustus 1948 strekkende tot de instandhouding en de ontwikkeling van de zeevisserij en die elk jaar door bemiddeling van het «Fonds voor Rederijen en Scheepbouw».

Terzake wenste vernoemde parlementair volgende inlichtingen te weten:

- hoeveel de toelagen en/of kredieten belopen?
- welke de rechthebbenden zijn die het voordeel van deze wet genoten hebben en welke het bedrag is van de toelagen en/of kredieten die elke rechthebbende

verkregen heeft?

- welke criteria tot nog toe de toekenning en het bedrag van de toelagen en/of kredieten hebben bepaald?
- welke ministriële diensten of andere diensten gelast zijn met het verstrekken van advies of het nemen van beslissingen betreffende de toekenning, de voorwaarden en het bedrag van deze toelagen en/of kredieten.

In het bulletin «Vragen en Antwoorden» van 25 januari jl. werd door de betrokken minister aan volksvertegenwoordiger medege-deeld dat, gezien de omvang van de gevraagde inlichtingen, hem rechtsreeks zou geantwoord worden.

—B.

Berichten Propagandavereniging voor meer Visverbruik

RECEPT VAN DE WEEK Pladijs met amandelen

Benodigheden voor 4 personen

4 stuks pladijs

4 lepels boter, wat bloem, een weinig olie

30 gr. amandelschilfertjes

2 citroenen

Bereiding :

De pladijs waarvan de kop is afgesneden, op de gekende wijze kuisen en wassen.

De vis wat afdrogen en in de bloem wentelen.

In een vispan, boter en wat olie verwarmen en er de vis aan beide zijden gaar bakken. De pladijs kruiden met wat peper en zout.

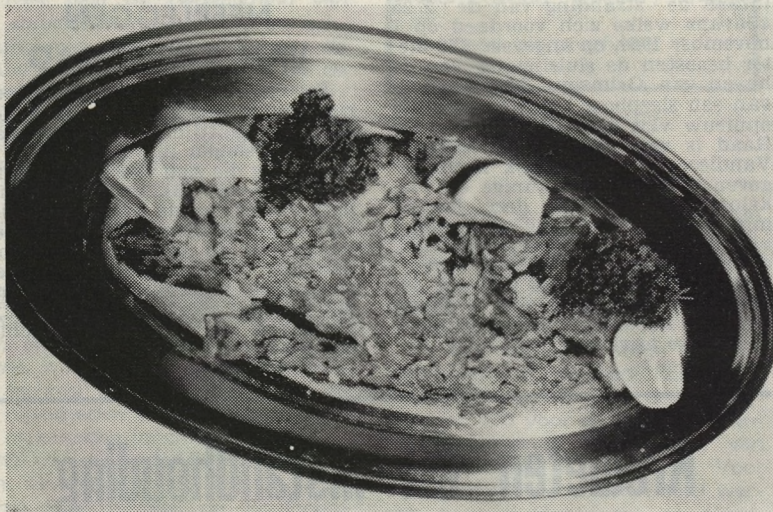
De gebakken vis op een schotel schikken en omringen met kwartjes citroen.

Aan het braadvet een weinig verse boter toevoegen.

De boter laten bruinen en de amandelschilfertjes in het vet laten kleuren.

De geschikte vissen besprenkelen met wat citroensap en overgieten met de bruine boter en de amandelen.

Opdienen met gekookte aardappelen.



PROPAGANDAMATERIAAL DAT TER BESCHIKKING IS :

Propagandamateriaal dat ter beschikking is :

Navolgend Propagandamateriaal is ter beschikking op het secretariaat, H. Baelskaai 25, te Oostende (tel 059/70304)

	Leden	Niet leden
Plastiek boodschappzakjes	2,5 fr. st.	4 fr. st.
celstof-servietten	35fr hond.	45 fr. hond.
	320 fr duiz.	450 fr. duiz.

geplastifieerde wandplaten :

— zeevissen : 61 afbeeldingen in kleuren	150 fr. st.	200 fr. st.
— schaal- weekdieren : 75 afbeeldingen in kleuren :	150fr. st.	200 fr. st.

AANSLUITING BIJ DE PROPAGANDAVERENIGING VOOR MEER VISVERBRUIK

De bijdragen om als lid bij de Propagandavereniging voor meer Visverbruik aangesloten te worden, zijn als volgt vastgesteld voor 1966 :

— kleinhandelaars en leurders	250 fr.
— groothandelaars, invoerders en visverw. nijver.	1000 fr.
— navenbedrijven	2500 fr.

Kleinhandelaars :

— Vishandel Caroline, Oostduinkerke	250 fr.
— Gallin I., Oostende	250 fr.
— Poissonnerie Robsim, Braine l'Alleud	250 fr.
— Poissonnerie Pylyser, Oostduinkerke	250 fr.
— F. Leirman, St Joost-ten-Noode	250 fr.
	1250 fr.

Groothandelaars :

— F. Van Leeuwen, Arlon	1000 fr.
— Naert, Zeebrugge	1000 fr.
— Huysseune-Isbled, Nieuwpoort	1000 fr.
	3000 fr.

TOTAAL : 4250 fr.

De bijdragen welke geïnd worden in 1966 zijn bestemd voor een nieuwe campagne 1966-67 waarvan het plan in voorbereiding is. Bijdragen kunnen gestort worden op P.C.R. 260.47 van de N.V. Handelsbank, Leopoldlaan 29 te Oostende voor rekening nr 31.745 van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik; met als vermelding : BIJDRAGE 1966.

M.S.T. «Le Matelot» op proeftocht

(vervolg van blz. 10)

De indrukwekkende, massieve galgen zijn bovenop voorzien van een borstwering. Zij laten toe in alle veiligheid de bewerkingen te volgen of te doen.

Een langschepse versterking verdeelt het werkdek in veilige zones langs weerszijden en vormt terzelfdertijd de verschansing boven de helling.

Vanaf de brug kan door een schuingesteld zaam het ganse achterschip overzien worden, de winch bediend, de vaart van het schip geregeld.

Een interfoon maakt ieder geschreeuw overbodig. Het verstrekt verbindingen met werkplaats, winchdek, visdek en visruim.

Machinetelegraaf, machinemanoever, Automatische stuurinrichting, visloope, log, toerenteller, speedometer en echograaf zijn gegroepeerd in een lessenaar. Een doelmatige opvatting waarvan het nut onmiddellijk gevoeld wordt. Dergelijke bouw onderlijnt tastbaar de toenemende specialisatie van de kapitein die meer dan ooit te voren de sleutelman wordt van de rederij.

Hetzelfde verschijnsel doet zich trouwens voor in de machinekamer waar de meester nu naast het onderhoud van de motoren, zijn ware opdracht, gekonfronteerd wordt met moeilijkheden inzake elektrische winches, pneumatische inrichtingen en hydraulische trommels.

Het schip is verder voorzien van een dubbele bodem die 135 ton brandstof en 50 ton water kan bergen in tanks. Deze konstruktie laat toe het schip te trimmen wat meteen, zij het geen cargo-stabiliteits-

opgaven, een nieuwe uitbreiding van de kapiteinstaaak in het leven roept aan boord van vissersvaartuigen.

De nieuwe opvatting van scheepsromp voor de visserij werkt dit vers ontstane probleem in de hand. Grotere vrijboord en meer windvang zal bij het aandoen van havens en nauwe vaarwateren haar eigenschappen demonstreren.

Drie trekjes op de gronden van de Fairybank, nu geschikt voor de vangst van platvis, op 20 vaam, hebben nogmaals aangetoond dat hekvissen de techniek eenvoudiger en veiliger maakt; dat aanzienlijk doelmatiger gewerkt wordt en veel tijd gewonnen. En dit is tegenwoordig wel belangrijk.

Volgende week wijdt het visserijblad verdere technische beschouwingen met fotomateriaal aan het moderne hektrawlen.

PENELOPE EN VISBEREIDING

In de loop van de maand februari, de juiste datum is nog niet bekend, zal tijdens het Penelopeprogramma het visrecept : **Doradefiletts à la Bercy** door de T.V. Kok voorgesteld worden.

De Propagandavereniging voor meer Visverbruik heeft kunnen bewerken dat bij de Penelope-uitzendingen meer visbereidingen zullen gegeven worden dan wat vroeger het geval was.

Ook aan deze uitzending verleent de Propagandavereniging zijn medewerking.

Visleurdersprokkelingen

Men heeft het soms wel eens over «koujonade». Maar als er mensen gekoujonneerd worden dan gebeurt het nog al eens dat onze visleurders er het typerend slachtoffer van zijn.

Mijn vriend visleurer doet een gemeente aan waar er een ongewoon viswinkeltje bestaat. Een verbleekte gerookte haring, wat uitgeteerde vis om er compassie mede te hebben (met de vis natuurlijk) en ons wat levert die al lang zijn dagen gekend heeft. Kortom een averechtse propaganda voor meer visverbruik. De enkele klanten zijn mensen die het uit familieredenen niet kunnen laten eens het winkeltje aan te lopen ofwel een paar mensen die, op vrijdag deze vis door hun keel wringen, overtuigd te zijn een dubbele versterving te hebben gedaan.

Onze vriend-leurder had dan ook vrij spoedig succes, eens dat hij een paar mensen had weten te overtuigen van zijn vis te proeven. De oude matante van het viswinkeltje nam het echter zo niet, en in plaats van zich te keren tegen haar leverancier van «verse» vis die haar jarenlang bedrogen had, keerde zij zich tegen onze vriend. In een dorp is natuurlijk iedereen familie van iedereen en de nicht van onze matante had een kozijn die zelf een kozijn had waarvan de broer van de nonkel, garde-sjampetter was van de gemeente. Vandaar moest het natuurlijk komen, die zou onze leurder wel eens een portie vis verkopen zodat hij zijn matten zou oprollen.

De miserie begon vanaf de volgende week! Onze sjampetter stond klaar om die vreemde leurder wat manieren te leren. De papieren werden gevraagd en hem prompt overhandigd. Traag-tergend begon onze sjampetter aan de lektuur en... 't moet er altijd om doen, het bewijs van betaling van de leurtaks was nog dit van verleden jaar! Een pure vergissing van onze vriend, die het verkeerde bewijs bijhad. De overgelukkige en glunderende man van de wet, nam subito-presto zijn kogelpen en onze vriend vloog de boek op terwijl van leuren in de gemeente geen sprake was. Onze matante die onmiddellijk op de hoogte gebracht werd, drukte de garde aan haar vette boezem terwijl ze riep: «ik heb het altijd gezegd dat die vreemde loebas met bedrog en deugnietierij omging». Onze sjampetter kreeg gauw-gauw een druppel in zijn keelgat gegoten en een paar verbleekte haringen in een pampierje en... tot volgende week.

Toen de sjampetter de straat opkwam en de matante in haar deurgat ontroerd nalonkte ontstond plots grote consternatie. Daar zagen ze parmentelijk in de verte onze vriend die teruggekeerd was en... met het klienteel rond de wagen. Voor onze sjampetter was dat een regelrechte aanranding op de veiligheid van het land en in een sjampetterse koleire

vloog hij naar de wagen. Door de man van de wet werd er genomdedied en door onze vriend gegodverdomd, maar ten slotte moest de sjampetter de duimen leggen want onze vriend was eenvoudig teruggekomen om de mensen te verwittigen en op de hoogte te stellen. De sjampetter volgde de wagen als de schaduw om toch maar te beletten dat er een gram vis verkocht werd. Het enige plezier die onze leurder uit deze situatie nog kon halen, was het feit dat hij een half uur lang de sjampetter deed draven dat het een aard had. Een straat door, een nieuwe straat in, rap-rap nog eens de hoek om en dan maar wachten juist lang genoeg tot de sjampetter als een amechtige knol de hoek om kwam. En dan maar terug dezelfde toer. We moeten er echter eerlijkheidshalve bijvoegen dat ook onze vriend maar groen lachte als hij die dag een heel stukje min verkocht had.

We gaan niet sluiten zonder er op te wijzen dat alle leurders altijd goed moeten nagaan of alle hoordpapieren in orde zijn. Het kunnen inderdaad kostelijke vergetelheden worden. Voor wie het interesseert zou ik wel eens het vervolg kunnen vertellen van onze vriend-leurder, de sjampetter en de matante.

(Sprokkel)

MAZOUTTANKS

Bestel uw mazouttanks van 600 l. of 1.200 l. bij de koöperatieve S.C.A.P. Gij zult voor uw mazout geen kontrakt moeten afsluiten en een mooie ristourne bekomen. Tel. naar 729 51. U bekomt alle nodige inlichtingen

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. BAELSKAAL 27, OOSTENDE — Tel. 716.89

Gebrekkige dienstregeling bij de Zeebrugse Zeevaartpolitie

„EEN ONTWERP TOT KADERUITBREIDING WORDT ONDERZOCHT”

aldus Minister van Verkeerswezen

«De Zeevaartpolitie te Zeebrugge is samengesteld uit één waterschout, één brigadier en vijf agenten. De nachtdiensten worden uitgevoerd door de agenten en duren veertien uren, namelijk van 18 uur 's avonds tot 8 uur 's morgens».

Dit is de aanhef van een parlementaire vraag welke volksvertegenwoordiger Lootens onlangs richtte tot de minister van Verkeerswezen.

Voorvoemde wijst verder op het volgende:

Een der agenten, reeds maanden onbeschikbaar wegens ziekte, werd niet vervangen, zodat dag-, nacht- en zondagsdienst in versterkte mate door de vier agenten verzekerd wordt.

De nachtdienst, welke beschouwd wordt als «ter beschikkinghouding voor de dienstnoodwendigheden», houdt, ongeacht eventuele effectieve prestaties, minstens de aanwezigheid in op de bureaus van de Zeevaartpolitie, en wordt gelijkgesteld met vier uur prestatie, opgenomen in de vijfenveertig uren diensttijd. Aldus heerst er een grote wanverhouding tussen de duur van de nachtdienst en de compensatieuren.

Zo is er evenmin enige vergoeding noch tegenprestatie voorzien voor de nachtdienst.

Vermeld zij ook dat deze agenten werk verrichten van officieren van gerechtelijke politie.

Wij de heer Minister mij mededelen of deze regeling te Zeebrugge strookt met de wettelijke beschikkingen en met de statuten van de

Zeevaartpolitie en of deze dienst gerekend wordt onder de sedentaire of actieve dienst?

En of het ook niet billijk zou zijn de wedden van deze agenten in overeenstemming te brengen met de werkelijke belangrijkheid van de dienstverstrekingen, namelijk gerechtelijke opdrachten?

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

De toestand op personeelsgebied van de Zeevaartpolitie te Zeebrugge is aan de aandacht van mijn Departement niet ontsnapt. Een ontwerp tot kaderuitbreiding wordt op huidig ogenblik onderzocht.

Ik ben het niet eens met de bewering van het geacht Lid, als zou er een grote wanverhouding bestaan tussen de duur van de nachtdienst en de aangerekende prestatieuren. In het huidig regime slaapt of rust de agent die stand by is en werkt hij slechts zeer sporadisch. Zijn toestand is net dezelfde als die van de inwonende studiemeesters uit de internaten, voor wie de volledige nachtwacht slechts voor drie uur prestatie aangerekend wordt.

Indien er op dit ogenblik geen bijzondere vergoeding bestaat voor nachtwerk dan is dit zo voor al de veelvoudige nachtdiensten die bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart bestaan. Op dit ogenblik is een ontwerp van besluit bij de bevoegde instanties aanhangig gemaakt, dat de toekenning voorziet van een toelage voor effectieve nachtarbeid. Indien die toelage ingesteld wordt zal het personeel van de Zeevaartpolitie van alle standplaatsen daar eveneens het genot van hebben.

Wat nu de aanrekening van de diensten voor het pensioen betreft kan ik het geacht Lid eveneens gerust stellen. Sedert 3 september 1963 (wet van 23 juli 1963) worden

De door de agenten van de Zeevaartpolitie bewezen diensten als actieve diensten (één vijftigste per jaar) aangerekend.

De agenten van de Zeevaartpolitie verrichten geenszins werk van officieren van Gerechtelijke Politie. Alleen de waterschouten bezitten deze hoedanigheid, maar ze vervullen zowel administratieve taken als gerechtelijke.

De aanpassing van de wedden van de agenten werd niet uit het oog verloren. De ontwerpen zijn klaar en houden rekening met de werkelijke opdrachten en bevoegdheden van deze personeelsleden.

— B.

Kleinere aanvoer werd goedkoper verkocht in december 1965

GOEDKOPERE TONGEN VOORNAAMSTE OORZAAK VAN ACHTERUITGANG

De laatste maand van 1965 kunnen we moeilijk als schitterend aanzien voor onze reders. Zij voerden meer vis aan (ook meer tong) en bereikten een opbrengst die lager uitviel. Het feit dat er ook tijdens de laatste weken van het jaar weinig belangstelling bestond voor de tongen, deed de prijs hier dalen tot 60,50 fr., hetgeen echter ruim 20 fr. minder is dan verleden jaar.

Een gedeelte van het verlies kon worden goedgemaakt door de gullenvisserij die renderend was en waarvoor, behalve tijdens de Kerstweek, een goede belangstelling bestond. Rog was veel minder voorhanden dan verleden jaar, dit door het feit dat de meeste kanaalschepen gedurende verschillende weken de westvisserij (gullenvisserij) bedreven. Haring werd, dank zij de Nederlandse schepen, in aanzienlijk ruimere mate aangevoerd.

In totaal kregen we 2.797.975 kg vis op de Oostende markt, dit werd verkocht voor 36.354.419 fr. Vorig jaar waren die cijfers 2.880.379 kg voor 37.612.531 fr.

Geringe schelvisaanvoer

Schelvis kregen we niet veel te zien. Er werd van IJsland inderdaad slechts 50.441 kg aangevoerd, in dat cijfer zijn vanzelfsprekend ook de totten begrepen zodat schelvis werkelijk zeer schaars was. Vorig jaar kregen we nog 78.193 kg schelvis. De kleinere aanvoer gaf in tegenstelling met het normale, geen aanleiding tot hogere prijzen. Integendeel, de gemiddelde prijs viel terug van 13,80 fr naar 12,70 fr. Meteen was ook de opbrengst een stuk lager en werd er slechts 640.930 fr bereikt in plaats van de 1.030.640 fr.

Noordzee schelvis (in hoofdzaak totten) was er meer op de Oostende markt. Deze totten kwamen vooral van Noop Head en waren dikwijls nogal erg klein. Toch werd er omwille van de schaarse flink voor geboden. Zodoende steeg de gemiddelde prijs hier van 6,58 fr naar 7,70 fr. Hier zien we juist het omgekeerde, want van de noordzee steeg de schelvisaanvoer van 65.686 kg naar 84.250 kg. Hierdoor werd voor die soort dan ook een hogere opbrengst bereikt, opbrengst die steeg van 432.300 fr naar 649.130 fr. Alles samen werd het echter toch een 200.000 fr minder opbrengst voor deze vissoort bij een aanvoer die zowat 9000 kg kleiner was.

Minder en ook goedkopere kabeljauw

De kabeljauw heeft eveneens een blauwtje gelopen. De aanvoer daalde zowel van IJsland en van de noordzee en voor beide soorten werd er toch minder betaald. De

IJslanders zorgden voor slechts 74.330 kg tegen 105.776 kg. Toch zakte de prijs van 14,71 fr naar 13,80 fr. Hierdoor viel ook de opbrengst een heel stuk terug en wel van 1.556.210 fr naar 1.025.710 fr.

Noordzee-kabeljauw was bijzonder schaars. We kregen slechts 53.363 kg tegen 64.620 kg. De Noop Headvangsten bevatten inderdaad zeer weinig kabeljauw terwijl ook de westschepen weinig kabeljauw binnenbrachten. Toch moest ook hier een prijsdaling geboekt worden en wel van 16,46 fr. naar 15,72 fr. De opbrengst was ook hier een flink bedrag kleiner en beliep slechts 839.190 fr. tegen 1.064.040 fr.

Gullen deden het

December 1965 is «de» gullenmaand van het jaar geweest. De ganse Westvloot en bijna de volledige middenslagvloot heeft gedurende enkele weken op de west op gul gevestigd met merkbaar resultaat. De gullenprijs bleef gedurende drie van de vier weken zeer goed. De IJslandse gullen werden in geringere mate aangevoerd, hier werd een vermindering genoteerd van 94.769 kg naar 59.739 kg. De gemiddelde prijs d.e. steeg van 9,74 naar 10,32 fr. kon slechts een kleine gedeelte van dit verlies goedmaken zodat de opbrengst verminderde van 923.540 fr naar 616.780 fr.

Van de andere visgronden was het echter heel wat beter. Witte gullen waren er genoeg vermits de aanvoer steeg van 175.903 kg naar 391.680 kg. Aangezien ook de gemiddelde prijs hoger lag, 9,55 fr in plaats van 7,15 fr, werd een aanzienlijk hogere opbrengst bereikt. Er werd voor die gullen inderdaad 3.741.250 fr neergeteld waar vorig jaar de gullen slechts 1.257.890 fr opbrachten.

Scherpe concurrentie voor koolvis

De uitvoerders hebben de koolvisprijs zeer hoog gehouden tijdens de voorbije decembermaand. Er werd inderdaad een gemiddelde prijs bereikt die 12,57 fr bedroeg, waarbij gevijlde koolvis en kleine sortering eveneens in het aanvoercijfer 161.227 kg. zijn opgenomen. Voor grote koolvis werd tot 780 fr. per mand betaald. De aanvoervermindering, in december 1964 werd 192.926 kg koolvis aangevoerd, werd volledig goedgegemaakt door de hogere prijs waardoor de opbrengst nog opliep van 1.921.860 fr naar 2.027.750 fr.

Wijting werd nog behoorlijk verkocht

De aanvoer van de west was veel groter dan normaal wegens

de grote belangstelling van grotere schepen voor die visgronden. Hierdoor steeg de aanvoer van 282.666 kg naar 374.367 kg. Toch werd nog een hogere gemiddelde prijs geboekt, prijs d.e. steeg van 6,19 fr naar 6,35 fr. Hierdoor steeg de opbrengst van deze vissoort van 1.750.465 fr naar 2.377.508 fr. Kleine IJslandse wijting vond weinig belangstelling. Deze grote IJslandse wijting is waarschijnlijk nog bij velen een onbekende delicatesse die zeker zijn prijs van 7 à 10 fr overwaard is.

Platvis bleef even duur.

Platvis kwam dit keer bijna uitsluitend van de West. De prijs was renderend niettegenstaande de aanvoer steeg van 49.929 kg naar 82.694 kg. Waar de beste tijd voor die vissoort einde december zeker voorbij is kan de gemiddelde prijs die steeg van 11,29 fr naar 11,32 fr, zeker als goed bestempeld worden. De opbrengst was hier dan ook hoger en liep op van 564.170 fr naar 936.120 fr. De middensorteringen werden zoals gewoonlijk het best verkocht wijl de platjes nogal veel aftrek vonden bij de uitvoerders.

Geen tongen op de feestdis?

De tongenaanvoer was groter tijdens de laatste week van 1965. Die grotere aanvoer bestond vooral uit kleine sortering waardoor de gemiddelde prijs sterk daalde. Die tongen werden gedeeltelijk gevangen op de witte bank en dat houdt in dat er ook in Nederland veel tong werd aangevoerd, waardoor slechts een gemiddelde werd bereikt van 60,48 fr tegen 83,45 fr verleden jaar. De opbrengst viel terug van 9.987.250 fr naar 7.417.600 fr.

Tarbot deed het beter en kreeg betere prijzen dan vorig jaar. We moeten hier echter rekening houden met het feit dat er nogal wat minder tarbot werd gebracht dan verleden jaar. De aanvoer verminderde inderdaad van 16.207 kg naar 12.969 kg. Dank zij een prijs welke seeg van 45,23 fr naar 60,35 fr werd echter nog een hogere opbrengst voor deze vissoort, opbrengst die nu 782.680 fr bedroeg tegen 743.150 verleden jaar.

Veel minder rogsoorten aangevoerd

We kunnen niet beweren dat de markt overspeeld werd met rog. De aanvoer van deze vissoort was zelfs uitzonderlijk klein voor het jaargetijde en viel terug van 190.770 kg naar 93.683 kg. Dat is zeker niet normaal en werd veroorzaakt door de weinige kanaalvangsten

die werden aangevoerd terwijl ook de west zeer weinig rog gaf. Van daar een aanzienlijke prijsstijging die verliep van 9,87 naar 13,33 fr. Toch bleef de opbrengst nog heel wat lager dan in december '64 toen 1.883.720 fr werd opgebracht tegen 1.249.710 fr. in december '65.

Vermelden we hier nog dat keilrog zeer duur werd verkocht en regelmatig rond de 30 fr per kg haalde terwijl de grote roggen tot 20 fr. noteerden.

Weinig «andere soorten»

De aanvoer van de «andere soorten» is zeer sterk teruggelopen en dit van 1.024.150 kg naar 814.279 kg. Soorten die veel minder gebracht werden waren rode knorhaan, rode zeebaars, vlaswijting, heek, steenschol, kongeraal en schotse schol. Dit vond eveneens zijn oorzaak in de geringe aanvoer van het kanaal. Deze andere soorten werden nochtans goedkoper verkocht hetgeen de gemiddelde prijs deed dalen van 12,23 fr naar 11,94 fr. De opbrengst verminderde van 12.534.103 fr naar 9.727.547 fr. Een van de weinige soorten die de ganse maand duur gebleven zijn was rode zeebaars, de kleinere aanvoer van deze soort hield de prijs op een renderend peil. Dat was niet het geval voor rode knorhaan die vaak moest opgevangen worden, vooral tijdens de laatste weken van het jaar.

Wat tenslotte de aanvoer van bodemvis betreft, deze daalde van 2.461.265 kg naar 2.375.659 kg terwijl de opbrengst terugviel van 35.649.338 fr naar 32.031.895 fr.

Beter voor haring, sprot en garnaa

Haring kregen we veel meer dan verleden jaar, dit dank zij de Nederlandse landingen. De aanvoer steeg van 117 naar 246 ton en de opbrengst liep op van 604.000 fr naar 2.857.000 fr. De grotere aanvoer was niet van aard om de prijs te doen dalen, integendeel, haring werd zeer duur verkocht en kreeg 12,25 fr als gemiddelde prijs tegen slechts 5,04 fr verleden jaar.

Sprot was er dit jaar minder, de aanvoer verminderde van 300 naar 174 ton. Ook hier maakte de betere prijs alles goed zodat de opbrengst nog steeg van 1.321.000 fr tot 1.365.000 fr. De prijs steeg van 4,63 fr naar 7,82 fr.

Tenslotte was ook de garnaaanvoer ruimer en werd er meer voor betaald. Hier steeg de aanvoer van 1280 naar 1850 kg en de prijs van 29,42 fr naar 53,95 fr. De opbrengst was hierdoor ook beduidend hoger aangezien er 99.824 fr. werd bereikt tegen slechts 37.659 fr verleden jaar.

ALLE ZEEKAARTEN

NOORDZEEBOEKHANDEL

VINDICTIVELAAN 22

OOSTENDE

TEL. 725 23

De Hollandse visserijbedrijvigheid in 1965

GUNSTIG, MAAR NOG VELE KWESTIES DIENEN OPGELOST

Na enige jaren van zeer ongunstige bedrijfsresultaten tekende zich in de tweede helft van 1964 enige verbetering voor het Nederlandse visserijbedrijf af. Deze verbetering zette zich in 1965 voort. Na een nog zeer matig eerste halfjaar toonden de laatste maanden een behoorlijk opgaande lijn. Dit wil overigens niet zeggen dat er zich geen zeer zorgelijke vraagstukken meer voordoen. Er zijn intengendeel nog vele kwesties die om een oplossing vragen. De Noordzee levert nu reeds geruime tijd een overmatige vangst van kleine rondvis, in het bijzonder schelvis en kleine koolvis. Een groot gedeelte kan de toch al lage minimumprijs niet halen en dan wordt afgeleverd voor dierlijk voedsel. De fondsen waaruit deze tegen lage prijs verkochte hoeveelheden een toeslag moeten ontvangen, kampen dan ook met aanzienlijke tekorten. Deze moeten op korte termijn door een verhoogde heffing op normaal verkochte vis worden aangevuld. Er zijn maatregelen in voorbereiding om deze heffingen zodanig te verdelen dat tegelijk enige drang tot een minder eenzijdige aanvoer wordt uitgeoefend. Het zal wellicht nodig blijken eerstdaags gelijksoortige maatregelen ten aanzien van nog meer vissoorten te beramen. Het blijft bij dit alles de vraag of de natuur het beoogde doel — het meer intensief zoeken naar andere vissoorten waaraan de markt behoefte heeft — met enig resultaat wil belonen.

OVERZICHT

In de platvissector, het terrein van de kleinere schepen, doet zich dit vraagstuk niet voor, door de schol, naar hoeveelheid verreweg het grootste artikel, bestaat in binnen- en buitenland grote vraag, die de prijs belangrijk heeft doen stijgen. De aanvoer van tong, naar geldswaarde de belangrijkste vissoort, handhaafde zich op het peil van 1964 en vormt door de hoge prijs de ruggegraat van de kottervisserij. De grootste eenheden der vloot leggen zich steeds meer toe op de haringvisserij. Door het zoeken naar nieuwe visgronden — waaraan de overheid haar steun verleent — pogen zij het haringseizoen tot 12 maanden per jaar uit te breiden. De uitvoermogelijkheden voor verse haring zijn zodanig, dat bij een met 20 procent gedaalde vangst de totale opbrengst nog met 20 procent steeg. Ook hier blijkt weer, dat slechts bij een enigszins beneden de vraag blijvende aanvoer een redelijk prijspeil ontstaat. Gewaakt dient echter te worden tegen een al te eenzijdige instelling op een enkele vissoort. Het viel daarom temeer toe te juichen, dat de overheid gedurende drie jaar steun verleende aan het project om in Nederland de verre

visserij weer tot ontwikkeling te brengen. Voor een tiental schepen werd in 1963 voor 50 reizen, in 1964 en in 1965 voor 75 reizen subsidie ter beschikking gesteld om in de wateren rond IJsland en de visgronden bij Noord-Noorwegen ervaring op te doen. De resultaten hoewel ook dit jaar nog niet lonend, blijven voortdurend verbeteren, zowel naar de vangst als naar de opbrengst.

Helaas is hiermee het oorspronkelijke project beëindigd. Het experiment kan niet meer op dezelfde voet worden voortgezet. De overheid heeft echter een bedrag voor experimentele visserij in het algemeen uitgetrokken. Daar de verre visserij thans nog niet in staat is om op eigen benen te staan, zodat zonder verdere overheidssteun de inmiddels opgedane, maar nog onvoldoende ervaring weer verloren zou gaan en de door overheid en rederijen geïnvesteerde leergelden weggegooid geld zou betekenen, blijven de betrokken rederijen vertrouwen, dat een weg zal worden gevonden om uit deze leergelden verder nut te trekken. Hierbij zal het nuttig zijn de schepen een groter vrijheid te laten in het kiezen van hun markt. De ervaring heeft geleerd dat bepaalde vangstorteringen in het buitenland een aanzienlijk betere markt kunnen vinden. Met erkentelijkheid constateert het visserijbedrijf een toenemende daadwerkelijke belangstelling van de overheid voor dit bedrijf.

PREMIEREGELING

In 1965 werd een premiereregeling ingesteld voor in kistjes van zee aangevoerde verse haring en makreel, ter bevordering van de kwaliteit, die bij aanvoer in bulk achterbleef bij de Scandinavische aanvoer in kistjes, waardoor afzetmarkten verloren dreigden te gaan. Voor 1966 is een uitbreiding van deze regeling tot enkele andere vissoorten aangekondigd. De bedoeling is te komen tot een Nederlandse standaardkist als garantie van kwaliteit. Het lijkt zo eenvoudig, maar het blijkt toch vrij moeilijk om een alle partijen bevredigende verpakking vast te stellen. Een belangrijk vraagstuk is de lossing van de vaartuigen. Deze geschiedt thans nog op aantsvaderlijke wijze: mankracht. Mechanisering is dringend nodig. De loskosten stijgen tot een onaantvaardbare hoogte. Verder leidt het vereiste hoge tempo bij dit bederfelijk artikel tot onnauwkeurig werk. Velen hebben zich de laatste jaren op dit vraagstuk geworpen. Aanzienlijke bedragen zijn in allerlei proeven gestoken, zonder dat nog een bevredigende oplossing werd bereikt. Ook thans zijn proeven gaande ter mechanisering van het aan de wal brengen van de vis, het

verwijderen van het ijs en het automatisch afwegen. Ook de sterk toenemende visaanvoer in zee-kistjes noopt tot mechanisering. Men hoopt in dit jaar een stap voorwaarts te kunnen doen. De toenemende industrialisering van het gebied langs het Noordzeekanaal betekend voor allen in de visserij die IJmuiden als thuishaven benutten een verder probleem. De visserij heeft geen keuze en zal voor de aantrekking van arbeidskrachten met die andere industrieën moeten blijven concurreren.

N.V. KOELHUIS GEOPEND

Door met een vorhefftruck door een papieren muur heen te rijden heeft de heer P.G. Lammens de uitbreiding van het koel- en vrieshuis van de N.V. Koelhuis Katwijk officieel geopend. De feestelijke plechtigheid werd bijgewoond door een groot aantal belangstellenden uit de visserijwereld. De heer D.F.E. Meerburg gaf een overzicht van de geschiedenis van het koelhuis, die begon in 1935. De moderne techniek heeft de mogelijkheden van koeling en invriezing intussen aanmerkelijk vergroot. Na de tweede wereldoorlog kreeg men ruimtegebrek en werd een nieuw koelhuis aan de Industrieweg gebouwd. In 1960 werd de opslagruimte nog eens met 100 procent vergroot. De heer Meerburg herinnerde aan de financieringsmoeilijkheden uit de beginjaren, toen men wel eens heeft verzucht: «als het als koelhuis mislukt maken we er maar een badhuis van». De koelcapaciteit is nu vergroot van 18.300 vaten tot 27.000 vaten, waarbij men de beschikking heeft over drie cellen van 400, een cel van 300 en een cel van 200 ton. De vriescapaciteit is opgevoerd van 600 ton tot 1500 ton. Nadat de heer Lammens met zijn truck de muur had doorboord, werd de prachtige uitbreiding zichtbaar, waarvan de kosten ruim één miljoen gulden hebben bedragen. Na een diepvriesproces bij 80 graden onder nul wordt de vis in de enorme cellen bij min 28 graden bewaard. De N.V. Koelhuis Katwijk is eigendom van rederijen en enkele haringhandelaren uit Katwijk en Noordwijk. Gekoeld wordt voor de rederijen en haringhandelaren. Van de vriescapaciteit wordt behalve door de grote rederijen ook gebruik gemaakt door handelaren uit heel de randstad Holland, die niet alleen vis, maar bijvoorbeeld ook vlees en fruit naar het Katwijkse koelhuis brengen.

OORLOG MET IERSE VISSERS

Uit Ierse bron wordt vernomen, dat Nederlandse vissers in het gebied waar de Katwijkse hekreier Rijnmond 2 vrijdag is aangehouden de oorlog aan de Ierse vissers hebben verklaard. Vooral de Ierse treiler Carina zou het hebben moeten ontgelden, omdat de schipper van dit vaartuig de autoriteiten de tip zou hebben gegeven, die heeft geleid tot het opbrengen van de Rijnmond 2. Volgens het Ierse bericht kwamen de Nederlanders in volle vaart op de netten van de Carina af steeds wanneer de Ieren ze uitzetten. De bedoeling was de netten stuk te varen. De Carina was op een gegeven ogenblik helemaal omsingeld door Nederlandse vissers,

waarbij de bemanning het knap benaauwd kreeg. Ze riep de hulp in van het korvet Macha, dat de vorige week de Rijnmond 2 opbracht. Het marinevaartuig was snel ter plaatse en het joeg de Nederlandse vissers uiteen. Het moest in de buurt blijven om de Ieren in staat te stellen rustig te vissen.

De Ieren letten er nauwkeurig op, dat de Nederlanders niet binnen de territoriale wateren kwamen. De Nederlandse vissers passen daar in de regel ook wel voor op, maar al vissend raakt men wel eens uit de koers, waarbij men spoedig in verboden water zit, doordat heel dicht onder de grond wordt gevist. Het vermelde incident is dan ook een voortzetting van een hele reeks schermutselingen onder de Zuid-Ierse kust. Ook de Zuid-Ieren en de Noord-Ieren liggen voortdurend met elkaar overhoop. Dezer dagen zal de de schipper van een Zuid-Ierse treiler terecht moeten staan wegens het rammen van een Noord-Iers vissersvaartuig. De schipper van de Rijnmond 2, Cornelis Zwaan, zei niet erg te geloven dat de schipper van de Carina hem verraden heeft: «Ik ken hem goed en ik geloof niet, dat hij tot zoiets in staat is. Maar ja, je kunt je in de mensen vergissen en misschien doet hij zich tegenover mij vriendelijker voor dan hij in werkelijkheid is. Maar ik persoonlijk mag die man wel. De vissers die het nu voor mij opnemen zijn voornamelijk Scheveningers. Katwijkers zijn er niet bij, want ons schip was het enige Katwijkse dat daar viste. Het is voor de Nederlandse vissers overigens een vreselijk gezicht te zien, hoeveel haring daar in die verboden zone zwemt, terwijl de Ierse vissers ze maar laten zwemmen. Ze profiteren lang niet genoeg van de rijke buit die daar te halen is. Die heren geloven het wel. Het is voor een Nederlandse visser om uit je vel te springen. En dan zijn ze nog jaloeers op ons ook als we meer vangen dan zij. Ja, je beleeft wat op zee».

Voor
nieuwbouw
en
herstellingen
van
schepen

N.V.

**BELIARD-
MURDOCH**

Markt IJmuiden

Besommingen van woensdag in IJmuiden: KW 109 en KW 179 f 1970 KW 215 f 1990 KW 197 f 4110. Donderdag voerden vijftien schepen in IJmuiden aan 2990 kisten vis, waarvan 2200 haring, 810 kleine haring, 250 kleine gul, 260 schol, 5 tarbot, 75 varia, 10.000 kg tong en 500 stuks kabeljauw. In Scheveningen was de aanvoer 60 wijting, 750 kleine gul, 2600 haring, 550 kleine haring, 200 schol, 5000 kilo tong.

Besommingen in IJmuiden: TX 20 f 4320 WR 202 f 7315. Vrijdag zorgden in IJmuiden vijftig schepen voor 7240 kisten vis, waarvan 1220 schelvis, 150 wijting, 40 gul en kabeljauw, 620 kleine gul, 2210 koolvis, 1000 haring, 325 kleine haring, 2500 schol, 50 tarbot, 250 varia, 60.000 kg tong en 620 stuks kabeljauw.

De VL 14 Margaretha meldde bijna geen vangst in de noord. Ver-

schillende schepen gingen dan ook anar huis. In de Ierse Zee was het weer heel slecht. In verschillende baaien kon men de Nederlandse schepen vinden. Voor de Nederlandse kust was de spanvisserij goed tussen Egmond en Katwijk. Per trek ving men 300 tot 600 stuks kabeljauw. De vangst wordt aan dek naar de haven gebracht. In Scheveningen was de aanvoer 30 wijting 450 kleine gul, 1600 haring, 40 kleine haring, 520 schol, 7100 kg tong. Aan de markt waren de trawlloggers SCH 9 met f 16600, SCH 46 met f 25790 (restant), SCH 307 met f 21550 (restant besomming).

De aanvoer van gezouten haring was 980 kantjes. De notering per kantje was voor steurharing f 72 tot f 82.80. Zaterdag besomde in Scheveningen de SCH 3 f 26900 en de SCH 21 met f 21 310. 13 kustvissers zorgden voor f 68695 aan verse vis.

Maandag zorgden in IJmuiden 73 schepen voor 10620 kisten vis, waarvan 2680 schelvis, 1130 wijting, 440 gul en kabeljauw, 190 koolvis, 10 haring, 290 kleine haring, 3800 schol, 50 tarbot, 520 varia, 90.000 kg tong en 2320 stuks kabeljauw. In Scheveningen was de aanvoer 20 wijting, 80 gul en kabeljauw, 1100 haring, 350 kleine haring, 500 schol, 11.000 kg tong. Aan de markt waren de trawlloggers SCH 61 met f 16.000, de SCH 249 met f 19.570, de SCH 60 met f 14.100 en de 6 kustvissers met f 54.900 aan verse vis of haring. De aanvoer van gezouten haring was 500 kantjes. Per kantje steurharing werd genoteerd f 70 tot f 77.50. Besommingen van maandag in IJmuiden: KW 3 f 17.460 KW 201 f 10.130 KW 136 f 5670 KW 134 f 6660 KW 125 f 7700 KW 191 f 9200 KW 29 f 10.080 KW 52 f 8010 KW 205 f 10.740 KW 193 f 9060 KW 92 f 5290 KW 98 f 9790 KW 90 f 10.250 KW 183 f 9360 KW 160 f 7820 KW 34 f 9190 KW 127 f 9000 KW 200 f 7600 KW 186 f

7000 KW 226 f 7870 KW 167 f 9250 KW 105 f 3980 KW 180 f 4630 KW 97 f 4650 KW 114 f 5150 KW 69 f 4820 KW 28 f 4130 KW 137 f 3580 KW 148 f 6570 KW 156 f 5230 KW 17 f 4880 KW 113 f 6190 KW 126 f 4090 KW 197 f 6100 IJM 4 f 4770 IJM 2 f 5570 IJM 73 f 5820 IJM 60 f 3710 IJM 81 6920 IJM 45 f 5100 IJM 64 f 4200.

Dinsdag werden in IJmuiden door 46 schepen aangevoerd 8490 kisten vis waarvan 2050 schelvis, 480 wijting, 140 gul en kabeljauw, 520 kleine gul, 1020 koolvis, 700 haring, 810 kleine haring, 110 kleine makreel, 2080 schol, 55 tarbot, 25 rog, 320 diversen, 55.000 kg tong, 750 stuks kabeljauw. In Scheveningen was de aanvoer 250 schelvis, 60 wijting, 150 gul, 100 koolvis, 220 schar, 2100 haring, 1060 kleine haring, 600 gekochte haring. De SCH 22 besomde f 18.340, de SCH 54 f 23.615, de SCH 64 f 30.510, SCH 236 f 14.260 SCH 303 f 13.165 VL 14 f 14.690. Aanvoer 250 kantjes gezouten haring. Per kantje steurharing f 71.70 f 80.30.

Besommingen: KW 144 f 16.160 KW 159 f 26.340 KW 116 f 4400 KW 79 f 6000 KW 170 f 8170 KW 182 f 6700 KW 166 f 7300 K—26 f 4730 KW 194 f 7500 KW 24 f 6000 KW 173 f 7360 KW 204 f 8260 KW 117 f 7700 KW 212 f 8280 K W63 f 4590 KW 132 f 8530 KW 109 en KW 179 f 1200 KW 196 f 6300 KW 162 f 3750 KW 222 f 7320 KW 30 f 4070 K W195 f 7000 KW 103 f 4870 KW 8 f 8100 KW 165 f 10.620 KW 162 f 3700 IJM 154 f 7240 IJM 46 f 7260.

Woensdag zorgden 20 schepen voor 5580 kisten vis, waarvan 1680 schelvis, 140 wijting, 480 gul en kabeljauw, 360 torgullen, 450 koolvis, 500 roodbaars, 1340 haring, 900 kleine haring, 1 makreel, 300 schol, 5 tarbot, 175 varia, 7500 kg tong en 30 stuks kabeljauw.

In Scheveningen was de aanvoer 100 kisten torgullen en 100 kisten schar.

MARKTCIJFERS IJMUIDEN

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

	27-1-1966	28-1-1966	31-1-1966	1-2-1966	2-2-1966
Tongen, grote — Sole, grosse	5,15- 5,07	5,11- 4,98	4,89- 4,73	4,92- 4,78	5,08- 4,81
3/4 tongen — 3/4 sole	5,84- 5,58	5,63- 5,37	5,68- 5,53	5,70- 5,45	5,82- 5,77
Bloktongen — Sole moyenne	6,37- 6,21	6,62- 5,87	6,— 5,87	5,83- 5,51	6,01- 5,75
Voor-kleine — Petite	5,08- 4,73	4,47- 4,32	4,11- 4,05	3,90- 3,50	4,07- 3,87
Kleine — Toute petite	3,52- 3,12	2,78- 2,58	2,97- 2,81	2,77- 2,50	2,91- 2,52
Tarbot, groot — Turbot, gros	6,60- 6,—	5,80- 5,30	6,— 5,50	6,— 5,—	6,— 5,40
Middel — Moyenne	.....	298,—126,—	280,—130,—	280,—130,—	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	130,—80,—	130,—80,—	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	28,—24,—	30,—22,—	27,—20,—	27,—20,—	28,—24,—
Grote iek — Grosse	28,—24,—	30,—22,—	27,—20,—	27,—20,—	27,—25,—
Kleine iek — Petite	37,—22,—	26,—20,—	25,—20,—	25,—22,—	30,—24,—
Iek 3e slag — 3e sorte	42,—30,—	36,—26,—	32,—25,—	32,—25,—	31,—27,—
Platjes — Toute petite	41,—36,—	39,—29,—	30,—26,—	30,—26,—	36,—27,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	56,—38,—	61,—41,—	61,—38,—	61,—39,—
Middel — Moyen	.....	36,—30,—	24,—16,—	24,—20,—	24,—17,—
Kleine — Petit	.....	26,—18,—	21,—15,—	23,—15,—	22,—15,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	40,—36,—	34,—	34,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	44,—31,—	44,—32,—	43,—24,—	44,—32,—
Gullen — Petit cabillaud	41,—25,—	35,—16,—	36,—25,—	36,—15,—	36,—15,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	170,—	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	46,—38,—	41,—32,—	24,—15,—	24,—15,—	30,—22,—
Schar — Limande	45,—35,—	41,—20,—	25,—15,—	25,—15,—	.....
Steenhol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	29,—	29,—	32,—28,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	33,—26,—	33,—26,—	.....	.....	45,—26,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	45,—40,—	.....
Steenhol — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	6,40- 4,40	5,20- 4,—	5,20- 4,—	5,10- 4,—
Koolvis — Colin	.....	44,—15,—	36,—25,—	36,—25,—	42,—15,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	.....	.....	38,—36,—	38,—36,—	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	10,— 5,—	6,70- 6,—	.....	6,— 5,—	15,— 6,—
Mol	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	.....

Grootste hektrawler

In IJmuiden is de grootste hektrawler van Nederland, de SCH.171 Cornelis Vrolijk Fzn, aangekomen.

Het schip is vijftig meter lang, 8,5 m breed en 4,5 m. hol. De Deutzmotor heeft 1.320 PK, de snelheid van de trawler is 14,5 mijl. Verder is er een winchmotor van 395 PK, een lichtmotor van 195 PK en een havenset van 30 PK. De trawler heeft een diepvriesinstallatie van Deens fabrikaat (Sabroe) met een vriescapaciteit van 18 ton vis per etmaal. De twee ruimen zijn zowel geschikt voor het opslaan van verse als diepgevroren vis. Er kan 120 ton diepvriesvis met 2.500 kisten geborgen worden. De diepvriesruimcapaciteit is 300 ton, de minimumtemperatuur is 31 graden onder het vriespunt.

Een 22 meter lange lopende band vervoert de gevangen vis naar het voorschip. De bemanning bestaat uit 17 koppen, schipper is Jan Klinenberg, IJmuiden.

Verantw. drukker-uitgever :
P. Vandenberghe
H. Baelskaai 30, Oostende



FIRMA
R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON

Privé: 540 06
Magazijn: 541 42

**Vis & garnalen
in 't groot**

Specialiteit van verse
GEPELDE garnalen

Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land
(2182V)

VOORBEHOUDEN

**Diesel-
scheepsmotoren**

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

* Wenst te kopen : Schip 100 PK
Adres : Mr Greenaere, Holly Cot-
tage Hulver No Beccles, Suffolk.
Voor nadere inlichtingen z.w. Mr
Lams, Oude Mijnplaats 10, Oost-
ende. (7372W—N—5714V)

HET VISSERIJBLAD,

vakblad voor visserij en vishandel.
Verschijnt elke week en is ver-
krijgbaar per abonnement of in
„Noordzee Boekhandel”, Vindictive-
laan 22, Oostende.

CATERPILLAR GEDEP. MERK
VERTROUWBARE SCHEEPSDIESELMOTOREN

TOT 775 PK. IN DOORLOPENDE DIENST
MET KEERKOPPELING OF MET VERSTELBARE SCHROEF

TRECO n.v. OVERIJSE - TEL. 02/57 76 10

SAIT ZEEKUST

EEN GROTE NAAM OP HET
GEBIED VAN
MARITIEME RADIO- EN
NAVIGATIETOESTELLEN

Zeer voordelige prijzen in aanmer-
king genomen de kwaliteit van de
toestellen

EEN 60 JAAR BESTAAN IS

— Een waarborg voor de toekomst
— De vrucht van een gezonde
kommerciële politiek

OOSTENDE ZEEBRUGGE
H. Baelskaal 21 Wandelaarstr. 4
Tel.: 715 70 Tel.: 541 21

NIEUWPOORT
Kaai 46
Tel.: 231 51

(5421V)

SCHEEPSWERF

Jos. Deweert p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAL 2 — OOSTENDE

— * —

SCHEEPSBOUW en HERSTELLINGEN

van

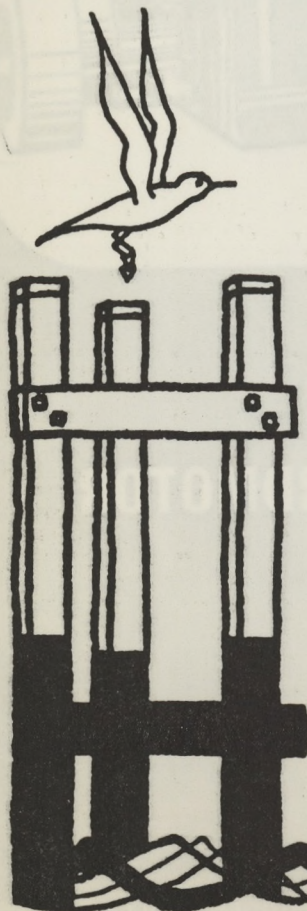
HOUTEN en STALEN VISSERSVAARTUIGEN

— * —

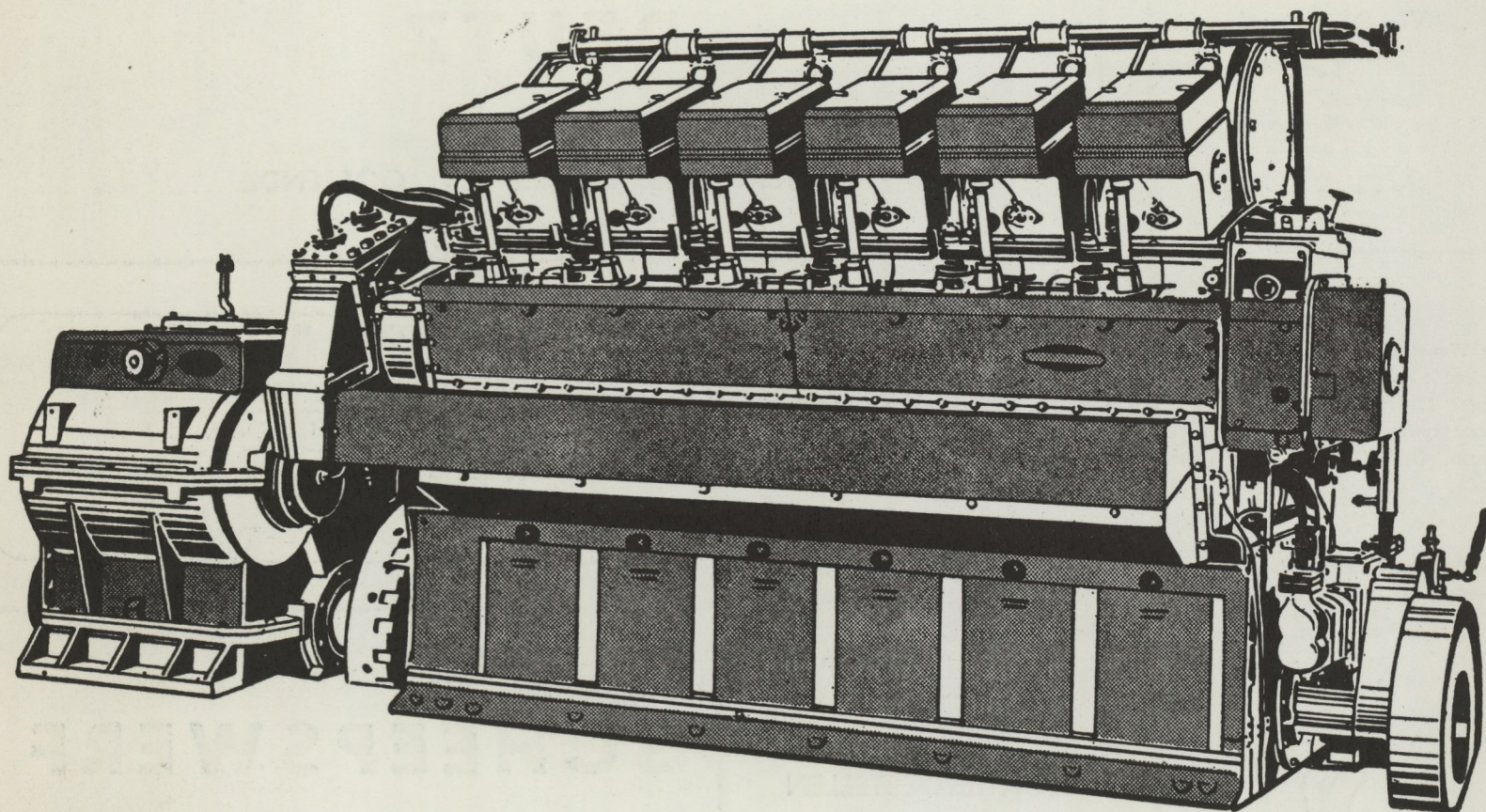
Telefoon 718 50 — Privé 731 01

HUIS GESTICHT IN 1882

(5676V)



VOOR IDEALE STUWKRACHT



BOLNES DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

N.V. MACHINEFABRIEK „BOLNES” v/h J. H. v. CAPPELLEN

KRIMPEN AAN DE LEK

HOOFDVERTEGENWOORDIGER VOOR DE BENELUX-LANDEN:
MACHINEFABRIEK EN TECHNISCHE HANDEL H. ZWART N.V. IJMUIDEN (HOLLAND)
TEL. LANDNUMMER 055 - NETNUMMER 02550 - BUREAU 5459 - PRIVÉ 5110