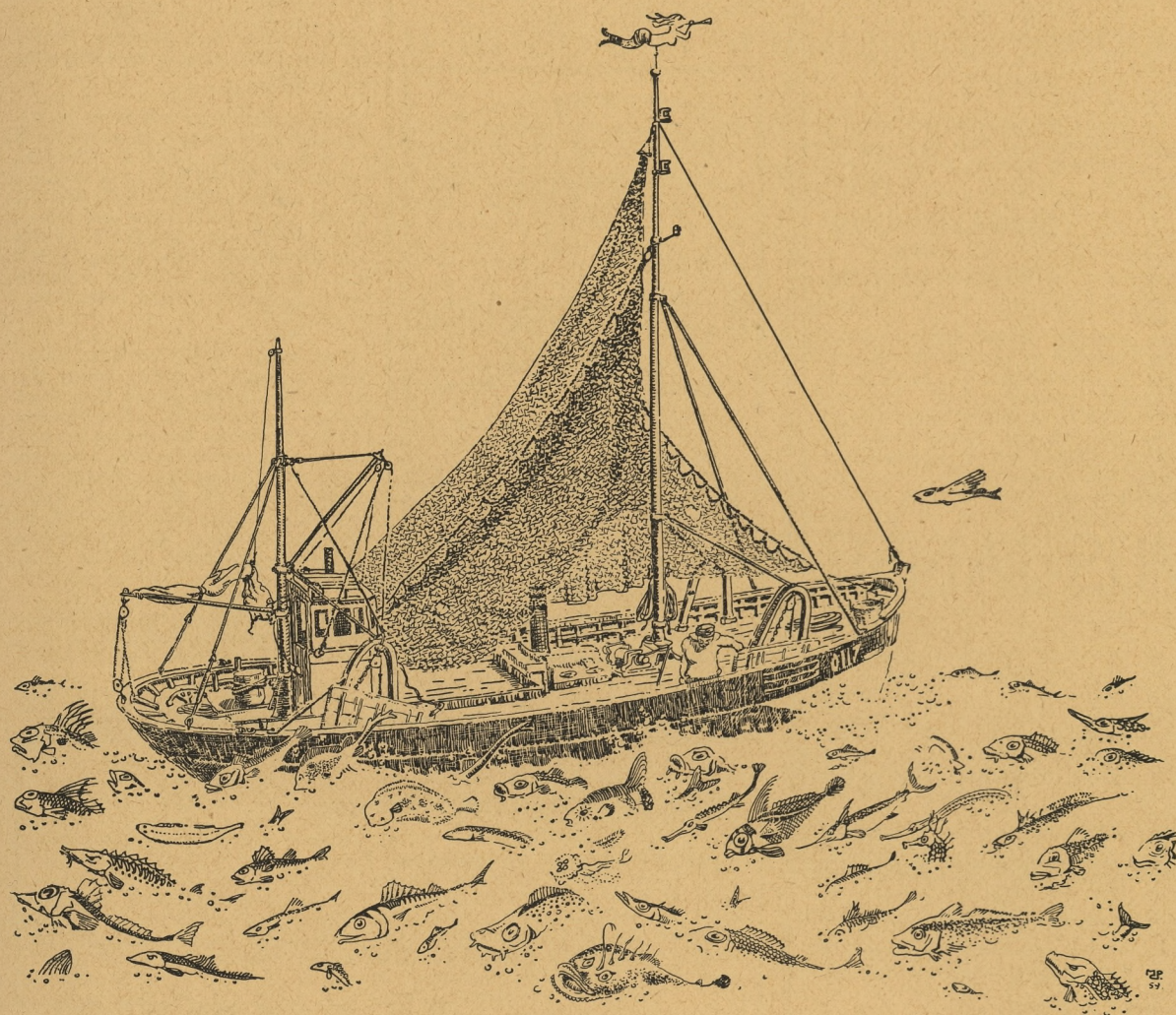


# HET

30e JAARGANG — nr 7  
VRIJDAG 16 FEBRUARI 1962  
PRIJS : 5 FRANK

# VISSERIJBLAD



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

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. BAELSKAAN, 27, OOSTENDE - Tel. 716.89

DE  
SCHOONSTE  
MOSSELEN  
WORDEN  
GELEVERD  
DOOR

FIRMA

A. J. VERWIJS-JANSE

TEL. 701 en 702  
YERSEKE

(2704V)

REDERS en  
VISSERS,  
VOOR UW  
SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING  
vertrouwen tot de  
wendt U in volle  
beroepsvereniging

**HAND IN HAND**

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

## KLEINE AANKONDIGINGEN

TE KOOP

Een mooie  
MOTORTREILER

van 5 jaar oud. Zeer goed onderhouden. Reden : reder is 65 jaar en heeft geen opvolgers.

De gegevens luiden : lengte : c.a. 36,25 m ; lengte tussen loodlijnen : 30,50 m ; Breedte : 7,30 m ; holte : 3,80 m in de zijde ; motor : MWM 500 PK 375 toeren direkt omkeerbaar met reductie 2 : 1 met zoetwaterkoeling ; winchmotor : MWM 150 PK ; lichtmotor : MWM 30 PK ; elektriciteit : 110 volt ; winch : Brusselle E III, galgen : 2 1.500 kisten, verwarming : centrale verwarming, ketel met oliebrander ; stuks aan SB-zijde ; visruim : c.a. brandstof : c.a. 58.000 liter mazout ; water : c.a. 6.000 liter.

Het schip besomde in 1960 : 6.400.000 fr ; 1961 : 5.574.000 fr.

Voorwaarden : Schrijven bureel blad nr 2710V.

TE KOOP

te Nieuwpoort GARNAAALVIS-  
SERSVAARTUIG van 1926 Br. T. 20  
Motor Gleniffer van 70 PK van het  
jaar 1956. Voorwaarden bureel blad  
nr 2709V.

TE KOOP GEVRAAGD  
HARING

van 5 à 6 stuks per kg  
Schrijven Rokerij Noordzee  
Brugse stwg, 3, Bredene

(2713V)

Te koop

2 prachtige nieuwe  
TREILERS

Hebben nog niet gevaren. Bouw-  
jaar nov. 1960 met hiernavolgende  
afmetingen :

Lengte over alles : 25,60 m ; lengte tussen loodlijnen : 22 m ; breedte : 6 m ; ohlte : 3,18 m ; Bureau Veritas X 1 DIV 3/3 F 1,1 A & C.P. ; motor : Alpha Diesel A/S 350 PK bij 375 omw./min. type 405 VO ; bruto tonnemaat : 114,32 RT ; netto 53,53 RT ; ruim inhoud ong. : 3900 cbft. ; brandstof : 20 m3 ; drinkwater : 2,5 m3 ; Elektr. installatie : 220 volt D.C.

Uitrusting : Echolood Elac Atair. Radio 75 watt. Richtingzoeker Radar. Automatische piloot. Decca navigator. Slingerruit. Hoofdmotor met hydraulische koppeling en verstelbare schroefinstallatie, bedienbaar vanuit stuurhuis. Hulpmotor Lister SL3, 10 PK met 6 k.w. dynamo, bilge- en dekwas pomp en lucht-kompressor. Schroefas dynamo 6 k.w. Batterijen 141 Ah. 24 V. D.C.

Zijn onmiddellijk te bezichtigen en in de vaart te brengen.  
Voorwaarden bureel blad nr 2714V.



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON :

Privé : 540.06

Magazijn : 541 . 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse

gepelde garnalen

Thuisbestelling

in de grote centra

Verzending

in gans het land

2182V

Wilt ge uw steentje bijbrengen

om de visserij te steunen ?

BESTEL UW

**MAZOUT**

BIJ

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

VISSERSCOOPERATIEVE

H. Baelskaai 27 — Oostende

Telefoon 729.51

2129V

Het

# VISSERIJBLAD

REDAKTIE en BEHEER :  
St Jorisstraat, 18, Oostende  
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

Verant. Druk.-Uitgeefster  
Simonne BOLLINNE  
Vindictivelaan, 22, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR  
BINNENLAND : 250 F  
Zes maanden : 125 F  
Drie maanden : 75 F

BUITENLAND, 1 jaar : 275 F  
Nederland, 1 jr, 20 Gld of 275 F

## hulpverlening

### aan de visserij in België en in de ons omringende landen

termijn, dat kunnen we nog niet zeggen. Zeer ver af, is het echter niet meer.

Wat we ondertussen wel kunnen zeggen is, dat de weldoende gevolgen van de opvangregeling en een goed geleide rederscentrale zich meer en meer zullen doen gelden.

Naast die opvangregeling, hebben we in ons land de kredietverlening aan goedkope interest en thans de slooppremie, welke in voege getreden is. We hopen dat thans ook de bouw naar gezonde wegen zal kunnen leiden.

Nog moet gezorgd worden voor een praktische opleiding van scheepsjongens. Het doel door het departement van Verkeerswezen beoogd, mag toegejuicht, voor zover men vooral het oog zal richten naar de praktijk.

Ook dit, hopen we, zal binnen afzienbare tijd in orde komen.

En in dat opzicht kan niet genoeg gewezen worden op de zeer verdienstelijke rol door Volksvertegenwoordiger Dries Claeys en Senator Dekeyser, in de loop van hun jongste mandaat vervuld.

We gaan naar de heropleving van het bedrijf, dank zij een beter begrip, dank zij betere samenwerking in het bedrijf zelf, dank zij de wetenschap die zich ten dienste stelt van de visserij en zij die het in die richting leiden.

In verband hiermede en gezien steeds beweerd wordt dat er bij ons veel meer gedaan wordt dan in andere landen, hebben we onze blikken gericht naar onze naburen en een oogslag geworpen op wat in Duitsland, Engeland en in Nederland reeds werd bereikt.

De studie hieromtrent gemaakt door onze jonge, dynamische Sekretaris van de beroepsafdeling der Rederscentrale zal onze lezers doen inzien, dat praktisch in al de ons omringende landen een grote krachtinspanning wordt geleverd om de visserij van hun land niet alleen technisch maar ook wetenschappelijk vooruit te helpen, maar ook door ruime financiële steun van de Staat.

Wat bij anderen betracht wordt, moeten wij ook kunnen. Daarom hebben we het nuttig geoordeeld eens een kijkje bij onze naburen te nemen.

P. Vandenberghe

Hierna laten we beknopt een overzicht volgen van wat in Duitsland aan hulpverlening wordt gegeven en gevraagd.

#### HULPVERLENING AAN DE DUITSE VISSERIJ

##### Inleiding

Het mag vooraf gepast blijken de volgende verklaring te vermelden, welke werd uitgesproken door dhr Schwartz, Bondsminister Ernährung, Landwirtschaft Und Forsten ter gelegenheid van de Tag des Hochseefischers op 24-6-61 te Bremershaven: «Deutschland auch im Rahmen engster europäischer Verpflichtung ist nicht gesonnen seine Fischerei zu verzichten» (is niet gezind zijn visserij prijs te geven)

De voornaamste redenen welke door de bedrijfsmiddelen worden naar voren gebracht, teneinde toekomstige hulpverlening vanwege de Staat te verrechtvaardigen, zijn de volgende :

- 1 — De gestadige achteruitgang in de aanvoer, te wijten aan hydrografische en biologische redenen.
- 2 — De snelle evolutie in de structuur van de vissersvloot
- 3 — De prijsinzinkingen van het vismeel op de wereldmarkt
- 4 — De toepassing van een liberalisering van de vis en visproducten.
- 5 — De subsidiëring van kracht in de meeste landen.
- 6 — Het verlies welke werd ondergaan ter gelegenheid van de uitbreiding van de territoriale wateren door IJsland en Noorwegen. Wij veroorloven ons in het kort enerzijds het eisenprogramma weer te geven, welke door het Verbond der deutschen Hochseefischeieren werd opgesteld en welke in overweging wordt genomen door de betrokken Bondsministeries en anderzijds, de maatregelen welke langs effectief zullen worden getroffen in de vorm van een hulpverlening aan de Duitse Zeevisserij

#### DE SUGGESTIES NAAR VOREN GEBRACHT DOOR HET VERBOND DER DEUTSCHEN HOCHSEEFISCHEREIEN

Het eisenprogramma zoals het in het kostenplan voor de Hoogzeevervisserij werd voorgesteld, zou moeten gelden voor een overgangperiode van 5 jaar. Het Verbond der Hoogzeevervisserij verwacht immers dat in deze periode van 5 jaar, een volledige harmonisering zal worden verwezenlijkt van de verhouding onder de West-Europese Visserijnaties. Om dit alles te bereiken, heeft het Verbond van de Duitse Hoogzeevervisserij uitgerekend dat dienaangaande 38,65 miljoen DM zou moeten ter beschikking worden gesteld. Daarenboven wordt nog 11,6 miljoen DM voorgesteld voor de Logger-, Kottter- en Kustvisserij.

Volgens de laatste berichten zou de Duitse Hoogzeevervisserij hulpverlening verwachten volgens het Engels voorbeeld, in de vorm van subsidies per zeedag en dit berekend volgens een percentage op de bruto-opbrengst van de aangebrachte vishoeveelheden. In dit verband, wordt een percentage van 9 % als gemiddeld voorgesteld. Deze vorm van hulpverlening zou een staatsuitgave van 17 miljoen DM en indien een dergelijk systeem zou worden in voege gebracht voor de andere soorten van visserij, een totaal van 25 miljoen DM. Alles laat uitschijnen dat er een differentiatie zou bestaan in de subsidies volgens de verschillende visgronden.

Bovendien zou een amortisatiehulp worden verleend op de 110 miljoen DM gehypotheceerde schulden welke voor de staat een uitgave zou betekenen van 6,6 miljoen DM voor de Hoogzeevervisserij en van 9 miljoen DM in geval het de ganse visserij zou betreffen. De interesten voor deze schuld van 110 miljoen DM zouden volgens het Verbond van de Hoogzeevervisserij gemiddeld met 2 tot 5 % moeten worden verminderd. Deze vermindering van interestenvoet zou een staatsuitgave betekenen van 3,3 miljoen DM, waarbij nog 1,2 miljoen DM zou moeten worden aan-toegevoegd, indien eveneens de

Het schijnt velen in ons land niet bekend te zijn, wat in andere landen zoal voor de visserij gedaan wordt om ze niet alleen te moderniseren maar ook om daadwerkelijke steun te zijn voor hen, waarvan het loon verdiend op zee, nooit voldoende genoeg kan genoemd worden.

#### DE STEUN IN BELGIE

Het is een feit dat, moest van reders en vissers uitgerekend worden hoeveel ze per uur verdienen voor het harde werk en de risico's welke ze lopen, velen zouden zonderling opkijken welke prestaties daarvoor moeten geleverd worden.

Zoals we reeds schreven, is de Hogere Overheid en in het bijzonder het Ministerie van Landbouw en dat van Verkeerswezen in de laatste jaren veel meer belangstelling aan de dag gaan leggen voor de «paria's» van onze samenleving, dan vroeger het geval was.

De opvangregeling heeft haar voldoende invloed doen gelden, vooral in de dagen van overvloed en wanneer ons land overrompeld wordt van vreemde vis aan spotprijzen, zoals het sedert drie weken weer het geval is.

Wij zijn nog niet zo ver gevorderd, dat wij in het kader van de Europese Economische Gemeenschap, die stortvloed van ingevoerde produkten op ongeoordeelde wijze en aan dumpingsprijzen zullen kunnen beletten.

Dat komt wel.

Is het binnen kort of op lange

Logger- en Kottervisserij er zouden worden in betrokken.

Wat de hervorming van de structuur betreft, in de visserij vloot, stelt het Verbond van de Hoogzeevisserij voor, een nieuwbouwhulp te verlenen voor 10 eenheden, ten belope van 5 %, wat dus zou betekenen 2.5 miljoen DM per jaar. (de waarde van een eenheid wordt geraamd op 5 miljoen DM). Verder zou een slooppremie worden in voege gebracht ten bedrage van 400 DM per bruto tonneemaat. Volgens een schatting van het Verbond zouden 25 vissersvaartuigen in aanmerking komen om de slooppremie te genieten, wat een staatsuitgave van 5 miljoen DM zou betekenen.

Teneinde het visverbruik in Duitsland te zien vermeederen zou een staatsstusenkost, ten belope van 3 miljoen DM per jaar worden gevraagd. Verder zou eveneens een onderzoekingsvaartuig worden gevraagd teneinde nieuwe visgronden op te zoeken.

Het weze hier terloops ter herinnering gebracht, dat reeds negen maanden geleden het Verbond van de Hoogzeevisserij, volledig gebaseerd is op de bestaande maatregelen, welke in het «Groene Plan» worden getroffen voor de Duitse Landbouw. Dit «Groene Plan» is reeds enkele jaren van toepassing.

Bemerkenswaardig is de wens naar voren gebracht door de Hoogzeevisserij, welke de toekenning van de slooppremie niet koppelt aan de nieuwbouw van een vissersvaartuig.

## GETROFFEN MAATREGELEN DOOR DE BONDSMINISTERIES

### 1. Slooppremie voor de visserij op garnaal en krab

Naar ons werd medegedeeld, werd een totaal bedrag van 150.000 DM ter beschikking gesteld vanwege de Bondsregering in Bonn, teneinde de sloopactie voor de garnaal en krabvisserij te bevorderen. Dergelijke hulpverlening zal worden toegekend aan de vissersvaartuigen welke wegens de ongunstige omstandigheden van uitbating, niet meer economisch rendeerbaar zijn. Terloops weze het aangestipt, dat de vissersvaartuigen welke in 1959 en 1960 werden gesloopt, eveneens de slooppremie kunnen genieten met terugwerkende kracht. Het bedrag van de slooppremie verschilt naar gelang de grootte van het vissersvaartuig en beloopt ten hoogste 9000 DM per vissersvaartuig.

### 2. Slooppremie voor de Hoogzeevisserij en de Haringloggers.

De onderhandelingen in Bonn tussen het Ministerie van Economische Zaken en de 4 Küstenländern hebben ertoe geleid, bepaalde richtlijnen vast te leggen voor het toekennen van de slooppremies, teneinde de modernisering van de vissersvloot te bevorderen. De slooppremie zal 400 DM per bruto ton bedragen voor de vissersvaartuigen van de Hoogzeevisserij en 600 DM per bruto ton voor de haringloggers. Naar men ons mede-

deelt staan reeds 30 hoogzeevisserisvaartuigen op de slooplijst in Hamburg, Bremerhaven en Cuxhaven, en 20 haringloggers in Bremen.

### 3. Bouwpolitiek

Buiten het toekennen van een slooppremie zullen eveneens kredieten worden verstrekt door de Bondsregering voor de nieuwbouw, ten belope van 25 % van de bouwkosten. De amortisatieperiode van dergelijke kredieten is vastgesteld op 14 jaar en de interestenvoet bepaald.

### 4. Wetenschappelijk onderzoek

Teneinde het navorsen van nieuwe visgronden te stimuleren en de verdere ontwikkeling van de vangstechnieken te bestuderen, werd het besluit genomen een tweede onderzoekingsvaartuig in de vaart te brengen.

## DRINGENDE OPROEP OM HULPVERLENING VOOR DE DUITSE DIEPZEEVISSERIJ

Zoals het Verbond der Duitse Diepzeevervisserij mededeelt, zijn momenteel 188 eenheden in de vaart. In dit jaar (1962) worden waarschijnlijk 44 vaartuigen opgelegd hetzij een vierde van de vloot. Verder zullen in 1962 geen nieuwbouwen in dienst gesteld worden. Een ineenstorting van de Duitse diepzeevervisserij kan alleen nog door directe subsidies vermeden worden, die 9 % van de jaarlijkse opbrengst van de visaanlandingen bedragen moeten, hetzij ongeveer 25.000.000 DM. Volgens de Diepzeevervisserij zouden deze subsidies moeten toegekend worden totdat de eenmaking der Visserijpolitiek in E.E.G. een feit geworden is. De tot hertoe geplande structuurhulp is niet voldoende. Er wordt in het bijzonder erop gewezen dat rechtstreekse subsidies aan de Zeevisserij door het konkurierende buitenland betaald wordt, zoals evenzo aan de Duitse Landbouw. Het aantal rederijen is in de laatste 10 jaar van 40 tot 25 teruggelassen. De aanvoer die in 1955 nog 599.000 ton bedroeg, is in 1961 op 290.000 gezonken, terwijl de invoer van 120.000 ton op 220.000 ton gestegen is. De schuld der Duitse Trawlervloot zou 132.000.000 DM bedragen.

R. MENU

Sekretaris Beroepsvereniging  
REDERSCENTRALE

## DE AANVOER VAN VIS IN DECEMBER 1961

Het sekretariaat van de Bedrijfsraad voor de Visserij deelt mede :

In de maand december 1961 werd in totaal 4.181.804 kg visprodukten aangevoerd voor een waarde van 46.468.047 fr; voor dezelfde maand van vorig jaar noteerde men een toename van 4.001.963 fr of 38.381.579 fr. Dit betekent een toename naar hoeveelheid van 179.841 kg of 4,5 % en een stijging van de opbrengst met 8.087.468 fr of 21,1 %. De gemiddelde aanvoerprijs liep lan ook

In vergelijking met december 1960 vermeederde de aanvoer van bodemvis met 106.213 kg of 7.217.589 fr. De gemiddelde prijs steeg met 2,0 fr.

De aanvoer van IJslandse kabeljauw, IJslandse schelvis, koolvis, schol, tarbot, roggen en «overige» bodemvis, boekte een toename. Er werd evenwel minder «andere» kabeljauw, «ander» schelvis, wijting en tong aangebracht.

De aanvoer van pelagische vis

op van 9,59 tot 11,11 fr kende een vermeederding van 42.748 kg, terwijl de opbrengst met 191.882 fr terugliep. Er werd meer haring aangevoerd, doch minder sprot.

weekdieren steeg met 30ara,hxgoj De totale aanvoer van schaal- en weekdieren steeg met 30.880 kg of 1.061.752 fr. De garnalenvangsten vermeederden, doch de aanvoer van andere schaal- en weekdieren verminderde.

### SOORTEN

	DECEMBER 1960			DECEMBER 1961 (a)		
	Hoeveelh. Kg	Waarde F	Gem. pr. F/kg	Hoeveelh. Kg	Waarde F	Gem. pr. F/kg
<b>1. Bodemvis</b>						
IJslandse kabeljauw ... ..	74.056	1.211.410	16,56	144.718	2.337.940	16,16
Andere kabeljauw ... ..	498.692	5.053.103	10,13	363.265	4.196.883	11,55
IJslandse schelvis ... ..	105.871	1.188.600	11,23	198.608	2.220.803	11,18
Andere schelvis ... ..	35.103	242.550	6,91	29.201	258.800	8,86
Koolvis ... ..	99.541	920.670	9,25	205.723	2.320.020	11,28
Wijting ... ..	581.808	2.889.242	4,96	506.417	3.146.533	6,21
Schol ... ..	275.215	2.594.133	9,42	282.497	2.648.600	9,38
Tong ... ..	273.241	10.257.973	37,54	270.051	11.975.852	44,34
Tarbot ... ..	40.417	1.515.480	31,30	50.456	1.823.790	36,15
Roggen ... ..	261.630	2.400.356	9,17	266.502	2.624.117	9,85
Overige ... ..	627.154	5.763.415	9,19	669.503	7.701.190	11,50
<b>Totaal</b> ... ..	<b>2.880.728</b>	<b>34.036.930</b>	<b>11,81</b>	<b>2.986.941</b>	<b>41.254.528</b>	<b>13,81</b>
<b>2. Pelagische vis</b>						
Haring ... ..	1.002.047	3.038.459	3,03	1.077.879	3.044.859	2,82
Makreel ... ..	—	—	—	—	—	—
Sprot ... ..	72.282	436.585	6,04	34.084	227.513	6,68
Overige ... ..	—	—	—	5.114	10.790	2,11
<b>Totaal</b> ... ..	<b>1.074.329</b>	<b>3.475.044</b>	<b>3,23</b>	<b>1.117.077</b>	<b>3.283.162</b>	<b>2,94</b>
<b>3. Schaal- en schelpdieren</b>						
Garnalen ... ..	14.120	634.313	44,92	50.271	1.591.744	31,66
Overige ... ..	32.786	235.292	7,18	27.515	339.613	12,34
<b>Totaal</b> ... ..	<b>46.906</b>	<b>869.605</b>	<b>18,54</b>	<b>77.786</b>	<b>1.931.357</b>	<b>24,83</b>
<b>ALGEMEEN TOTAAL</b> ... ..	<b>4.001.963</b>	<b>38.381.579</b>	<b>9,59</b>	<b>4.181.804</b>	<b>46.468.047</b>	<b>11,11</b>

(a) voorlopige gegevens.

## PAKKETBOTEN

### OOSTENDE-DOVER

#### UURTABEL

voor de week van 18-2-62 tot 24-2-62

#### PASSAGIERSBOTEN

**Afvaarten uit Oostende :**  
- alle dagen te 10 u (1) en te 15 u (1)

**Afvaarten uit Dover :**  
- alle dagen te 11.10 (2) en te 16.10 u (3)

(1) vervoert ook auto's op 19, 21, 22 en 24-2-62

(2) vervoert ook auto's op 18, 20, 22 en 23-2-62

(3) vervoert ook auto's

#### CAR-FERRIES

**Afvaarten uit Oostende :**  
- op 18-2, 20-2, en 23-2-62 te 12 uur

**Afvaarten uit Dover :**  
- op 19-2, 21-2 en 24-2-62 te 12 uur

# De Slooppremie en de Modernisatie van de Vissersvloot

## Een interessante voorlichtingsvergadering voor reders en vissers

Donderdagavond had te Oostende te 19.30 uur over bovenvermelde vraagstukken in het lokaal «t Zal Wel Gaan» een voorlichtingsvergadering plaats, gegeven door de Rederscentrale.

Het was voor een nokvolle zaal dat de heer Vandenberghe de vergadering opende en de heer Vandebosch, attaché van de Minister van Verkeerswezen, volksvertegenwoordiger Dries Claeys en het distrikthoofd de heer Muyltermans alsook de vele andere genodigden verwelkomde.

Onder de verdere aanwezigen, bemerkten we de nieuwe aalmoezenier van de visserij, die voorgesteld werd door volksvertegenwoordiger Dries Claeys; de hh Gilles en Deporter van het Ministerie van Landbouw en verscheidene personaliteiten uit de industriële- en visserijmiddens.

Deze visserij was vertegenwoordigd door talrijke reders van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort

### HET DOEL VAN DEZE BIJEENKOMST

Na het doel van deze belangrijke bijeenkomst uiteen gezet te hebben verleende de heer Vandenberghe het woord aan Volksvertegenwoordiger Dries Claeys die handelde over :

### DE MODERNISATIE en DE VERNIEUWING in de VISSERIJVLOOT

Spreker wees er op dat het comitè jaren sprake is van het feit, dat de rendabiliteit van onze vissersvloot onvoldoende is.

De redenen daarvoor kunnen op verschillende gebieden te zoeken zijn en wel nl. in de beroepskennis de uitrusting van het schip, de verarming der visgronden, de ontzegging der visgronden, de kostprijzen van de brandstof en andere, en de toestand van de markt.

### DE VISSERSVLOOT VEROUDERD

Waar ons land vroeger steeds een der modernste vissersvloten bezat, zijn we nu een achterlijke vloot aan 't worden en worden we langs alle kanten voorbijgestreefd.

Wanneer we de huidige toestand bekijken, dan stellen we vast, dat op de 420 schepen die onze vloot kent, er 125 zijn die 30 jaar en ouder zijn.

Daarvan zijn er 72 te Oostende  
33 te Zeebrugge  
20 te Nieuwpoort

De verdeling daarvan geschiedt als volgt :

Min 80 PK : 44 eenheden  
Van 80-120 PK : 22 eenheden  
Van 120-239 PK : 31 eenheden  
Van 240-349 PK : 24 eenheden  
Van meer dan 350 PK : 3

Spreker deed evenwel opmerken, dat oude schepen nochtans zeer rendabel kunnen zijn en zelfs besommingen kunnen maken, die beter zij dan andere.

Maar oudere schepen hebben doorgaans veel hoger onkosten en brengen dus minder winst op.

De oudste schepen treft men aan onder de garnaalvisserij, waarvan weinigen geneigd zijn te bouwen, gezien de duurte van die schepen en de wisselvalligheid van het bedrijf.

Is er behoefte aan een nieuw type in hout (boomkorre) of staal ?

### EN DE MIDDENSLAGVISSERIJ

Deze categorie werd door onze reders steeds meest gebouwd. Het is een familiebedrijf gebleven en zij heeft de meeste kansen om behoorlijk te bestaan en winsten op te leveren.

Het is deze categorie welke de kwaliteitsvis op grote schaal aanvoert, welke voor de export van belang is.

En bij deze soort visserij treffen we 55 schepen aan van meer dan 30 jaar oud.

Het is ook in deze categorie dat een nieuwe drang naar nieuwbouw is ontstaan en dat velen het voorbeeld willen volgen van de O.34, welke op alle gebied bewezen heeft, een zeer modern ingericht schip te zijn.

### HOE MOETEN WE ONZE VLOOT VERJONGEN ?

Elk op zichzelf of gemeenschappelijk ?

Verjongen betekent niet hoofdzakelijk vernieuwen en rekening houden met moderne middelen. Vernieuwen moet betekenen : verjongen en iets nieuws voortbrengen, een schip dat beter getekend, berekend en bestudeerd is voor dat soort visserij en de inrichting meer veiligheid en meer comfort geeft aan de bemanning, waarvan de bediening ook meer gemak geeft en waarvan de zeewaardigheid en stabiliteit op de proef gesteld worden. Kunnen we in de toekomst een schip bouwen volgens eigen goesting van ieder reder ? Die tijd schijnt voorbij te zijn, vooral indien men degelijk en toch goedkoop wil bouwen.

En het is voor die redenen dat er naar standardisering van ieder reder dient gestreefd te worden.

Spreker meldt dat het daarom is dat vele maanden geleden bij een grote scheepsbouwer werd aangedrongen om een modelschip te ontwerpen voor deze soort visserij,

modelschip dat thans gereed is en waarover zal uitgeweid worden door de daarvoor bevoegde persoon

Na deze zeer interessante uiteenzetting, welke op warm applaus werd onthaald werd het woord verleend aan de heer Vandebosche van het Ministerie van Verkeerswezen.

### EEN KLARE UITEENZETTING OVER DE SLOOPPREMIE

De heer Vandebosche, kabinetsattaché van de Minister van Verkeerswezen, nam daarop het woord om uit te weiden over de betekenis van de slooppremie en de wijze waarop het Kon. Besluit zal toegepast worden

Na gewezen te hebben naar de uiteenzetting van de heer Dries Claeys, die het had over de ouderdom van onze vissersvloot, wees hij op het feit dat uit de statistieken gebleken is, dat op 420 schepen, er 117 een zo'n slecht rendement geven, dat deze met verlies werken

De slooppremie door de regering verleend is gerechtvaardigd, gezien het economisch belang van de visserij en de nevenbedrijven waarbij scheepsbouwers, herstellors, viswerkende nijverheid, ijsfabrieken enz... betrokken zijn.

Ze is noodzakelijk omdat de vloot te oud zijnde de reders praktisch niet meer toeliet de nodige investeringen er in aan te brengen met het oog op de nieuwbouw.

Volgens spreker was het gebrek aan rendabiliteit niet alleen het gevolg van verouderde schepen, maar ook het gevolg van de uitbreiding van de territoriale wateren, nieuwe kostelijke visserijmethodes enz...

Na vele besprekingen, welke maar al te lang hebben geduurd, is tenslotte het K.B. van 29-11-61 in het Staatsblad verschenen

Het basisprincipe was : Om voor sloping in aanmerking te komen moet het schip :

- 1) 5 jaar ononderbroken onder Belgische vlag gevaren hebben.
- 2) 30 jaar oud zijn of economisch niet renderend;
- 3) Het toe te kennen bedrag is hoogstens 5000 fr per bruto ton van de geschrapte tonnage;

### EEN SLOOPPREMIE KOMITEE

Spreker deed uitschijnen, dat zoeven door de minister reeds een slooppremiecommissie was samengesteld welke bij de minister advies zou uitbrengen over alle aanvragen.

Deze laatste zou dan beslissen over het geval.

Deze commissie werd als volgt samengesteld :

Voorzitter : Directeur-Generaal G. Bertrand  
Leden : De hh Vandenstein R. en R. Degraef voor het Zeewezen; O. Stradiot en K. Michielsens voor

het ministerie van Landbouw en de heer Kennes H., inspecteur van Financien bij het Ministerie van Financien.

De aanvragen dienen gericht tot het Bestuur van het Zeewezen Wetstraat 90 Brussel

De beslissing volgt binnen de 2 maanden na het indienen van de aanvraag ;

Spreker wees er op dat het comitè reeds vijf aanvragen te behandelen krijgt en deze maand daarover aan de minister advies zal uitbrengen.

Hij drukte de hoop uit dat deze slooppremie zou bijdragen tot de modernisering van de vloot en de opvoering van de produktiviteit en tot een merklijke verbetering van het comfort van het personeel.

Spreker werd voor zijn zakelijke en zeer nuttige uiteenzetting warm toegejuicht waarna de heer Vandenberghe vooraleer het debat te openen, het woord verleende aan de vertegenwoordigers der scheepswerf Beliard, Murdoch.

### EEN MODEL-VISSERSVAARTUIG

Met lichtbeelden werd dan aangegeven hoe sedert maanden de studie werd aangevangen van een modelvissersvaartuig van ongeveer 27,50m lengte voortbewogen door een motor van 250 à 300 PK.

Bij dit model werd rekening gehouden van een volledig modern comfort voor de bemanning en de nieuwste apparaten.

Het is ons hier niet mogelijk de geheimen van deze studie prijs te geven.

Er kan slechts van worden gezegd, dat ze tot in de puntjes doorgedreven werd en de firma Beliard Murdoch en Co er mee mag geluk gewenst worden .

### DANK EN DEBAT

De heer Vandenberghe bedankte daarop de verschillende sprekers voor hun zeer interessante uiteenzetting en wees er op, dat in het kader van de E.E.G. onze vissersreders moeten afstand doen van hun individualistische werking .

Zij die willen bouwen mogen wel afzonderlijk uitbaten, maar ze hebben er alle belang bij gezamenlijk met 10 à 20 eenzelfde type vaartuig in de vaart te brengen, waarvan de voorafgaande studie elkeen zal ten goede komen.

Spreker zei dat de Rederscentrale zich als taak heeft voorgenomen meer dergelijke avonden in te richten, welke als bijzonder leerzaam voor elkeen dienen beschouwd te worden en waaruit elkeen de nodige gevolgtrekkingen kan halen.

Daarop ontspan zich een zeer interessant debat over de voorwaarden waarin de slooppremie en kredieten worden verleend. Talrijke vragen werden gesteld in verband met de nieuwbouw en kredieten, waarop de toevoorders achtereenvolgens door de hh Vandebosch, de vertegenwoordigers van Beliard en Vandenberghe werden beantwoord. Deze debatavond nam tenslotte een einde in een atmosfeer waarvan elkeen overtuigd was, een zeer nuttige avond te hebben beleefd.

Wij kunnen de heer Vandebosch Dries Claeys, Beliard, Murdoch en de inrichtende Rederscentrale slechts gelukwensen voor de wijze waarop en reders en vissers hier werden voorgelicht.

# Een nuttige studiereis inzake Bouw van Vissersvaartuigen

Nadat vorige week donderdag te Oostende een belangrijke voorlichtingsvergadering plaats had voor de reders en de vissers inzake het toekennen van een slooppremie aan vissersvaartuigen en de bespreking van een ontwerp voor het bouwen van een prototype van treiler voor

middenslagvisserij, werden Volksvertegenwoordiger Dries Claeys en de heer Vandenberghe op 12 en 13 februari naar Hamburg uitgenodigd om er proeven bij te wonen in de zeer modern en prachtige technisch uitgeruste proefbasis van Scheepsbouw aldaar. Uit dit bezoek

dat zeer leerrijk was hebben deze heren kunnen vaststellen welke grote belangstelling er is in andere landen bij de scheepsbouwers voor de grondige studie van scheepstypen voor vissersvaartuigen.

Bij hun weten worden alleen bij de Scheepswerven Beliard Murdoch en Co door zijn knappe directeur Chardome voor het bouwen van vissersvaartuigen dergelijke voorafgaande technische en wetenschappelijke proefnemingen gedaan, wat ten eerste ten goede komt aan redeer en bemanning. Volksvertegenwoordiger Dries Claeys, heden omtrent zijn indrukken over dit bezoek ondervraagd, vertelt ons het volgende :

«Wat ons opvalt bij deze aangelegenheid is :

1) hoe weinig belang er bij onze scheepswerven aanwezig is voor grondige studie van scheepstypen, en hoe weinig scheppend werk, onderzoekswerk er verricht wordt. Men bouwt zoals men het steeds gedaan heeft, of zoals men van anderen kan afkijken. Eigen studie of onderzoekswerk wordt bijna niet gedaan.

2) Hoe over 't algemeen er al te weinig diepgaande studie gedaan wordt om de meest rationele, kostenbesparende, en rendabiliteitsverhogende verhoudingen te vinden tussen motorvermogen enerzijds en de lijn of de maten van het schip anderzijds.

3) Hoe de samenwerking tussen een degelijk scheepsbouwer, die grondig zijn ontwerp instudeert tekent en modelleert enerzijds en een wetenschappelijk bestudeerde proefinstelling anderzijds tot verrassende resultaten kan leiden inzake snelheid van het schip, besparing aan motorvermogen en vermindering van het verbruik.

Wanneer wij in Hamburg in de

«Hamburger Schiffbau-Versuchen Stalt» het gastenboek inkeken, dan stonden we verbluft over de aantekeningen die wij daarin vonden. Uit praktisch alle landen van de wereld komen mensen verzoeken om proeven te doen op allerlei scheepstypes. Daar werken professoren, ingenieurs, technici en ervaren zeelui samen om alle problemen te bestuderen die verband houden met de scheepsromp, motorvermogen en voortstuwing. De zelfde dag dat wij daar waren, was ook een andere bekende Belgische scheepsbouwverf daar eveneens om proeven te doen.

4) Hoe door indrukwekkende installaties op proefondervindelijke wijze een model van schroef gevonden wordt dat het best beantwoordt aan de gestelde eisen van voortstuwing van een gegeven schip.

Wanneer men ons mededeelde dat het scheepstype dat Belliard ontworpen heeft, een zeer grote brandstofbesparing zou betekenen dan hebben wij dat niet zonder enige twijfel aanhoord, maar wanneer wij de proeven bijwoonden op een model dat tienmaal kleiner was en in dezelfde verhouding volledig belast werd in de snelheden van 9 10 of 11 knopen dan zagen wij aan de hand van de ontwikkelde voortstuwingsvermogen dat niet alleen brandstofbesparende resultaten maar ook ruime P.K. besparende resultaten bereikt worden.

Hoewel het model van het schip uitgetekend was in samenwerking met het proefstation van Hamburg is het ginder bij de laatste proeven gebleken dat door het aanbrenge van een lichte wijziging in de lijnen van het schip, er nog met inzet van hetzelfde motorvermogen een snelheid van 1 knoop meer kan bereikt worden ofwel indien men de bereikte snelheid voldoende acht, deze behouden en in dat geval een besparing aan P.K. en brandstof bereiken kan».

Totdaar Volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

Wij zijn overtuigd dat deze reis niet alleen beide heren maar ook onze reders zal ten goede komen. De direktie van de firma Beliard, Murdoch mag tevens gelukkig gewenst worden voor de initiatieven in dat opzicht door haar genomen.

## Kursaal OOSTENDE

### Night-Club „LA CHAMPAGNE”

Zaterdag 17 en  
zondag 18 februari  
van 22 uur af.  
Zondag 18 februari  
van 16 tot 19 uur.

**ANNE-MARIE  
CARRIERE**  
chansonnière

**HET GROOT DANSORKEST  
VAN HET KURSAAL VAN  
OOSTENDE**  
onder leiding van  
**FRANZ ANDRE**  
met de zangeres  
**VIVIAN COUSIN**  
de zanger-animator  
**JOSE REI MARTINES**  
en  
**ANDRÉ JEAN**

### Montrozezaal Tot 28 februari

**TENTOONSTELLING  
van  
HONGAARSE  
VOLKSKUNST**

ingericht door het  
**KULTUREEL CENTRUM  
Oostende.**  
Inkom : Zeedijk  
Vrije ingang.

Inlichtingen :  
Kursaal Oostende  
Tel. (059) 751.11.

### Banketzaal

Vrijdag 23 februari te 20 uur.

**KONFERENTIE  
„AMITIES FRANCAISES”  
„GRANDS PROCES  
ET PETITES AFFAIRES”**

door Frederic Pottecher  
van de R.T.F.  
Plaatsen : 50 fr  
Ingang : Petit Nice.  
Inlichtingen : Sekretariaat  
„Amitiés Françaises”  
Tel. (059) 772.34.

### Koninklijke Schouwburg Oostende

Zondag 18 februari te 20 uur

De „GALAS KARSENTY”  
stellen voor

### „CHATEAU EN SUEDE”

van Françoise Sagan,  
met **CLAUDE RICH,**  
**CLAIRE MAURIER,**  
**BRIGITTE AUBER**  
en **BERNARD NOEL**  
Enscenering : André Barsacq.  
Plaatsen : 160 - 110 - 80 fr.

Maandag 19 februari te 20 uur

### KONFERENTIE „EXPLORATION DU MONDE”

### „TERRES SAINTES ET PROFANES”

door Jean Raspail.  
Plaatsen : 50 - 40 - 30 en 20 fr.

Donderdag 22 februari  
te 20 uur.

De „V.A.K.V.” en de  
**KONINKLIJKE  
MUNTSCHOUBURG**  
stellen voor  
**DRIE MODERNE OPERA'S**

„LA CONTREBASSE”  
(H. Sauguet),

„LE TELEPHONE”  
(C. Menotti),

„PAUVRE MATELOT”  
(D. Milhaud)

met het Kamerorkest  
onder leiding van  
**CHARLES VANDEZANDE**  
Plaatsen : 80 - 60 en 40 fr.  
Studenten : 30 fr.

Inlichtingen :  
Kon. Schouwburg Oostende  
Tel. (059) 713.22.

(111107N—2716V—3937W)

**Reders  
en Vissers,  
voor Uw  
SOCIALE  
LASTEN  
en  
BOEKHOUDING**

★

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

hand  
in  
hand

# Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Het vergaan van de O.297 „Rubens” door  
aanvaring met de Britse treiler „St-Apollo” op  
11 oktober 1960

SCHIPPER BRACKX EN STURMAN BUTSERAAR BEGINGEN FOUTEN

De Onderzoeksraad voor Zeevaart kwam woensdagnamiddag bijeen onder voorzitterschap van de heer Vandercruysen en met de heer Benthin als rijkscommissaris

Op 11 oktober 1960 rond 8.56 uur deed er zich in de Noordzee een aanvaring tussen de O.297 „Rubens” en de Britse treiler „St-Apollo” ingevolge waarvan de O.297 rond 9.30 uur in de golven verdween, nadat de voltallige bemanning zich in een Elliot vlot had begeven en nadien door de „St-Apollo” aan boord genomen werden.

De O.297 „Rubens” toebehorende aan de N.V. Motorvisserij, was een stalen Belgisch vissersvaartuig gebouwd in 1956, hebbende een bruto tonnemaat van 768,87 T. en een netto tonnemaat van 241,83 T., voortbewogen door een stoommachine C. D. Holmes 1450 PK en voorzien van radiotelefonie, richtingszoeker, ultra sonoredieptemeter, radio telegrafie, radar en gyrokompas.

Het vaartuig stond onder bevel van dhr Brackx 29 jaar oud drager van het brevet van schipper 1e klas.

De raad nam kennis van de scheepsverklaring neergelegd door betrokken schipper Brackx R. van de O.297 „Rubens” alsook van een verklaring onder eed afgelegd op 14 oktober 1960 te Hull door de heer Ernest James Johnson, schipper aan boord van de Britse treiler „St-Apollo”.

Ter openbare terechtzittingen van 16 december 1960, 11 april 1961 en 6 september 1961, nam de raad de betrokkenen Brackx R., schipper en Butseraen E., stuurman alsook de getuigen Bonjé H., bootzman, Roobaye R., matroos Robin E., matroos en Vantourhout L., le machinist; de vier laatstgenoemden onder eed, in verhoor.

Na de heer rijkscommissaris te hebben gehoord in zijn vordering en de betrokken in hun middelen van verdediging :

Na al het hierboven grondig te hebben overwogen :

In acht nemend dat :

- a) enkele minuten voor de aanvaring de O.297 Rubens ten opzichte van de St-Apollo een olopemd vaartuig was en in geval hun koersen kruisten, de O.297, de St-Apollo op zijn stuurboordzijde had;
- b) de afstand die vermelde schepen enkele minuten voor de aanvaring van elkaar scheidde, van aard was opdat de regelen ter voorkoming van aanvaring op zee zouden gevolgd worden.

- c) de wijze op dewelke de aanvaring zich heeft voorgedaan en de gevolgen ervan, geen twijfel laten dat op dit ogenblik de St-Apollo aan een groter snelheid vaarde dan de O. 297.

- d) de aanvaring met de gekende gevolgen zich onmogelijk heeft kunnen voordoen zoals de schipper van de St-Apollo het voorstelt tzt de Rubens een groter snelheid hebben dan de St-Apollo de Rubens plotseling stuurboord uitdraaide en de St-Apollo stoppend en achteruit slaand onder volle kracht met roer «hard stuurboord».

- e) de schipper van de St-Apollo zich volgens zijn verklaring, alleen op de brug bevond sinds 7.30 u en aldus eveneens de uitkijk verzekerde.

Komt de raad tot de conclusie dat met betrekking tot de aanvaring die zich op 11 oktober 1960 tussen de O.297 en de St-Apollo heeft voorgedaan, de volgende beroepsfouten ten laste van betrokken schipper Brackx en stuurman Butseraer dienen weerhouden, zonder dat deze nochtans in verband staan met de oorzaak die het dreigend gevaar tot aanvaring tot stand bracht.

1) Ten laste van Schipper Brackx R., drager van het brevet van schipper 1e klas .

- a) inbreuk op regel 28 van het Internationaal reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, door het geven van een sein dat in de bestaande omstandigheden niet als aandachtssein kan aanzien en door het niet geven van de voorziene seinen bij koersverandering.

- b) Inbreuk op regel 29 van vermeld reglement, door veronachtzaming van de voorzorgsmaatregelen die, bij het verlaten van de brug, in de bestaande omstandigheden geboden waren; aldus de nalatigheid te hebben begaan een goede uitkijk te doen verzekeren.

2) Ten laste van Stuurman Butseraen E., drager van het brevet van schipper 1e klas.

- a) Wetend dat hij op korte afstand op zijn stuurboordzijde, iets voorlijker dan dwars, een vissend vaartuig had voor hetwelk hij diende te wijken, de nalatigheid te hebben begaan de uitkijk te verwaarlozen, niettegenstaande hij zich gedurende een korte tijdsperiode alleen op de brug bevond; aldus te kort komend aan de verplichtingen opgelegd door Regel 29 van bovenvermeld reglement.

- b) als gevolg aan de beroepsfout vermeld onder a) geen tijdig ontwijkingsmoedertje te hebben uitgevoerd en/of de schipper in de mogelijkheid te hebben gesteld zulks te doen ten einde te trachten de aanvaring te voorkomen of de gevolgen ervan te milderen, aldus inbreuk makend op regelen 27 en 29 van bovenvermeld reglement.

## HET VONNIS

Om die redenen bestraft de raad 1) betrokken schipper Brackx R. met de ontzetting van het recht om in deze hoedanigheid te varen gedurende een periode van acht dagen, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak 2) betrokken stuurman Butseraen E. met de ontzetting van het recht om gedurende een periode van één maand te varen in hoedanigheid van hoofd van de wacht, dit vanaf de dag der betekening der onderhavige uitspraak.

Verwijst betrokken schipper Brackx R. in 1/3 en betrokken stuurman Butseraen E. in 2/3 der gerechtskosten.

De stranding van de O.614

Hierop behandelde de raad de stranding van de O.614 op 15 december 1961, ter hoogte van het strand van Bredene.

Schipper Henri Verschelde bevestigde ter zitting dat hij op garnaalvisserij uitgevaren was, toen hij zijn terugkeer naar de haven van Oostende door een dikke mist verstart was. Aanvankelijk stootte zijn vaartuig verscheidene malen malen tegen aan hard voorwerp. Toen hij vaststelde dat hij het binnelopen water niet meer meester zou zijn, liet schipper Verschelde zijn vaartuig vastlopen. De tweekoppige bemanning kon zich in veiligheid brengen.

Tijdens zijn ondervraging opperde schipper Verschelde de mogelijkheid dat zijn kompas buiten werking was geraakt, doch toen raadslid Becu opmerkte dat de schipper vermoedelijk een verkeerde positie had opgegeven, was schipper Verschelde de mening toegedaan dat zulks niet uitgesloten was en dat hij mogelijk met zijn schip in aanraking was gekomen met een ijzeren paal van de beruchte Atlantiekwal. De raad zal eerlang het standpunt van de rijkscommissaris vernemen.

De stranding van de O.242

De h Bentein sprak hierop zijn strafvordering uit betreffende de aanvaring van tussen de O.242 en een Russisch vrachtschip in de Noordzee op 8 november 1961. Het openbaar ministerie was de mening toegedaan, dat de negentienjarige matroos Malfeyt, die alleen op de wacht stond, geen voldoende uitkijk had gehouden, zoudien hij ter zitting zelf bekende steeds naar stuurboord- en minder of niet naar bakboordzijde uitgezien te hebben.

Weliswaar had het Russisch schip dienen uit te wijken maar de aanvaring had anderzijds ook vanwege de O.242 kunnen vermeden worden. Schipper Brackx beging de lichtzinnigheid, een jong en omzeggens niet ervaren bemanningslid de wacht toe te vertrouwen, aldus het lot van de bemanning en schip in zeker mate in gevaar te brengen. Welker koesterde de schipper goede bedoelingen nl. de krachten van zijn mannen te sparen, doch een tweevoudige uitkijk ware beter geweest.

De rijkscommissaris verklaarde ten slotte dat hij geen strafvordering ten overstaan van schipper Brackx, terwijl hij de raad vroeg 'n vermaning uit te spreken tegenover matroos Malfeyt. De raad zal eerlang uitspraak doen.

## Komt het tot bedreigingen

VERHURING VAN PAKHUIZEN

IN DE OOSTENDSE VISMIJN

Als gevolg van dit artikel vorige week in ons blad verschenen van de hand van de heer Vandenberghe, ontvingen we van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars-Verenigers van de Kust een schrijven, doorspekt met allerlei persoonlijke insinuaties omdat in dit nochtans zeer objectief artikel geschreven werd, dat naar het schijnt de handelaars het inzicht hadden te staken en de markt te boycotteren.

In dit schrijven beweert men dat deze bewering inzake bedreigingen en boycot ten nadele van reders en vissers, echte verzinsels zijn van de schrijver en valt men hem hiervoor op een voor deze zo grote bond op een kleinzielige manier aan. Die heren laten de inhoud van het artikel «onbesproken» melden ze, om aan persoonlijkheden te doen. Wij nemen akte van hun verklaring, dat het hun inzicht niet is geweest en dat ze zich alleen juridisch zullen verdedigen, wat hun heilig recht is. Wat echter de handelingen van die heren in een triestig daglicht stelt, is het feit dat een van de ondertekenaars van die brief bij andere handelaars en nijveraars aandrings de pacht niet te betalen en daaraan heeft toegevoegd dat ze desnoods tot het uiterste zullen gaan en de markt saboteren. Wie wordt hier dan benadeeld ?

Het is als gevolg van deze lichtzinnige praat, dat enkelen onder de huurders niet gediend zijn en de nieuwe huur hebben betaald zonder te wachten op die «juridische» raad.

Het is ook voor die reden dat in bewust artikel hieromtrent geschreven wordt, daar bepaalde firma's met gevolg te geven aan wat van

vishandelszijde hen gevraagd zou worden, hun eigen ruiten zouden inslaan.

We maken van de gelegenheid gebruik om aan die bond van visgroothandelaars te melden dat ons blad steeds hun proza zal inlassen voor zover het geen triestige persoonlijke aanvallen geldt. In dit artikel werd een standpunt genomen die hun algemeen goedkeuring niet wegdraagt alhoewel het niemand aanvalt en de feiten weergeeft, welke de huurverhoging voorafgaan. Dat elkeen hetzelfde standpunt niet inneemt is aanneemlijk.

Het is te betreuren dat een bond ter verdediging van de algemene belangen van de visgroothandel zich op dergelijke manier maar kan verweren.

De persoonlijke belangen spelen eens te meer een triestige rol.

Dat is het, wat we hierover te hebben.

## Tijdelijke agenten bij de Zeevaartpolitie

Het Hoofdwaterschoutsambt der Kust te Oostende zal overgaan tot het aanleggen van een wervingsreserve van tijdelijke agenten der zeevaartpolitie voor de zomerperiode 1962.

De belangstellenden kunnen zich voor inlichtingen wenden tot het volgend adres :

Hoofdwaterschout der Kust  
Zeevezengebouw  
Natiënkaai  
Oostende

Zich persoonlijk aanbieden is wenselijk.

# Bevredigende jaarinzet voor de Visserij

Het maandoverzicht van januari toont ons dadelijk dat voor de meeste categorieën van onze vissersvloot het een bevredigende jaarinzet is geworden. Vooral de eerste weken van de maand waren zeer gunstig in die zin dat de prijzen in die periode op een zeer hoog peil lagen waardoor met de kleine vangsten die maar werden gebrachten, ingevolge het slechte weder op de visserij, nog mooie besommingen konden worden geboekt. In feite hebben alleen de grote IJslanders een niet renderende uitbating gekend alhoewel voor IJslandvis een paar weken geleden tot bij de 700 fr werd betaald. Het best was het voor de middenslagvisserij en dit bevestigd met een sterke verbetering die vorige maanden reeds voor deze categorie kon worden genoteerd en die van deze schepen nu de meest opbrengende maakt van de ganse vloot. Inverder ook de kleine IJslanders kunnen het de laatste weken niet meer halen en brengen steeds zeer kleine vangsten binnen waarbij geen topprijzen kunnen helpen.

Alles bijeen was het echter toch niet zo slecht, iets dat wel zal blijken uit de volgende cijfers.

## 38 IJslanders besommen

13.734.168

Vijf verkoopweken in de voorbije maand gaven 38 IJslandse vangsten die meestal aan de kleine kant bleven. Bijna voortdurend slecht weer belette vooral de kleine IJslanders een regelmatige visserij. Deze schepen moesten dan ook verschillende dagen per reis bijliggen om tussen twee stormen in toch te proberen iets aan boord te halen. Waar in die periode ook in het buitenland de aanvoer nogal beperkt was konden de prijzen hier tot zeer hoge waarden stijgen en zo kregen vooral kabeljauw, blauwe leng, koolvis rode zebeaars, grote schelvis en gullen hoge noteringen. Gemiddeld bedroeg de prijs voor IJslandse vis de eerste weken bij de 700 fr per ben, de laatste week trad een gevoelige prijsdaling in wat deze prijs terugbracht op amper 400 fr per ben. De renderende opbrengsten waren zowel voor grote als voor kleine IJslanders schaars, meestal was het een reis voor niets, in die zin dat wanneer alle kosten betaald waren, de rest nog bitter klein was. De gemiddelde opbrengst bedroeg 361.435 fr en als men weet dat er in januari verschillende grote visbakken naar de thuishaven kwamen verkopen, dan is dit cijfer zeer laag. Waar de vorige jaren de kleine IJslanders de beste resultaten van de vloot boekten is dit thans zeker niet het geval. Hopelijk zal het ook voor deze mensen spoedig beter gaan.

Er werd ook in januari nog een vangst van de Witte Zee gebracht. De vangst bevatte weer een goede 2000 bennen vis, terwijl de samenstelling van de vangst nogal eenvoudig was: kabeljauw, gullen, en kleine gullen. De gullenprijs was die week nog redelijk goed zodat althans bevredigende besommingen konden worden geboekt: 878.810 fr. Met bevredigende is ook alles gezegd want de reis duurde lang en de kosten zijn dan ook groter dan bij een normale reis. Voorlopig zal de visserij ginder niet meer worden bedreven en wel omdat er momenteel te veel ijs drijft en de temperatuur onmenselijk is.

20 Noordzeevangsten voor 4.125.760 fr

Noordzeevis bleef ook in januari 1962 zeer schaars. Toch was dit geen beletsel om deze vis doorgaans aan de goedkope kant te verkopen. Natuurlijk werden ook voor deze soorten in het begin van de maand hoge prijzen betaald zodat wel enkele renderende opbrengsten werden geboekt. In deze twintig vangsten zijn zowel deze van de Noop Head als van de Minch en van de Moray begrepen. De grootste vangsten kwamen van de eerste twee gronden, de mooiste van de laatste grond. Een vaststelling die we kunnen maken is wel dat de belangstelling voor de Noordzevisserij bij onze reders de laatste jaren sterk is teruggevallen. Alleen de schepen die periodiek op IJsland vissen in de zomer trekken nog naar de Noordzee. Verschillende vroegere Noordzevisserijshouders 't nu al enkele tijd bij de Noord en het Kanaal en boeken er blijkbaar scitterende resultaten vermits ze er blijven voortwerken. Voor de invoerders is het echter een reden te meer om de stenen uit de grond te klagen en te beweren dat er door onze mensen geen kwaliteitsvis meer wordt gebracht. Wie een hond wil slaan vindt gauw een stok...

## 42 Kanaalschepen besommen

5.392.124 fr

De belangstelling van de middenslagvisserij gaat na Nieuwjaar steeds weer naar het Kanaal en dat er daar een goede reden voor bestaat blijkt uit de gemiddelde opbrengst die voor deze schepen steeg tot 128.384 fr. Het voordeel van deze visserij is ook dat de vangsten zeer gevarieerd zijn en er altijd enkele soorten bij zijn die duur verkocht worden. Dit was in januari evenwel met bijna alle vissoorten het geval en zo werden staartvis, grote tarbot, roggen, steenschol, soldaten enz. aan renderende prijzen verkocht. Verder kregen ook de kleine tongenvangsten goede noteringen zodat uiteindelijk ondanks de meestal kleine vangsten, nog renderende uitslagen werden geboekt.

Voor de zogezegde specifieke tongenvissers die traditioneel naar de Witte Bank trekken was het feitelijk nog gunstiger in januari. De kosten en de verliezen aan vismateriaal zijn op deze visgrond inderdaad niet zo groot zodat een opbrengst van 121.794 F gemiddeld, als zeer goed bestempeld wordt. Verder was het zo dat de vangsten doorgaans zeer beperkt waren tengevolge van slecht weer en dat voor het weinige dat kon gemaakt worden een zeer goede prijs werd betaald. Dit dan altijd gedurende de drie weken van januari waar we het al over hadden en waar de aanvoer in de andere landen ook beperkt was. Eens dat er regelmatig kon worden gevestigd was het liedje meteen uit voor onze mensen en moesten deze tevreden zijn met een tongenprijs die gemiddeld met 15 F terugliep. Op sommige soorten werden in één week tijds prijsverschillen van 30 F per kg genoteerd. Wie zegt dat zo iets normaal is, moet zich nodig eens laten onderzoeken. Wel kan zo'n prijsdaling worden uitgelegd en wel door het feit dat onze markt vol-

ledig afhankelijk is van de Hollandse en dat eerst de prijs van IJmuiden gevraagd wordt vooraleer bij ons de verkoop begint. Ginder niets: hier duur, en omgekeerd. Misschien zijn de handelaars er daarom niet voor te vinden de verkoop een half uur of een uur te vervroegen en op deze wijze hun blijkbaar zo kostbare tijd niet te verliezen. Dit ware een betere oplossing dan al de andere die tot nu toe geprobeerd werden om een half uur tijd te winnen.

Platvis dat van deze visgrond en tevens van de Oost werd aangevoerd was niet zo duur, maar toch prijs was in elk geval nog behoorlijk. Voor de Oostschepen werd duurder dan de laatste weken. De een totale opbrengst genoteerd van 2.461.236 F, dit voor 30 vangsten, wat een gemiddelde uitslag geeft van 82.708 F. Een cijfer dat nog wel als bevredigend kan beschouwd worden.

Voor de Kreeftenputters was het een eveneens goede maand, want uit 12 vangsten kon 1.406.150 F worden besomd, wat neerkomt op een opbrengst per schip van 117.179 F. Waar de reizen hier tamelijk kort waren en de schepen wel iets kleiner dan de vorige middenslagschepen, zijn deze resultaten zeker bevredigend.

## Zeer veel Westvangsten

Niet minder dan 95 Westvangsten werden gedurende de 5 verkoopweken van de maand januari verkocht. Dat er zoveel vangsten werden aangevoerd is zeker te wijten aan het bijna voortdurende stormweer, waardoor verschillende van deze kleinere schepen vroegtijdig de reis besloten en terugkeerden naar de thuishaven. Dat ze hier niet altijd slecht bij vaarden blijkt uit de gemiddelde opbrengst die minstens zo hoog bleef als andere maanden en die na kortere reizen werd bereikt.

Zo kon een opbrengst van gemiddeld 55.862 F worden bereikt. Er werden verschillende reizen boven de 100.000 F genoteerd voor schepen die ondanks het ongunstige weer toch in zee bleven en een lange reis maakten. Alle soorten

## De O.105 vroeg schadevergoeding aan de O.289

Vorige week donderdag behandelde de koophandelsrechtbank van Veurne de eis van de reder Henri Verhaeghe van de O.105, die de O.289 voor het vergaan van dit schip zou bijgestaan en getracht hebben hem naar een haven op te slepen.

Na een paar uur zag de O.105 van de verdere sleep af, waarna enkele uren later de O.289 zonk.

De rechtbank was van oordeel geweest dat de O.105 geen enkele vergoeding kon toegewezen worden en zelfs onkosten en visverlet niet in aanmerking kunnen genomen worden. De O.105 werd daarboven tot de kosten van het proces verwezen.

van deze visgrond werden 4 van de 5 dagen gunstig verkocht, de laatste week waren de prijzen voor deze soorten ook zeer veel lager.

Tenslotte werden nog 6 vangsten van de Noord gebracht. Het waren niet allemaal volle vangsten, t.z. vangsten na een volle reis. Er waren er maar 2 zulke bij en deze gaven een gunstig resultaat. Gullen waren aanvankelijk wel duur maar kregen later ook dalende prijzen. Toch kunnen we voor dit soort visserij nu wel met zekerheid zeggen dat onze reders normale aanvoer beter af zijn in Engeland. Voor gullen wordt ginder bijna altijd veel meer betaald en deze vangsten bestaan praktisch uitsluitend uit grotere en vooral kleinere gullensorteringen.

## Zeer kalme maand voor de Kustvisserij

De verschillende takken van de kustvisserij, garnaal, sprat en visvangst werden bijna niet bedreven. Waar het nu volop sprotseizoen zou moeten zijn is er van dit zilvervisje bijna niets te zien. Van een winterseizoen is er voor deze mensen dan ook geen sprake. Hopelijk zal het aanstaande garnaalseizoen even goed zijn als verleden jaar, zodat de achterstand die tijdens de vorige maanden werd opgelopen terug kan worden goedge-maakt.

De haringvissers hebben er in de maand januari allemaal het bijltje bij neergelegd. We hebben alles bijeen een paar dagen haring zien binnenbrengen in deze maand, een nieuw rekord voorzeker, maar dan een weinig benijdenswaardig rekord. Gelukkig hebben de meeste reders tijdig de mislukking ingezien en hebben ze tijdig overgeschakeld op visvangst.

PUBLICITEIT  
IN

het  
visserijblad

DOET  
UW  
ZAKENCIJFER  
STIJGEN

Datum Vangsten Kgr. F. Min. Max. Gem.

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

12-2	18	359.300	3.852.708
13-2	20	272.400	3.445.252
14-2	6	38.200	567.830
	44	669.900	7.865.790

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

5-2	3	149	7.992	48.—	56.—
7-2	2	66	4.170	60.—	65.—
8-2	2	35	2.465	69.—	71.—
9-2	1	59	4.537	73.—	
10-2	111	836	31.231	33.—	48.—

**VISAANVOER TE ZEEBRUGGE**

8-2	2	3.449	42.160
10-2	3	3.764	40.760
12-2	26	51.050	618.460
13-2	14	46.861	548.680
14-2	17	51.857	675.100

**GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE**

12-2	2	174	10.113	56.—	60.—
------	---	-----	--------	------	------

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

12-2	24	38.849	466.146
14-2	10	16.406	234.648

**GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT**

1-2	11	778	29.506	33.—	42.—	37.92
-----	----	-----	--------	------	------	-------

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

	12-2-1962	13-2-1962	14-2-1962
Grote schelvis	19.—22.40	21.20-25.20	24.40
Middelmatige schelvis	8.20-18.80	6.20-18.—	7.20-16.60
Kleine schelvis	6.—7.20	5.80-9.—	6.60-7.60
Kabeljauw	8.—10.60	7.20-12.40	8.—19.60
Gullen	7.20-7.80	7.40-8.—	8.60-9.80
Wijting	7.60	8.—9.40	.....
Schaat	12.60-15.—	16.—17.80	16.40
Zeebaars	11.—	11.60-13.40	11.80
Leng	9.60-11.50	10.—14.60	13.—
Schartong	10.—	11.00-12.80	.....
Heilbot	19.80-55.—	26.—56.50	28.—61.—
Koolvis	8.50-11.50	6.80-10.80	9.60-10.—
Hondstong	11.—	10.40-11.40	12.60
Zeevolf	6.80-8.—	9.20	.....
Platen	6.20-8.—	7.—	.....

**AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE**

ZATERDAG 10 FEBRUARI 1962	Z.501	2	150	25	29.060
Z.511	9	300	45	29.250	
Z.52	1			5.470	
Z.506	1			6.090	
MAANDAG 12 FEBRUARI 1962	Z.25	6	200	25	39.810
Z.186	9	500	110	64.570	
Z.463	10	300	70	58.370	
Z.603	9	300	80	57.170	
Z.447	2	80	30	16.330	
Z.63	2	100	20	14.490	
Z.017	2	130	20	16.160	
Z.525	2	100	25	17.200	
Z.725	2	80	20	10.560	

**GENT**

Week van 3 tot 9 februari 1962 (per kg)

Tongen 3/4 90 ; Tongen v/kleine 75 ; Tarbot, grote 130 ; Tarbot midd. 90 ; Tarbot, kleine 65 ; Griet midd. 85 ; Grote iek 30-38 ; Iek 3e slag 27 ; Schelvis, midd. 55-64 ; rog (vlerken) 50-60 ; Kabeljauw 50-12 ; Gullen (repen) 64 ; Hoze-mondnamme 55-68 ; Wijting 18-25 ; rode knorhaan 38 ; Zeebaars (repen) 50-68 ; Haringsnaai gepeld 55-65 ; Heilbot 90 ; Koolvis 32-38 ; Verse garnalen 70-85 ; Gepelde gar-nalen 180-250.

**DINSDAG, 13 FEBRUARI 1962**

Z.437	10	700	150	97.920
Z.460	9	400	100	68.670
Z.523	9	100	85	52.090
Z.432	9	300	125	71.570
Z.467	3	100	30	21.440
Z.403	5	100	25	16.890
Z.400	3	150	20	22.720
Z.270	2	150	15	18.680
Z.561	2	200	30	26.760
Z.545	2	80	10	15.110
Z.409	2	100	15	13.820
Z.506	1			8.720
Z.122	6	300	50	44.380

**WOENSDAG, 14 FEBRUARI 1962**

Z.408	2	150	30	16.420
O.152	2	100	20	15.810
Z.251	2	100	15	18.700
Z.550	2	100	10	25.220
Z.240	3	200	30	27.820
Z.445	3	100	20	22.910
Z.430	3	100	20	21.530
Z.476	3	100	20	23.590
Z.94	9	1000	90	80.130
Z.504	9	900	100	86.810
Z.93	9	700	55	57.810
Z.495	9	600	75	67.030
Z.514	2	100	20	12.620
Z.491	9	700	85	57.180
Z.468	10	700	35	69.400
Z.775	6	150	10	21.290
Z.422	9	200	80	50.830

**BRUSSEL**

Week van 3 tot 9 februari 1962 (per kg)

Tongen 3/ 100 ; Tongen v/kleine 80-90 ; Tarbot, grote 130 ; Tarbot, midd. 95 ; Tarbot, kleine 68 ; Griet kleine 55 ; Grote iet 34-40 ; Plat-jes 25 ; Schelvis, midd. 60-75 ; Rog-vlerken 60-72 ; Kabeljauw 55-80 ; Gullen (repen) 67 ; Hoze-mond-hamme 60-75 ; Wijting 224-30 ; Zee-baars (repen) 60-75 ; Heilbot 95 ; Koolvis 40-45 ; Verse garnalen 80-95 ; Gepelde garnalen 220-280.

**DONDERDAG, 15 FEBRUARI 1962**

Z.68	2	100	10	13.060
Z.454	2	100	10	17.410
Z.257	10	200	80	32.880
Z.547	10	100	10	15.270

**VERWACHTINGEN**

ZATERDAG, 17 FEBRUARI 1962  
Kanaal : O.174 (100 bennen vis en 1000 kg tong).

MAANDAG 19 FEBRUARI 1962  
IJsland : O.298, O.236, O.317, O.83.  
Noordzee : O.295, O.88, O.335.  
Kanaal (vermoedelijk) O.457, Z.581, Z.443, Z.546, Z.516, O.265, O.193, O.115, O.109, O.94  
Witte Bank : Z.549, Z.539, Z.547.

MAANDAG of DINSDAG  
IJsland : O.217.

DINSDAG 20 FEBRUARI 1962  
IJsland : O.269, O.316.  
Noordzee : O.305.  
Kanaal : O.254, O.165, O.175, O.348 O.345.  
West : N.763, N.762.

WOENSDAG, 21 FEBRUARI 1962  
IJsland : O.108.  
Noordzee : O.231.  
Witte Bank : Z.444, Z.412.  
Kanaal : O.132, O.135, O.69, O.34, O.256, O.278.  
West : O.349.

**MARKTBERICHTEN**

**NIEUWPOORT**

**ZEEBRUGGE**

	12-2-1962	14-2-1962
Grote tong — Grosse sole	50	45-48
Bloktong — Sole moyenne	54	60-56
Fruittong — Sole 3/4	56	58-56
Schone kleine tong — Petite sole	56	55-53
Kleine tong — Toute petite sole	48	50-47
Grote tarbot — Turbot gros	60	65
Middelm. tabot — Turbot moyen	50	48
Varia — Divers	50	32
Griet — Barbue	32	34
Pieterman — Grande vive	35	40
Grote pladijs — Grosse plie	4	5
Middelm. pladijs — Plie moyenne	6-8	8
Kleine pladijs — Petite plie	6-8	4-8
Deelvis — Portion	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	20	25
Gul — Petit cabillaud	17	20
Keilrog — Raie radiée	18	18
Rog — Raie	11-12	15-18
Tilten	8-10	10
Scherpstaarten	9-7	9-7
Halve man	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	7	8
Kleine wijting — Petit merlan	4	5
Bot — Flet	2	2
Schar — Limande	15	15-40
Zeehaai — Aiguillat	10	.....
Zeehond — Chien de mer	9	11
Robaard — Grondin rouge	12-9	.....
Knorhaan — Grondin	7	9

	12-2-1962	13-2-1962	14-2-1962
50-52	45-50	44-40	
52-54	44-52	44-48	
58-63	56-59	52-59	
56-61	56-59	52-58	
56-60	56-58	53-59	
60-70	65-73	66-73	
55-62	58-63	60-65	
24-32	32-38	32-38	
24-32	32-38	32-37	
.....	.....	.....	
5-6	4-6	4-6	
6-8	4-7	4-7	
7-12	7-12	6-9	
7-12	6-11	5-8	
19-22	15-19	16-20	
13-16	8-11	10-15	
15-16	.....	.....	
10-14	10-13	17-18	
11-12	10-11	16-18	
9-12	8-11	16-18	
9-10	9-10	11-12	
3-7	3-7	3-8	
.....	.....	.....	
2	2	2	
9-11	.....	8-11	
11-12	11-12	.....	
8-9	10-11	.....	
.....	.....	.....	
.....	.....	.....	

# oostendse markt en vismijnecho's

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

— 0 —

De totale aanvoer was deze week opnieuw iets kleiner dan de voorgaande week. De oorzaak hiervan ligt ongetwijfeld in het feit dat de IJslanders weer zeer kleine vangsten binnenbrachten en dat het aantal grote IJslanders kleiner was dan anders. Verder werd ook zeer weinig Noordzeevis gebracht. Toch waren het vooral de ronde vissoorten die goedkoop verkocht werden en dan vooral kabeljauw en gulzen. Voor Kanaalvis waren de prijzen zeer goed terwijl tongen een zeer goed gemiddelde bereikten. Het waren dus ook de Kanaalschepen die de beste resultaten bereikten, dit dank zij omvangrijke vangsten vis en tong. De aanvoer werd hoofdzakelijk door de IJslandse en de Kanaalschepen gebracht. Van de andere gronden vooral van de

Witte Bank en de Oost werd zeer weinig gebracht waardoor veel minder platvis op de markt was. Deze moest dan ook niet opgevangen worden.

De totale aanvoer werd door 44 schepen aangevoerd en bestond uit 12.650 B vis en 37.400 kg tongsortering. Dit bracht 7.865.790 fr op.

Acht IJslanders voorzagen de markt van 6750 B vis. Drie grote en vijf kleine IJslanders boekten opbrengsten die meestal te laag uitvielen. Dit werd niet alleen veroorzaakt door de kleine vangsten maar ook door de nogal lage prijzen die voor deze soorten betaald werden. Al waren sommige soorten ook wel aan de dure kant toch waren de soorten die meest gebracht werden goedkoop afgezet. Woensdag was dit niet het geval toen er echter maar 7 schepen aan de afslag waren. Er mag dus wel gezegd worden dat de invoerders onze IJsland- en Noordzeevisseren weer parten hebben gespeeld want reeds zaterdag was heel wat vis in de mijn. De gemiddelde prijs voor IJslandse soorten kwam op de eerste dagen amper boven de 400 fr

per ben. De uitslagen schommelden van 160.000 naar 789.000 fr De best verkochte soorten waren rode zeebaars, blauwe leng, grote schelvis en schartong.

Maar drie Noordzeevangsten van gans de week hetgeen niet van aard was om de prijs van de witte kabeljauw laag te houden. Dit was nochtans wel het geval en als hoogste prijs werd woensdag slechts 870 fr betaald. Ook hier deed de invoer van vreemde kabeljauw zich dus merkbaar gelden. Platvis van deze visgrond was er blijkbaar niet veel nodig want deze die gebracht werd ging goedkoop van de hand. Alleen met ruime vangsten kon bijgevolg een zeker resultaat worden bereikt waarbij als hoogste opbrengst toch maar 218.000 fr werd besomd, dit door de O.333. Ook hier was de gemiddelde prijs per ben weinig hoger dan 400 fr. De totale aanvoer van deze visgrond bedroeg 1300 bennen.

Veruit de beste uitslagen werden in de voorbije week genoteerd van de Kanaalschepen Deze zetten zelfs de IJslandse uitslagen in de schaduw aangezien niet zelden een

flink stuk door de 200.000 fr werd besomd en dit na niet al te lange reizen. Door deze schepen werden niet alleen ruime visvangsten maar ook en vooral omvangrijke tongenvangsten binnengebracht. Waar de gemiddelde prijs voor deze soorten nogal laag lag (min of meer 50 fr) was dit van aard om de besommingen tot meer dan bevredigende hoogten op te voeren waardoor de laagste uitslag tenslotte 100.000 fr bedroeg en hoogste 297.000 fr De duurste soorten waren de kleinere soorten alhoewel het verschil met de grootste sortering amper een frank bedroeg. Kleine vis noteerde hier stijgende prijzen vooral zeehond, steenschol, wijting, soldaten, platjes en zandschullen. In totaal 16 vangsten van deze visgrond die 3490 B vis en 32.600 kg tong opleverden.

Westvis was niet overveel op de markt, de weersomstandigheden waren deze schepen niet bijzonder gunstig. Vandaar meestal kleine vangsten aan goede prijzen verkocht die wel bevredigende opbrengsten gaven. Vooral roobaard krijgt hier goede noteringen. Van de Witte Bank was de aanvoer wel bijzonder schaars aangezien de meeste van deze schepen thans in het Kanaal visszen, en zoals blijkt met reden. De gebrachte vangsten (twee) leverden niet veel op en in de eerste plaats al geen goede opbrengsten. Ook Oostschepen waren er zeer weinig, deze die verkochten deden het anders wel beter dan de Witte Bankers. De vangsten waren wel niet erg groot maar de reizen tamelijk kort.

Voor de Kustvisserij was er alleen garnaal te vangen. De dagen dat er kon gevaren worden waren de vangsten zeer goed en de prijzen op renderend peil.

## MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	12-2-1961	13-2-1962	14-2-1962
Tongen, grote — Sole, grosse	46.20-53.40	46.—51.20	46.—51.—
3/4 tongen — 3/4 sole	45.80-52.20	47.20-58.20	52.80-62.—
Bloktongen — Sole moyenne	46.60-53.20	51.80-56.—	55.40-62.—
Voor-kleine — Toute petite	48.60-53.40	53.40-60.—	58.80-62.—
Kleine — Petite	47.—51.—	46.70-58.60	52.—58.—
Tarbot, groot — Turbot, gros	48.60-60.—	55.20-64.—	56.—60.—
Middel — Moyenne	40.—49.30	46.60-53.80	32.—53.—
Kleine — Petite	16.—28.—	21.60-26.—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	4.— 7.20	4.— 6.—	5.— 8.60
Grote iek — Grosse	4.— 7.20	4.—10.—	5.60- 8.—
Kleine iek — Petite	4.— 8.—	7.60-11.—	6.40-11.20
Iek 3e slag — 3e sorte	5.— 9.20	9.—11.50	7.60-12.—
Platjes — Toute petite	4.— 7.80	4.— 6.—	7.40- 9.40
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	39.20	.....	.....
Middel — Moyen	15.—28.—	11.40-18.—	.....
Kleine — Petit	5.40- 6.—	5.— 8.—	.....
Rog — Raie	7.—14.50	8.—16.50	12.60-18.60
Rode poon — Perlon	11.—16.—	14.60	.....
Grauwe poon — Grondin	7.80	7.20- 7.60	.....
Kabeljauw — Cabillaud	9.20-16.80	10.40-17.40	16.—24.—
Gullen — Petit cabillaud	6.—13.80	6.—15.—	10.—16.—
Hozemondhamme — Baudroie	34.—41.60	34.—40.50	41.80
Wijting — Merlan	4.60-10.—	7.40- 8.60	8.40-12.—
Schar — Limande	5.40	.....	.....
Steenschol — Sole limande	11.—17.—	10.40-17.60	17.80-18.—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	7.— 9.—	9.—12.—	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	30.20-43.—	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	9.80-19.—	7.80-19.—	.....
Keilrog — Raie radiée	9.40-16.80	9.60-19.—	13.—24.20
Zee kreeft — Langoustine	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	17.40	20.—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4.— 6.20	4.40- 7.50	5.20
Leng — Lingue	.....	8.60	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2.20- 2.40	2.20	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	7.20-12.40	7.20-11.40	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zee wolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	8.60-10.20	8.—11.—	14.—16.—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....
Koningsvis	40.—	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

### MAANDAG, 12 FEBRUARI 1962

IJSLAND			
O.293	22	1000	— 789.130
O.90	17	1350	— 648.685
O.250	19	400	— 169.178

NOORDZEE			
O.333	17	530	— 218.230
Z.459	16	470	— 207.070

KANAAL			
		Tong	
O.284	14	300	1600 194.970
O.140	14	270	1800 194.993
O.66	13	200	1600 168.550
O.214	14	300	1800 226.890
O.292	16	300	1500 217.941
O.249	14	250	2500 241.896
Z.420	14	150	2000 171.360

WEST			
		Tong	
N.819	9	140	— 66.280
O.192	11	110	— 48.250
Z.30	5	70	400 48.600

OOST			
		Tong	
Z.510	8	80	800 66.590

WITTE BANK			
		Tong	
N.232	10	60	300 34.800
O.210	14	100	1000 87.500

### DINSDAG, 13 FEBRUARI 1962

IJSLAND			
O.296	18	1400	— 573.989
O.239	18	420	— 165.935
O.282	18	500	— 223.288
O.286	18	460	— 203.710

NOORDZEE			
O.324	15	300	— 129.950

KANAAL			
		Tong	
Z.745	13	170	1600 164.100
Z.543	14	300	2100 255.670
O.153	16	240	3600 297.020
Z.405	14	200	3600 288.920
O.148	14	120	500 100.230

O.300	14	150	2000	196.960
Z.542	14	200	3300	272.590
O.285	13	160	1600	174.330
WEST				
O.349	3	50	—	28.290
O.15	4	80	200	42.930
O.142	6	60	030	45.010
O.267	7	100	—	71.550
Z.201	4	50	400	45.610
O.147	4	60	500	73.670
O.105	4	20	200	30.160

### WOENSDAG, 14 FEBRUARI 1962

OOST				
Z.550	8	50	600	77.690
IJSLAND				
O.331	19	450	—	231.700
KANAAL				
O.204	14	180	1500	168.760
WEST				
O.327	2	30	—	23.630
O.225	3	40	—	30.140
O.532	2	20	100	14.520
O.116	2	25	150	21.420

### MAANDAG :

#### Ruime gevarieerde aanvoer

Slechts een achttiental schepen op de maandagmarkt maar toch nogal ruime en vooral goed gevarieerde aanvoer. Toch kwam het grootste deel van deze aanvoer van IJsland en het Kanaal. De prijzen kenden doorgans een stijgende lijn met uitzondering van ronde vissoorten die tamelijke goedkoop bleven. De beste opbrengsten werden genoteerd voor de kanaalschepen die ruime en goed verzorgde vangsten binnenbrachten. De totale opbrengst voor een aanvoer van ongeveer 6900 bennen vis en 16.000 kg tong bedroeg 3.852.708 fr.

Voor de drie IJslanders was de markt niet bijzonder gunstig. De meest aangevoerde soort, kabeljauw en gullen bleven goedkoop zodat de gemiddelde prijs voor IJslandse vis tamelijk laag bleef en slechts boven de 400 fr per ben kwam. De duurste soort was natuurlijk deze die het minst werd gebracht, grote schelvis die tot 1100 fr noteerde. Toch kreeg ook rode zeebaars een bevredigende prijs die ruim boven de 500 fr per ben verkocht werd. Met vangsten die niet te groot waren werden besommingen gemaakt van 169.000 fr voor de O.250 naar 789.130 fr voor de O.293. Dit schip maakte echter een lange reis, zodat daar niet veel zal overblijven.

Noordzeevis werd door twee schepen gebracht, de O.333 en de Z.549. De ene vangst bevatte meer platvis, de andere vangst meer kabeljauw. De vangst van de O.333 was echter groter zodat de opbrengst nog boven deze van de Z.549 bleef. De uitslagen voor de Noordzeeschepen schommelden van 207.000 fr voor de Z.459 naar 218.000 fr voor de Z.459. In elk geval beter dan de uitslagen van de kleine IJslanders die momenteel te veel slecht weer krijgen op hun visserij en soms dagenlang niets kunnen uitvoeren.

#### Grote Knaalvangsten

Evenals vorig jaar, worden thans door de kanaalschepen grote vangsten aangevoerd. Deze vangsten bevatten bovendien ruime partijen tongen waarvoor de prijzen stijgen zodat hier schitterende opbrengsten worden geboekt. Zelfs kleinere schepen als de Z.420 doen het ginder zeer goed en konden tot 171.000 fr opbrengen. De soorten die meest gebracht werden waren rog, vlawijting en steenholk. De laatste soort moest wel bijna altijd worden opgevangen maar daarintegen kreeg wijting een stijgende prijs. Bij de tongen was de grootste soort

het duurste, niettegenstaande deze sortering nogal wel gebracht werd. Ook de kleinere soorten kregen stijgende prijzen en zo was er tussen de hoogste en de laagste prijzen slechts een verschil van 8 fr per kg. Met vangsten van rond de 2000 kg was een renderende reis verzekerd. Keilrog kreeg betere noteringen dan verleden week en kreeg tot rond de 8000 fr per ben. Soldaten waren dit keer goedkoper steenschol haalde steeds de 500 fr (kleine soorten) en haalde als hoogste prijs ruim 700 fr. Voor tarbot schommelde de prijs van 16 fr voor de mooiste soort. De opbrengsten waren werkelijk zeer goed en varieerden van 168.550 fr voor de O.66 naar 241.896 fr voor de O.249.

Westvis was maandag schaars en zal de volgende dagen zeker meer gebracht worden. Hetgeen gebracht werd kreeg echter zeer goede prijzen en zo noteerde grote rog tot 700 fr, slodaten tot 850 fr, roodbaard tot 800 fr, wijting tot 500 fr en zeehond tot 500 fr. De opbrengsten voor de eerder kleine vangsten schommelden van 48.250 fr voor de O.192 naar 66.280 fr voor de N.819.

#### Slecht voor Witte Bankers en

##### Oost

In tegenstelling met de andere middenslagschepen die het Kanaal bevisten en zeer mooie uitslagen lukten, werd het voor de Witte Bankers een teleurstelling. De vangsten waren inderdaad zeer klein en een goede opbrengst onmogelijk. Platvis was hiervoor te goedkoop en de tongenvangst te klein. Er werden dan ook cijfers genoteerd van 34.000 fr voor de N.232 naar 87.000 fr voor de O.218, een specialist nochtans op deze visgrond. Van de Oost was het evenmin erg schitterend en werd door de Z.510 een opbrengst geboekt van 66.590 fr. De reis was hier echter merkkelijk korter en zodoende was het nog bevredigend.

#### Geen sprout wel garnaal

Spijtig van het slechte weer, anders ware de maand februari een rijke maand van garnaalvangsten. Inderdaad, vorige week zaterdag, werden door 11 schepen niet minder dan 836 kilo garnaal binnengebracht hetgeen een gemiddelde vangst geeft van bijna 800 kg. Er was zelfs een schip met 188 kilo. De prijzen zijn vanzelfsprekend lager dan voor een paar weken maar blijven toch nog op een zeer behoorlijk peil schommelen en wel van 33 naar 43 fr. De garnaalvisserij is in deze wintermaanden dus werkelijk renderender dan de sproutvisserij die nog nooit is tegen gevallen dan in dit winterseizoen. Er is voor de sproutvisser nu eens werkelijk niets te verdienen. Eerst en vooral kan er bijna niet worden uitgevaren en als er kan gevaren worden dan is er bijna niet te vangen. Nu er mogelijkheid is om met de garnaalvisserij meer dan 600 fr in één nacht te verdienen zal er voorzeker niet veel belangstelling meer zijn voor de sproutvisserij. Alleen de weersomstandigheden moeten nu nog meevallen en dan kunnen onze mensen zeker hun boterham verdienen. Voor de verbruiker zal er meteen mogelijkheid zijn om ook in de winter garnaal te verorberen.

### DINSDAG :

#### Gevarieerde aanvoer

Meer schepen dan maandag maar wel minder vis. Er werd inderdaad minder vis aangevoerd van IJs-

land, terwijl ook de kanaalvangsten niet zo veel vis bevatten. Deze laatste schepen hadden echter meertong mee, zodat de opbrengsten nog hoger opliepen. Voor de IJslanders waren de uitslagen te laag. Verder konden de Westschepen niet regelmatig genoeg vissen om tot goede uitslagen te geraken. Vier IJslanders, drie kleine en één grote. De vangsten waren zeer klein vooral voor kleine schepen. De prijzen bleven voor deze soorten op hetzelfde peil tzt rond de 400 fr per ben. Dit komt vooral door de lage prijs die voor kabeljauw wordt betaald hetgeen op zijn beurt veroorzaakt wordt door de invoer van deze soorten uit Denemarken. Voor deze mensen dus te lage opbrengsten die varieerden van 165.935 fr voor de O.239 naar 573.989 fr voor de O.296. Een vangst van de Noordzee die werd aangevoerd door de O.324 na een reis van ongeveer 16 dagen. De vangst was niet bijzonder groot maar bevatte nogal wel kabeljauw. Deze werd echter goedkoop verkocht niettegenstaande de goede kwaliteit. Voor de O.324 kon aldus evenmin een goede uitslag worden genoteerd, uitslag die slechts 129.950 fr bedroeg.

#### Veel Kanaaltongen

Acht schepen kwamen met 1600 B vis en 19.000 kg tong van het Kanaal. De meeste van deze tongen waren grote soorten die nochtans hun prijs van de vorige dag behielden. Alleen op het einde van de markt trad een lichte daling in voor de grootste soort, de lappen. Deze bleven echter nog boven de 50 fr per kilo terwijl de goedkoopste soort nog rond de 47 fr noteerde. Vandaar weer een zeer goede gemiddelde prijs die niet ver onder de 50 fr per kilo bleef en waardoor al deze schepen meteen schitterende uitslagen boekten. Te beginnen met de O.153 die met 3600 kg tong en 250 B vis niet minder dan 297.020 fr besomde. De laagste uitslag van deze visgrond ging naar de O.148 die nog 100.230 fr bereikte. Soorten die dinsdag duur en vlot verkocht werden waren staartvis, steenschol, zeehond, wijting, roodbaard en tarbot. Voor roggen bleven de prijzen eveneens op een zeer behoorlijk peil met voor keilrog tot 16 fr en voor grote roggen eveneens tot 16 fr.

Grote roggen zijn momenteel zeer schaars.

De Westvisers moesten het doorgaans met kleine vangsten stellen. Al te veel slecht weer belet in grote mate de visserij voor deze schepen die dan ook maar lage uitslagen bereikten. De vangsten waren hier goed verzorgd en dikwijls ook goed gevarieerd. Vooral kleine vis kreeg hier zeer goede noteringen. Opbrengsten die varieerden van 28.290 fr voor de O.349 naar 73.670 fr voor de O.267 en afwisselend bevredigend en te laag waren.

### WOENSDAG :

#### Zeer weinig vis

De aanvoer op de laatste verkoopdag van deze week was werkelijk miniem. Er waren immers slechts zeven schepen aan de afslag en hiervan waren er dan nog vier Westschepen met vangsten variërend van 30 naar 50 bennen. De prijzen waren wel iets hoger dan de vorige dagen maar het verschil was toch niet zo groot als verwacht. Vooral de ronde soorten die er nochtans niet zo veel geweest zijn bleven eerder goedkoop. De opbrengsten waren in verhouding tot de vangsten niet bevredigend. De IJslander, O.331 zorgde voor

ongeveer 450 bennen vis. Deze werd verkocht aan prijzen die gemiddeld een 100 fr lager lagen dan de vorige dagen waardoor de opbrengst nog 231.000 fr bedroeg en als bevredigend kan aanzien worden. Kabeljauw kreeg tot bijna 600 fr per ben, de rode zeebaars was duur evenals grote schelvis. Leng, koolvis en andere soorten bleven zoal op hetzelfde prijspeil.

Van het Kanaal werd maar één vangst gebracht, dit door de O.204. De vangst was merkkelijk kleiner dan deze welke de vorige dagen gebracht werden maar bracht toch nog 168.000 fr hetgeen een renderend cijfer mag genoemd worden. Tongen waren nog duurder dan de vorige dagen en noteerden van rond de 50 naar even boven de 60 fr per kilo. De middensorteringen waren de duurste. Keilrog haalde 12000 fr per ben, tarbot steeg tot 65 fr, wijting was eveneens duur en de andere soorten kregen minstens dezelfde prijzen als maandag en dinsdag.

Tenslotte nog vier Westvangers die opbrengsten gaven van 14.520 fr naar 30.140 fr dit voor de O.532 en de O.225. Deze resultaten werden bereikt na een paar dagen zee waarna deze schepen verplicht werden wegens slecht weer, terug te keren. Deze vis was van zeer goede kwaliteit en kreeg ook zeer goede prijzen.

## Overlijden

We vernemen het overlijden in de ouderdom van 84 jaar van Mw Robert Verschelde, geboren Marie Dubois. De begrafenis had in de strikste intimiteit plaats te Brussel. Ons blad biedt aan de heer Robert Verschelde, ere-directeur van het Zeewezen en aan zijn kinders en familie zijn innige deelneming aan.

## Eksamenzitting aspiranten en schippers ter visserij

Zijn geslaagd :

### Schipper ter visserij 1ste klasse

Vanneuville Lucien  
Verleene André

### Schipper 2e klasse met diploma

Cattoor Hubert  
Derudder Gilbert  
Calcoen Raymond  
Verbeke Gilbert  
Claeys Hubert  
Osstijn Guido

### Schipper ter kustvisserij

De Burchgrave Gabriel  
Lambregh René  
Beschuyt René  
Deckmijn Pascal  
Barbaix Pierre  
Zwertvaegher Richard  
Sanders Jacques  
Deley Leon  
Deckmijn Willy

### Aspirant schippers

Lagein Marc  
Berens Robert  
Desmidt Robert  
Devriendt Henri  
Delbol Willy

# BERICHTEN uit het BUITENLAND

## ENGELAND :

### Ekonomisch uitbating van kleine trailers

Een van de Britse vissersvaartuigen welke in de laatste tijden voortdurend in het brandpunt van de belangstelling heeft gestaan, is de « Random Harvest ». Deze eenheid heeft haar vangsten verkocht in de vissershaven van Grimsby. Sedert de aanvang van augustus 1961 deed voormelde eenheid wekelijks tweemaal de haven van voornoemde stad aan met schol-aanvoeren welke van 54 tot 94 en 98 kits bedroegen (3.430 kg tot 6.200 kg). Dergelijke prestatie kan waarlijk als een rekord bestempeld worden.

Voornoemde regels verschenen in het visserijtijdschrift « World Fishing ». De steller van dit artikel geeft nog enkele details nopens het vaartuig op, alsook over de eigenaar en de bemanning. Deze bemanning vist slechts gedurende de dag en biedt steeds een visprodukt van uitzonderlijke kwaliteit aan. Hij vervolgt door te

beweren dat dergelijk voorbeeld aantoonst dat kleine eenheden, welke behoorlijk uitgerust en onderhouden zijn, op een zeer economische wijze kunnen uitgebaat worden. — B.

## DUITSERS

### bestellen hekreiler- opzoekingsvaartuig

Teneinde te verhelpen aan de huidige, weinig gunstige toestanden van de Duitse diepzeevisserij, heeft het Federale Ministerie voor de Voedselvoorziening een tweede hekreiler-opzoekingsvaartuig besteld bij een scheepsbouwwerf te Bremerhaven. Voormeld vaartuig dient tegen 1963 geleverd te worden. Het gaat hier om een hekreiler die een weinig groter is dan deze welke thans besteld en uitgebaat worden door de private diepzee-rederijen. Het vaartuig zal voortgestuurd worden door een diesel-elektrische motor welke zal toelaten een snelheid van 15 knopen te ontwikkelen. Tevens zal de nieuwe eenheid uitgerust worden

met een koelinstallatie met het oog op het nemen van proefnemingen betreffende de invries-technieken en het opstapelen van bevrozen visprodukten op hun geheel.

De thans bestaande ontwerpen voorzien tevens de bestelling van een tweede opzoekingsvaartuig. Deze eenheid zou een lengte hebben van 75,8 m op een breedte van 13 meter, en een bruto-tonnage van 2.200 ton. Dit vaartuig zal toegevoegd worden aan de diensten van het Duitse Hydrografische Instituut en dient eveneens vóór 1963 geleverd te worden.

## NOORWEGEN :

### De verdiensten in de visserij

Tot op heden werd in Noorwegen de visser uitbetaald aan de hand van parten. Nochtans ontvingen de officieren op de brug en in de machinekamer een vaste maandwedde.

Dit bracht met zich mede dat de matrozen en andere bemanningsleden niet inscheepten als de vooruitzichten van een of andere reis weinig gunstig waren. Anderzijds heeft de rederij « Nordtral » uit Harstad, welke thans twee hekreilersin aanbouw heeft, medegedeeld dat zij haar bemanningsleden zou uitbetalen op basis van een vast loon, vermeerderd met een bonus op de opbrengst van de visserij. — B.

## BRITSE VISSERIJ

### «IN TROUBLE»

De Britse onderstaatssekretaris voor de visserij, verbonden aan het Ministerie van Landbouw is op doorreis te Bremershaven. In de voormelde Duitse vissershaven heeft hij onomwonden verklaard dat de Britse visserijdiensten en rederijen ter zeevisserij dezelfde problemen voor ogen zien als hun Duitse kollegas. Precies zoals dit in Duitsland het geval is dienen ook de Britse grote rederijen ter diepzeevisserij de hulp van de regering in te roepen en moet dringend verholpen worden aan een grootse modernisatie en heraanpassing van de vloot. Ook de marktorgansamenkomst dringend herziening nodig ?

Men kan echter vermoeden, alhoewel niet zeker, dat de konversatie zich met uitsluitend beperkte tot deze vraagstukken, maar dat ook de vooruitzichten in het kader van de Euromarkt te berde gebracht werden. — B

**WIE OP DE HOOGTE WIL  
BLIJVEN VAN HET  
VISSERIJBEDRIJF  
neemt een abonnement op  
HET VISSERIJBLAD**

E.H. VAN PARIJS

## VISSERIJSNIPPERS

— DE MOTORLOGGERS Rijnmond II KW43 en Ella Christina KW97, die in de IJmuider Haringhaven hebben gelegen, zijn door bovengenoemde rederij voor de sloop verkocht. Beide, schepen waarvan de motor onlangs is uitgethaald, zijn dinsdag uit IJmuider vertrokken.

— DE MOTORTREILER Emma Wilhelmina KW 135 van de rederij en Haringhandel N. Parlevliet jr, is dinsdag voor de eerste reis van dit jaar ter visserij vertrokken. Het schip heeft een reparatie ondergaan en tevens is de bak aan bakboordzijde verlengd.

— NIEUWE HALLE. De afbraak van de IJmuider vishal E is voltooid. Maandag is men begonnen met de voorbereidende werkzaamheden voor de opbouw van de nieuwe hal. Een heiblok sloeg met monotone regelmaat de fundering de grond in.

— DE GERARDINA SCH 8 en VL 121 Willem, die 100 mijl ZW van Ierland in de Atlantische Oceaan vissen hebben tot nu toe niet veel geluk gehad. Het slechte weer staat de visserij in de weg. Op de echoloden zijn echter grote makreelscholen waargenomen, zodat dit eksperiment misschien nog ten goede zal keren.

## Nieuwe moeilijkheden in IJmuider Vishalle

Dinsdagmorgen weigerde de handel in de IJmuider vishallen de tong van de tweede losbeurt te kopen. De viskopers hadden dit voornemen al te kennen gegeven voordat de schepen begonnen te lassen, zodat er gelukkig geen onverkochte platvis bleef staan.

Hoewel het besluit van de handelaren onverwacht kwam, hing het toch al enkele weken in de lucht.

Zij zijn van mening, dat er op drukke dagen te weinig zekerheid bestaat over de werkelijke aanvoer. Maandag lagen bijvoorbeeld 100 schepen met platvis binnen. Zij hadden ongeveer 120.000 kilo tong aan boord. De handel wil in zulke gevallen precies weten hoeveel er inderdaad gelost zal worden. In de praktijk blijkt namelijk voortdurend, dat het aantal van die schepen op het laatste nippertje van de kant worden gehaald en een dag of soms wel 2 of 3 dagen later worden gelost.

Door deze onzekerheid is het voor de handelaren onmogelijk bij het contact, dat men elke morgen telefonisch met klanten in binnen- en buitenland heeft, juiste gegevens over de aanvoer te verstrekken.

Daarom hebben zij dinsdagmorgen de knuppel in het hoenderhok gegooid. Voortaan zullen zij alleen die tong kopen waarvan vóór het begin van de afslag een opgave is verstrekt. Natuurlijk kan het gebeuren, dat men hier een kilo of drieduizend boven of onder komt, maar dat is geen bezwaar. Het gaat er alleen om, dat men niet meer voor verrassingen komt te staan.

## DE NIEUWE VISSERIJ-AALMOEZENIER



knappen. Men vroeg nooit iets te vergeefs aan hem. Met een glimlach werd alles aanvaard en uitgevoerd.

Reeds vroeger was hij menigmaal te zien langs de Rederijkaai of langs de Visserskaai. Hij kwam er spreken, met iedereen, visser of reder. En telkens wist men te vertellen dat het «toch zo'n sympathieke pastoor was», die E.H. Corneille. Hij kent reeds zovele zaken over visserij en vissersvloot. Op de succesvolle vergadering van de Rederscentrale, donderdag 1.1., in het Zeemanstehuis «Paster Pype», zagen we hem voor het eerst officieel optreden als nieuwe almoner van de visserij; en bij iedereen viel hij onmiddellijk in de smaak. Hij verlangt er naar, zoals hij het zelf zegt, het vissersleven te leren kennen, zowel op zee als aan land.

Wij in de visserij zijn er nu bovenop, want opnieuw weten we waar naar toe met onze problemen. Hij is de almoner die onze belangen zal verdedigen en ons met raad en daad zal bijstaan.

Vissers en reders, vergeet het nooit dat uw almoner niets anders vraagt dan lastig gevallen te worden door u. Altijd zult u er welkom zijn, daar ben ik vast van overtuigd.

Ons rest nog hem een gelukkig en overvol apostolaat te midden de visserij toe te wensen. Mocht hij vele lange jaren tussen ons leven en werken, want «t zal 'n goeie zijn».

Er was een algemene verslageneid in het O.L.Vr. College bij leeraars en leerlingen, bij het vernemen van de nieuwe benoeming van E.H. Jan Corneille. Maar in de visserijmiddens was het in tegenstelling daarmee, een even algemene opluchting toen vernomen werd dat de reeds bekende en sympathieke E.H. Corneille nu altijd in hun midden zou vertoeven.

In het College was hij de onvermoeibare werker, die steeds en altijd bereid was in te springen of minder aangename karweien op te

# „Van de NEDERLANDSE Visserijgolf”

## Steun aan de Nederlandse Visserij

Het Visserij-schap heeft een werkprogramma opgesteld voor de e.k. jaren. In de eerste plaats wordt aandacht besteed aan de bevordering van de kwaliteit en de gezondheidstoestand van de vis. Fondsen in het belang der bedrijfs-genoten worden besproken. Onder de adviserende activiteiten komen vooral naar voren de verbetering van vakopleiding en onderricht en een systeem van bedrijfsvergunningen. De coöperatiegedachte en het technisch onderzoek nemen een belangrijke plaats in.

Wat de bevordering van de kwaliteit en de gezondheidstoestand van vis betreft, ziet men niet veel heil in het regelend optreden door middel van verordeningen. Ervaringen in andere bedrijfstakken hebben geleerd dat de controle op de naleving om technische redenen bijzonder moeilijk is. Zou men toch streven naar een effectieve regeling, dan zou bovendien in zo sterke mate moeten worden ingegrepen in de handelingsvrijheid van de ondernemer, dat de vraag kan rijzen, aldus het bestuur van het visserij-schap, of dergelijke beperkingen nog wel acceptabel zijn.

De aangewezen weg, aldus het bestuur, lijkt meer te zijn die van voorlichting aan het bedrijfsleven, steunend op het onderzoekingswerk van de verschillende instituten die de visserij kent. Een goed voorbeeld van dergelijke voorlichting is het onder auspiciën van het Belgisch Ministerie van Landbouw in september 1960 gepubliceerde rapport «Behandeling van vis en garnalen aan boord».

Het is denkbaar dat de verspreiding van dergelijke voorlichting door het visserij-schap wordt gestimuleerd en waar nodig gesubsidieerd.

Het bestuur wijst er in een toelichting op, dat goede verzorging en goede sortering van de vis zeer belangrijk zijn. Het komt de afzet ten goede en maakt een betere opbrengst mogelijk.

Fondsen in het belang van de bedrijfs-genoten zijn er reeds voor een deel door de instelling van opvangfondsen voor verse haring, gezouten haring, sprout en makreel. Een verdere uitbouw hiervan is echter mogelijk en ook wenselijk, meent het bestuur. Men denkt daarbij in de eerste plaats aan de verse vis, waarvoor nu nog een opvangfonds bestaat bij het produkt-schap. Maar ook roert men het garnalenfonds en het mosselkwekersfondsen aan.

### ADVISERENDE AKTIVITEITEN

Het terrein voor adviserende activiteiten is voor het visserij-schap in principe onbeperkt, zolang het gaat over visserij-aangelegenheden. Enkele sterk naar voren springende onderwerpen zijn speciaal in het werkprogramma opgenomen.

Het eerste punt is een verder gaande verbetering van vakopleiding en onderricht. Het belang daarvan acht men vooral voor de kleine visserij duidelijk. Het visserij-schap heeft op dit gebied reeds enige adviezen uitgebracht. Men zegt dat het tot teleurstelling

stemt, dat de regering heeft gemeend het advies inzake het hoger visserijonderwijs niet te moeten volgen. Het visserij-schap blijft echter aandringen op verwezenlijking van dit advies.

Belangrijk acht men ook de vraag of voor de visserij, althans in bepaalde sectoren, een systeem van bedrijfsvergunningen of vestigingsvergunningen wenselijk is.

Men zegt, dat enerzijds geldt, dat als gevolg van de technische ontwikkeling de gemiddelde investering per tewerkgestelde arbeider in de visserij aanzienlijk hoger is dan in vele takken van industrie. Anderzijds is de markt voor aangevoerde vis zeer instabiel omdat de vraag tamelijk onelastisch is, terwijl het aanbod, door de afhankelijkheid van de natuur, van dag tot dag grote verschillen kan vertonen en inderdaad ook vertoont.

De gevolgen daarvan doen zich des te sterker gevoelen waar het grotendeels verderfelijke produkten betreft, waardoor dus 'n dwingende noodzaak bestaat ze onmiddellijk af te zetten.

Men acht de aanvoeregelingen van het produkt-schap onvoldoende, omdat de bedrijfslichamen geen regelen mogen stellen ten aanzien van vestiging, uitbreiding of stillegging van ondernemingen. Zo bestaat momenteel de feitelijke situatie dat onbeperkt nieuwe garnalenvergunningen worden uitgegeven, aldus het bestuur van het visserij-schap.

Daarom acht men het de moeite van het overwegen waard of niet aan de regering moet worden geadviseerd een wettelijk systeem van bedrijfsvergunningen of vestigingsvergunningen in te voeren, zoals dat voor andere takken van het bedrijf reeds bestaat en zoals dat voor een vergelijkbaar bedrijf als de tuinbouw momenteel bij de Staten-Generaal ahangig is.

Daarbij kan dan tevens worden overwogen of in hoeverre inschakeling van het Visserij-schap in medebewind mogelijk is.

Dit overwegen zou dan moeten geschieden in nauw overleg met het georganiseerde bedrijfsleven, uitmaken of er behoefte is aan een dat in eerste instantie zal moeten vestigingsregeling, hetzij voor de gehele visserij, hetzij voor een bepaalde sektor ervan.

Het Visserij-schap heeft door een subsidie van f 12.000 aan de Stichting van de Nederlandse Visserij de propaganda en uitbouw van de Nederlandse Visserij op propaganda en uitbouw van de visserij-coöperatie willen bevorderen. Op grond van het eerste rapport van de stichting zal men ook voor 1962 weer een subsidie van f 12.000 verlenen.

Men is van mening, dat een actieve belangstelling aan de dag moet worden gelegd voor een deelname aan de oplossing van de voortdurende in omvang en aantal toenemende internationale problemen.

Ook acht men het wenselijk, dat het visserij-schap zich intensiever dan tot nu toe gaat bezig houden met de gevolgen voor de visserij van het Deltaplan.

Daartoe zal nodig zijn het leggen, respectievelijk sterker onderhouden van contacten met enerzijds regering en Staten-Generaal, anderzijds het betrokken Zeeuwse bedrijfsleven. Het Visserij-schap heeft een Delta-kommissie opgericht.

Van groot belang acht men momenteel de bevordering van het technisch onderzoek. Sedert enige tijd kent het visserijbedrijf zijn eigen produktiviteitscentrum.

Voorts bestaan er bepaalde TNO-activiteiten. En als derde is er nog altijd de wens te komen tot een tweede onderzoeksvaartuig voor de visserij, dat speciaal voor het technisch onderzoek zou kunnen worden gebruikt. Gezien de huidige ontwikkeling lijkt het gewenst, aldus het bestuur, dat het visserij-schap waar nodig en mogelijk, het technisch onderzoek door middel van subsidies steunt.

## IJmuider knechten werken niet meer op zaterdag

Het is zaterdag in de IJmuider vishallen een vreemde bedoening geweest. Hoewel de visknechten nadrukkelijk hadden aangekondigd op die dag niet meer te zullen werken waardoor de handel geen grote partijen kon inkopen, werden er toch ongeveer 1800 kisten is gelost.

Van deze situatie profiteerden enige handelaars uit Spakenburg en Volendam, die met personeel uit die plaatsen werken door de vis tegen schandalige prijzen in te kopen. De tong, die vrijdag nog ca 3 gulden noteerde, ging nu voor f 0,86 van de hand. De schol bracht gemiddeld niet meer dan een tientje op en ook de kabeljauw werd voor afbraakprijzen ingekocht.

De IJmuider handelaars staken hun verontwaardiging over deze handelwijze niet onder stoelen of banken en lieten weten maandag niet meer te zullen betalen dan zaterdag werd neergelegd. Zover is het niet gekomen, want maandag bracht de tong fikse prijzen op. Toch blijft het gisten in IJmuider. De voorzitter van de Nederlandse Zeevisgroot-handelsvereniging, dhr P. Krab heeft maandagmorgen voordat de eerste afslag begon een toespraak gehouden waarin hij het optreden van de zaterdag kopende handelaren in diplomatieke bewoordingen aan de kaak stelde. Hij kondigde voor donderdag een ledenvergadering aan waarop de situatie zal worden besproken. Dhr Krab sprak er zijn verwondering over uit, dat de reders ondanks de toezegging om niet meer dan 400 kisten te laten lossen een dergelijke hoeveelheid in de markt hadden gezet. Dat moest fout lopen.

Naar schatting bedroeg het verlies voor de reders ongeveer 30.000 f. Individueel zullen zij daar geen directe schade van ondervinden. Er was nl. een afspraak gemaakt om de mindere opbrengst uit de zogenaamde garantiepoot te vergoeden. Maar de bijdragen hiervoor komen tot stand door een heffing op de besomming zodat men uiteindelijk toch zelf betaalt.

## Visserij met een pelagisch net ?

De Scheveningse Rederij nv v.h. Frank Vrolijk koestert op het ogenblik serieuze plannen om de SCH. 180 Mr. Johannes Last uit te rusten met een pelagisch treilnet, waarmee binnenkort — zonder overheidshulp — praktijkproeven genomen zullen worden.

De SCH.180 wordt thans zeeklaar gemaakt en zal waarschijnlijk over twee weken naar zee gaan. Een van de moeilijkheden, waarmee men nog te kampen heeft, is de verbinding tussen echo-sonder en schip.

Geheel op eigen initiatief heeft de rederei Vrolijk besloten tot dit experiment over te gaan. Hoewel men op het ogenblik weinig mededelingen kan doen, schijnen de verwachtingen over de resultaten van het Duitse engelnets niet ongunstig te zijn. Het net is uitgerust met een zogenaamde echo-sounder, een soort van echolood, waarmee tijdens de vaart de stand van het net gecontroleerd kan worden.

Een pelagische treil is zoals bekend een zwevend treilnet, dat in plaats van over de bodem te schuiven, op verschillende gewenste diepten kan worden ingesteld en zo de vis verschalken.... Het is nog niet bekend op welke visserij de SCH.180 zich zal concentreren. Vooreerst moet het net van alle kanten beproefd worden.

## VISSERIJSNIPPERS

— DE MOTORKOTTER Arend Cornelis KW68 is van een bak voorzien. Het vaartuig zal een dezer dagen weer ter visserij vertrekken. De KW 42 Nicolaas Senior, die onlangs bij het binnen-varen op puin van de in afbraak zijnde IJmuider Zuidpier is gevallen, blijkt aan de bodem tamelijk beschadigd te zijn. De motortreiler is in IJmuider in dok gegaan, maar voor verder herstel zal de KW42 naar Zaandam moeten.

— HET HOSPITAALSCHIP «De Hoop» heeft dinsdag wegens het slechte weer — er stond een storm windkracht tien — de reis moeten onderbreken. Het schip wilde in IJmuider afmeren, maar in de vissershaven was geen plaats. Die lag vol vissersschepen die in verband met de storm niet konden uitvaren. «De Hoop» is doorgestoomd naar Amsterdam.

— OVER ENIGE MAANDEN zal de 28-jarige M.P. van Stee uit Bruinisse, die op 5 juni van het vorig jaar overboord sloeg van de Bru 23, een mosselvaartuig, en de beide benen verloor doordat hij in aanraking kwam met de schroef van het schip, zijn oorspronkelijk beroep van mosselvisser weer gaan uitoefenen. De Bru 23 is, als eerste mosselvaartuig in Nederland van een automatische piloot voorzien. De heer van Stee heeft zich, ondanks zijn gebrek en ondanks aandringen van dokters, steeds verzet tegen omscholing omdat hij vastbesloten was zijn oude beroep weer te gaan uitoefenen.

# MARKT IJMUIDEN

## AANVOEREN EN BESOMMINGEN

### DONDERDAG

Aanvoer : 1100 kisten, waarvan 346 tong en tarbot, 616 schol, 9 schar, 12 bot, 77 wijting, 15 kabeljauw en gul, en 27 diversen.  
Besommingen : VL 84 f.18.300.

### VRIJDAG

Aanvoer : 4280 kisten waarvan 930 tong en tarbot, 20 schelvis, 410 wijting, 80 gul en kabeljauw, 100 koolvis, 90 haring, 100 sardien, 110 makreel, 2100 schol, 340 diversen.  
Besommingen : KW143 f.12.900 ; KW117 f.12.400.

### ZATERDAG

Aanvoer : 1420 kisten waarvan 380 tong en tarbot, 130 wijting, 820 schol en 95 diversen.

### MAANDAG

Aanvoer : 7015 kisten waarvan 1190 tong en tarbot, 325 schelvis, 2350 wijting, 335 gul en kabeljauw, 400 koolvis, 110 haring, 45 makreel 2100 schol en 420 diversen.  
Besommingen : KW149 f.13.500 ; KW85 f.10.300 ; KW.54 f.11.400

### DINSDAG

Aanvoer : 4250 kisten waarvan 645 tong en tarbot, 230 schelvis, 920 wijting, 240 gul en kabeljauw, 410 koolvis, 325 haring, 80 makreel, 1050 schol en 185 diversen.

### WOENSDAG

Aanvoer : 4720 kisten waarvan 675 tong en tarbot, 415 schelvis, 890 wijting, 390 gul en kabeljauw, 340 koolvis, 470 haring, 30 makreel 400 kl. k. haring, 1020 schol, 2100 st. kabeljauw en 295 diversen.

# Brief uit Yerseke

## Brief uit Yerseke nr 863

Yerseke 10-2-1962

De dichter Staring schreef onder het opschrift : « Aan een te zedigen schrijver », het volgende puntachtige,

Waarom uw boek aan 't licht ont-  
(togen ?  
't Verschijn gerust, al is 't niet  
(groot ;  
Wordt eikenschors bij 't pond ge-  
(wogen,  
Men weegt kaneel bij 't lood.

Aan deze regels dachten we toen we te weten kwamen dat op de vorige week gehouden vergadering van de vissers-vereniging alhier nog steeds geen voorstellen (in verband met « de Centrale ») te berde kwamen. Niettegenstaande een voornaam lid van de tegenstanders van genoemde « Centrale » er op wees dat voorstellen MOETEN ingediend. Indien men althans trachten wil te voorkomen dat straks bij het nieuwe seizoen alles wat op de « Centrale » lijkt

zal verdwijnen. Naar we vernemen zou men op Yerseke wel overtuigd beginnen te raken van het gevaar dat ten opzichte van de « Centrale » dreigt. Maar op de andere vissersplaatsen schijnt nergens van te willen horen. Menen ze daar dat alles wel bij het oude zal blijven zonder meer ? Als gezegd, er werden geen voorstellen of plannen ingediend hoewel nog niet zo heel lang geleden bekend werd dat er twee waren. Een, zo heette het, opgemaakt door de Advies-kommissie en een dat drs van Dijk, voorzitter van het Produktschap, zou hebben ontworpen.

Doch van beide plannen werd gezegd « dat ze lastig » waren. Zouden de opstellers evenals de door de dichter Staring « te zedige dichter » schuchter zijn om ze openbaar te maken en in het licht te stellen ? We weten het niet maar verwonderen zou het ons niet. Vooral van drs van Dijk, de man die zolang met de mosselmen heeft MOETEN omspringen, kent zijn pappenheimers en hun mentaliteit te goed om veel te durven verwachten van OP ZICH ZELF WEL AANVAARBARE VOORSTELLEN. Ieder opvoeder kan weten dat bedorven kinderen GEWOON MET TE VEEL EISENDE te maken een uiterst moeilijke zo niet onmogelijke opgave is en blijft.

In ons streekblad lezen we « dat de mossel-leveranties uit Denemarken en Duitsland niet meer zo groot zijn als vorige maanden », volgens een berichtje uit Yerseke. Twee dagen later in 't zelfde blad een berichtje uit Bruinisse : « dat in de afgelopen week weinig bestellingen aan de mosselkwekers werden gedaan. De oorzaak schijnt de aankomst van Duitse en Deense mosselen te zijn ».

Hoe deze twee berichtjes te rijmen ? Dat de afzet vermindert, is gewoon en ieder jaar om deze tijd terugkerend, dat hierover geen verwondering past. In verband met hetgeen we vorige week over de mosselkweek op de Zeeuwse gronden schreven, trof het onze aandacht dat in een der berichtjes nog werd medegedeeld dat door een Bouchoutsche visser 200 ton halfwas-mossels voor rekening van een Zeeuwse kweker in de Eendracht bij Tolen werden uitgezaaid.

## VISSERIJSNIPPERS

— DE UK 35 EN 66 hebben geluk gehad. Dit span maakte 320 kisten haring buit waarvoor in IJmuiden f.25,50 per kist werd betaald. Voor een paar uur vissen werd een besomming van f.8.000 geboekt.

— NEDERLANDERS OP IJSLAND ? De IJslandse reis van de HD 74 Michiel heeft reder Slot veel geld gekost. Het schip heeft in Aberdeen voor 100 kisten schelvis, 100 kabeljauw, 100 koolvis en 50 roodbaars f.10.000 besomd. De Belgische schipper was van mening dat het vistuig te licht was. De trailer is inmiddels in IJmuiden binnengelopen. Men wil opnieuw een poging doen, maar dan met zwaarder vistuig. Ook naar de verre visserij is nu vertrokken de IJM26 's Gravenhage. De VL121 Willem en de SCH8 Gerardina hebben de visserij om de Noord vaarwel gezegd. Deze schepen gaan nu hun geluk in de Ierse Zee beproeven.

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

	8-2-1962	9-2-1962	10-2-1962	12-1-1962	13-1-1962	14-1-1962
Tongen, grote — Sole, grosse	4.80-4.40	4.30-4.10	3.60-2.—	4.40-4.20	4.70-4.30	4.70-4.30
3/4 tongen — 3/4 sole	3.60-3.20	3.30-3.20	2.80-1.50	3.60-3.40	3.50-3.10	3.70-3.30
Bloktongen — Sole moyenne	3.80-3.40	3.20-3.—	2.50-1.24	3.50-3.50	3.60-3.20	3.90-3.30
Voor-kleine — Petite	4.10-3.50	3.20-3.10	1.65-0.86	4.10-3.60	4.20-3.60	4.30-3.70
Kleine — Toute petite	3.10-2.40	3.40-3.10	2.04-0.88	3.90-3.50	3.90-3.20	4.20-3.50
Tarbot, groot — Turbot, gros	4.90-4.20	4.50-4.20	3.40-1.50	4.90-4.20	4.80-4.20	4.80-4.30
Middel — Moyenne		154.—128.—		126.—110.—		
Kleine — Petite	116.—60.—	73.—65.—	76.—28.—	72.—62.—	144.—70.—	100.—72.—
Griet — Barbue		84.—62.—		72.—65.—		
Middel — Moyen						
Kleine — Petit						
Schol — Plie	28.—19.—	22.—20.—	11.—8.—	26.—17.—	28.—16.—	35.—26.—
Grote iek — Grosse	29.—20.—	23.—20.—	10.—8.—	27.—16.—	30.—16.50	36.—27.—
Kleine iek — Petite	35.—22.—	25.—22.—	15.—8.—	40.—29.—	34.—23.—	36.—34.—
Iek 3e slag — 3e sorte	35.—24.—	25.—21.—	14.—10.—	38.—26.—	36.—23.—	41.—38.—
Platjes — Toute petite	33.—17.—	25.—18.—	19.—10.—	27.—24.—	77.—29.—	43.—35.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros		71.—66.—		70.—60.—	112.—68.—	110.—86.—
Middel — Moyen		80.—		75.—70.—	71.—62.—	72.—70.—
Kleine — Petit		62.—58.—		55.—40.—	59.—42.—	48.—33.—
Heek, grote — Merlu, gros						
Middel — Moyen						
Kleine — Petit						
Rog — Raie						
Rode Poon — Perlon		36.—32.—		37.—35.—	51.—	50.—23.—
Grauwe poon — Grondin						
Kabeljauw — Cabillaud	40.—34.—	35.—30.—	18.—10.—	41.—36.—	40.—37.—	40.—35.—
Gullen — Petit cabillaud		50.—31.—		40.—26.—	48.—26.—	44.—27.—
Hozemondhamme — Baudroie					160.—	150.—
Wijting — Merlan	17.—13.—	23.—8.—	13.50-10.—	24.—8.—	23.—8.—	23.—10.—
Schar — Limande	40.—33.—	35.—25.—	38.—22.—	46.—28.—	40.—32.—	51.—35.—
Steenhol — Sole limande				35.—30.—		
Zeehaai — Aiguillat						
Hondshaai — Roussette						
Arend (Pieterman) — Gr. vive						
Makreel — Maquereau		30.—27.—		32.—20.—	39.—18.60	48.—27.—
Horsmakreel — Saurel						
Rode knorhaan —						
Keilrog — Raie radiée						
Zeekreeft — Langoustine						
Schaat — Flotte						
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor						
Lom — Brosme		38.—24.—		34.—28.—	33.—31.—	
Kongeraal — Congre						
Leng — Lingue		31.—28.—		36.—32.—	30.—	35.—29.—
Schartong — Cardine		35.—24.—				26.—18.—
Volle haring — Hareng		31.—22.—		34.—21.—	32.—22.—	33.—12.80
IJle haring — Hareng guai						
Haringshaai — Latour					33.—	
Steenhol — Tacaud						
Heilbot — Flétan		3.60-2.80		4.40-2.70	3.60-3.10	3.60-3.—
Koolvis — Colin		46.—39.—		45.—43.—	48.—40.—	34.—
Steur — Esturgeon						
Zeewolf — Loup de mer						
Pollak — Lieu jaune		37.—		43.—42.—	44.—22.—	45.—19.—
Koningsvis						
Zonnevis — St Pierre						
Bot	8.50-8.—		8.—	10.—8.—	8.—	11.—8.—
Mol						
Zalm						

# VOOR DE BEVORDERING DER KWALITEIT

## van de aangevoerde VIS

In ons numeer van 9 februari stelden we onze lezers in kennis van de bevindingen van de werkgroep door de Kommissie van Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek aangesteld.

In dit artikel hadden we het over de voordelen van aan boord in kisten geborgen vis.

Het 2e hoofdstuk waarover we het vandaag zullen hebben, handelt over de problemen welke de aanvoer van in kisten geborgen vis stellen.

De bevindingen van de kommissie zijn uiterst interessant en laten we hierna volgen.

### PROBLEMEN IN VERBAND MET DE AANVOER VAN IN KISTEN GEBORGEN VIS

De moeilijkheden in verband met het aanvoeren van vis in kisten zijn talrijk en van diverse aard. Onder de voornaamste moeilijkheden kunnen worden vermeld :

- (a) de aard en vorm van de kisten,
- (b) het stuwen,
- (c) het lossen,
- (d) de faktor arbeid,
- (e) het financierings- en verkoopprobleem,
- (f) het reinigen van de kisten en
- (g) het aan boord laden van de kisten.

#### 1) De aard en vorm van de kisten.

Voor de aanvoer van vis in kisten kunnen naar de AARD zowel houten kisten als aluminiumkisten en kisten uit plastic gebruikt worden. Aan deze verschillende mogelijkheden zijn nochtans voor- en nadelen verbonden (1).

HOUTEN KISTEN zijn stevig en uitstekend isolerend, goedkoop en duurzaam, doch zij zijn moeilijk te reinigen daar zij poreus zijn en een oneffen oppervlak vertonen. Een studie omtrent houten viskisten in Groot-Brittannië verricht (2), wees uit dat bij 20° C nieuwe kisten 11 bacteriën per cm<sup>2</sup> bevatten, éénmaal gebruikte kisten, ongereinigd 3 miljoen per cm<sup>2</sup>, oude kisten, ongereinigd 70 miljoen per

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

### 1/11 Opsporings- en reddingssignalen — Uitwisseling van seinen tussen vliegtuigen en schepen

1. Indien een vliegtuig een schip naar de plaats moet dirigeren, waar zich een schip in nood bevindt, moet het vliegtuig dit doen door het overbrengen van nauwkeurige instructies met alle haar ten dienste staande middelen. Indien dergelijke nauwkeurige instructies niet kunnen worden overgebracht of indien zulks noodzakelijk mocht blijken om welke reden dan ook, dienen instructies te worden verstrekt volgens de procedure als voorgeschreven in punt 2

Nota — De huidige handelwijze voor maritieme signalisatie voorziet o.a. :

- 1) het hijsen van de onderscheidingswimpel ;
- 2) het door middel van een seinlamp geven van een reeks T's ;
- 3) het wijzigen van de koers — om aan te duiden dat men niet in staat is om de gegeven aanwijzingen te volgen :

- 1) het hijsen van de internationale seinvlag N ;
  - 2) het door middel van een seinlamp geven van een reeks N's
2. De volgende verrichtingen achtereenvolgens door een vliegtuig uitgevoerd zullen aantonen, dat het vliegtuig een schip naar een vliegtuig of een schip in nood dirigeert
- a) wanneer het ten minste eenmaal boven het schip cirkelt ;
  - b) wanneer het, op lage hoogte, vlak voor het schip, de voorliggende koers van het schip kruist, onder het openen en sluiten van de gasklep, of onder het veranderen van de spoed van de propeller ;
  - c) wanneer het zich in de richting begeeft, waarheen het schip gedirigeerd moet worden.

Herhaling van deze procedure heeft dezelfde betekenis.

3. De volgende door het vliegtuig uitgevoerde procedure betekent, dat geen hulp meer verlangd wordt van het schip, tot hetwelk de seinen zijn gericht :

wanneer het vliegtuig het kielzog op lage hoogte vlak achter het schip kruist, onder het openen en sluiten van de gasklep, of onder het veranderen van de spoed van de propeller.

4. Zodra opgemerkt wordt dat een vliegtuig bovenvermelde manoeuvres uitvoert, moet de radiotelegrafist overschakelen op luisterstand 500 Kp/s teneinde te kunnen antwoorden aan elke oproep.

### 1/12 Zeewaartse schietoefeningen - Algemene bepalingen.

De schietsectoren worden als volgt bepaald.

A. Kleine sector.

De gevaarlijke zone is begrepen in een sector met 2 1/2 mijl straal en als middenpunt de vuurtoren van Nieuwpoort, begrenst door de pelingen 114° van de vuurtoren van Nieuwpoort en 191° van de W. T. van Westende.

B. — Middensector.

De gevaarlijke zone is begrepen in een sector met 7,5 mijl straal en als middenpunt de positie 51°08'42"N 2°46'06"E, begrensd door dezelfde peilingen als in A.

C. — Grote sector.

De gevaarlijke zonen is begrepen in een sector met 12,8 mijl straal hebbende hetzelfde middenpunt en begrensd zoals in B.

De volgende signalen worden gehesen aan de top van de mast, geplaatst in positie 51°09'22"N 2°44'06" E, op ± 350 m WSW van

cm<sup>2</sup> en oude kisten bespoten met een waterslang 27 miljoen per cm<sup>2</sup>. Met sterke ontsmettingsmiddelen (hypochloriet, kwaternaire ammoniumbasen) kon het aantal bacteriën moeilijk beneden de 200.000 per cm<sup>2</sup> gebracht worden ; na één uur stoombehandeling bevatten de kisten zelfs nog 40.000 bacteriën per cm<sup>2</sup>.

De moeilijkheid van de reiniging van houten kisten kan ondervangen worden door de kisten slechts éénmaal te gebruiken («verloren verpakking») of te bestrijken met een laagje wit of kleurloos plastic (1).

Een ander nadeel van houten kisten ligt in het feit dat zij bij ruwe behandeling gemakkelijk beschadigd worden. De belangrijkste factoren die de sterkte van het hout beïnvloeden, zijn : de houtdefecten, zoals spleten, knopen, insectengaten enz... en het vochtgehalte: hoe droger het hout, hoe sterker. Zo blijkt hout dat 12 t.h. vocht inhoudt, tweemaal sterker te zijn dan hout dat 250 t.h. vocht inhoudt (2). In dit verband moet er op gewezen worden dat ook aan het nageven bijzondere aandacht moet worden besteed, daar een grote vocht-opslorping de weerstand van de nagels in het hout aanzienlijk vermindert.

Anderzijds vormt de stevigheid van de kist één van de voorwaarden die moeten in acht genomen worden t.a.v. de kwaliteit van de vis. Onder de andere voorwaarden zijn te vermelden: (a) op de kisten mogen geen harsconcreties of schimmelplekken voorkomen; (b) in de kisten mag geen zaagsel meer voorkomen en (c) de kisten moeten licht van kleur zijn en geen wateroplosbare natuurlijke houtkleurstoffen bevatten.

ALUMINIUMKISTEN zijn stevig, hebben een gering gewicht en nemen geen reuk of vocht op, doch zij maken veel lawaai, zijn duur, vormen goede warmtegeleiders, glijden gemakkelijk, zijn onderhevig aan vervormingen en vaak ook aan corrosie, hetgeen een bodem vormt voor bacteriën en het reinigen bemoeilijkt. In de laatste jaren echter werden veel van die nadelen onderschept door bijzondere konstruktie methoden (3).

KISTEN UIT PLASTIEK hebben dezelfde voordelen als aluminiumkisten, maar zij maken geen lawaai en hebben slechts een geringe warmtegeleiding. Open vragen bij plastic kisten zijn evenwel de sterkte, de duurzaamheid en de prijs.

Ten aanzien van de VORM van de kisten kunnen de gewone modellen van kisten aangewend worden, zoals in de handel momenteel gebruikelijk. Met het oog op het gemakkelijker stuwen en het verzekeren van de stapelvastheid zoekt men in bepaalde landen (Noorwegen, Groot-Brittannië) kisten van bijzondere konstruktie mede te geven aan boord. Tevens wordt meer aandacht besteed aan factoren, zoals verluchting, drainage enz. (3)

Op het gebied van de vorm en de afmetingen van de kisten moet voor de Belgische visserij speciaal nadruk worden gelegd op de noodzaak om van BIJ HET BEGIN EEN BEPAALDE NORMALISATIE VAN DE KISTEN door te voeren ; de aanpassing van het ruim, het vervoer, de rationalisatie van de arbeid enz. zullen hierbij in de hand kunnen genomen worden.

## 2) Het stuwen.

Het aanbrengen van aan boord in kisten geborgen vis heeft invloed op de stuwingscapaciteit in het ruim.

De meeste onderzoekers zijn van oordeel dat het maximum rendement van vis in kisten kan bekomen worden in ruimen die daarvoor speciaal worden gebouwd (1) ; het systeem biedt dus vooral voordelen voor nieuwe treilers.

Dit betekent echter niet dat reeds bestaande schepen geen vis in kisten kunnen aanvoeren ; gedeeltelijke aanpassingen van het ruim zijn meestal zeer goed mogelijk.

## 3) Het lossen.

De vis die in kisten wordt aangevoerd, biedt mogelijkheden tot MECHANISCH LOSSEN, doch hieromtrent liggen verschillende richtingen open. Anderzijds moet in dit verband de konstruktie van de luiken aangepast worden.

de watertoren van Lombardsijde

Voor de schietoefeningen welke uitgevoerd worden :

a. in de kleine sector.  
Een vierkante rode vlag met een bolvormig signaal er boven.  
Een vierkante rode vlag met twee in de midden sector.  
bolvormige signalen er boven.

c) in de grote sector.  
Een vierkante rode vlag met drie bolvormige signalen er boven.  
De signalen zullen gedurende de onderbrekingen en na beëindigen van het schieten neergehaald worden.

Er zullen geen andere signalen gebruikt worden.

Politietoezicht op de schietsectoren  
Het politietoezicht op de schietsectoren zal uitgeoefend worden door de militaire en burgerlijke overheden.

Gevaar voor scheepvaart.

De schietzone A, B en C worden gevaarlijk verklaard voor de zeevaart zolang de hierboven beschreven signalen getoond worden.

Alle vaartuigen worden dringend verzocht deze zones te mijden.

De vaartuigen die zich in deze zones zouden bevinden bij voorhijzen van de hierboven genoemde signalen, worden dringend verzocht deze zones zo snel mogelijk te verlaten.

Gedurende de schietoefeningen zijn de gevaarlijke zones verboden aan de vissersvaartuigen. De data en uren der schietoefeningen zullen aangekondigd worden in de «Berichten aan Zeevarenden».

De militaire of burgerlijke overheden die het politietoezicht op de sectoren uitoefenen zullen, wanneer zij een overtreding op hetgeen voorafgaat vaststellen rechtstreeks en nog dezelfde dag verslag uitbrengen aan de Hoofdwaterschout der Kust, die de nodige maatregelen zal treffen.

### 1/13 Lombardsijde — Zeewaartse schietoefeningen Midden en grote sector.

a) van 1 januari tot 15 maart en van 1 tot 31 december zullen schietoefeningen plaats hebben in de grote en middensector vermeld in B.a.Z. 1/12-1962 elke donderdag en vrijdag van 0800 GMT tot zonsondergang.

b) van 15 maart tot 30 juni zullen ze plaats hebben op de werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 0800 GMT tot 1030 GMT en van 1230 GMT tot zonsondergang doch NIET later dan 2000 GMT; 's zaterdags van 0800 tot 1030 GMT

c) van 1 juli tot 1 september : GEEN schietoefeningen.

d) van 2 september tot 30 november : zullen ze plaats hebben op de werkdagen van dinsdag tot en met vrijdag van 0800 tot 1030 GMT en van 1230 GMT tot zonsondergang. (Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 22-12-61 H. 35176)

## RUBBER

## REDDINGBOOT

## OPGEVIST

Het vissersvaartuig O.165 «Henrik Conscience» heeft op 26-1-62 in positie 50° 30' N - 5° 25' W, een opgevouwen rubber reddingsboot opgevist dragende de volgende aanduiding :

Op de ton is verscheidene malen het woord Persistant Haut in zwart geschilderd.

Zodiac type - R.D.F. - 10 man serie nr : 0119

#### 4) De faktor arbeid.

Het verpakken van vis in kisten vergt meer werk en een andere arbeidsorganisatie aan boord. Wanneer de aanvoer van vis in kisten niet tot pelagische soorten beperkt blijft, moet men daarenboven rekening houden met het feit dat de vis gesorteerd moet worden aan boord, teneinde deze bewerking tijdens het lossen te vermijden.

De koper is immers gesteld op een bepaalde grootte van de vis, zodat bij het niet respekteren van deze normen discussiepunten kunnen ontstaan.

Met het sorteren gaat ook het schikken van de vis in de kisten gepaard. Het schikken heeft een grote invloed op de presentatie en de bewaringsmogelijkheden van de vis.

#### 5) Het financierings- en verkoopprobleem

De mogelijkheid dat de koper de vis in de kisten verder stockeert, doet het probleem van het financieren van de kisten rijzen. Het vraagstuk ligt enigszins anders naargelang de kisten uit hout gemaakt zijn en als «verloren verpakking» kunnen worden beschouwd of uit aluminium of plastic vervaardigd zijn.

##### a) Houten kisten.

Wanneer houten kisten worden aangewend, zouden, met het oog op de kwaliteit van de vis, de kisten slechts éénmaal mogen gebruikt worden (1). De kisten moeten dan met de vis meeverkocht worden.

De kisten kunnen betaald worden door :

- de reder : de reder investeert een som in kisten en hoopt de terugbetaling te bekomen uit de verkoop van de vis ;
- de reder en de koper : de reder koopt de kisten en de koper betaalt boven de koopprijs een bepaald bedrag voor de kist ;
- de koper : de handelaars moeten boven de koopprijs van de vis de prijs van de kist volledig ten laste nemen.

Bij de eerste veronderstelling rijst voor de reders een investeringsprobleem, terwijl bij de tweede en derde veronderstelling de mogelijkheid bestaat dat de koper het te betalen bedrag tracht terug te winnen op de koopprijs van de vis.

Bij wijze van voorbeeld kan worden vermeld dat in Zweden de kisten slechts éénmaal mogen gebruikt worden, terwijl de kosten van de kisten gedragen worden door de reder (1/3 van de kostprijs) en de handelaar (2/3 van de prijs). In Frankrijk werden aanvankelijk de kosten van de kisten verdeeld tussen reder (50 t.h.) en handelaar (50 t.h.) ; momenteel draagt enkel de reder de last, doch hij kan de kisten bij de handelaars terugkopen.

Met het oog op de drukking van de kosten van de kisten kan ook gedacht worden aan de coöperatieve aankoop en verdeling.

##### b) Aluminium of plasticen kisten.

Wanneer aluminium of plasticen materiaal voor de kisten wordt gebruikt, dan moeten de kisten wegens het hoge investeringsbedrag, meermaals gebruikt worden.

Het financieren van en het beheer over deze kisten zou kunnen gebeuren, hetzij door de stedelijke vismijn langs een concessionaris of een kistencentrale (« box pool ») om, hetzij door de rederijen zelf. (2).

Bij het systeem van kisten die meermaals gebruikt worden, rijzen ook moeilijkheden bij de verkoop en de teruggave van de kisten. Hier liggen verschillende mogelijkheden open.

- (a) Gezien de koper de kist in gebruik neemt, kan van hem een waarborg gevraagd worden. Het aantal kisten kan door de diensten van de afslag opgetekend worden, terwijl de waarborg kan worden bijgerekend als de mijntaks. Dit zou door de koper wellicht ongunstig onthaald worden, vermits hierdoor de algemene kosten zullen verhogen. Anderzijds ligt de grootste moeilijkheid bij de teruggave van de ledige kisten. In het huidig systeem geschiedt de teruggave doorlopend : de ledige bennen worden eenvoudig buiten de pak-

## Voor de Belgische Zeelieden die tijdens oorlog dienden bij Royal Navy

### WETSVOORSTEL VAN R. DE KINDER

Dhr Roger De Kinder, volksvertegenwoordiger uit Oostende, heeft bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers een wetsvoorstel neergelegd tot wijziging van de wet van 21 juni 1960 houdende statuut van de militairen die tijdens de oorlog in de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië gediend hebben.

Dhr De Kinder heeft zijn wetsvoorstel aldus toegelicht :

De toepassing van de wet van 21 juni 1960 houdende statuut van de militairen die tijdens de oorlog in de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië gediend hebben heeft tot sommige administratieve moeilijkheden en daaruit voortvloeiende onbillijke toestanden aanleiding gegeven.

Zo blijkt het dat de Belgische zeelieden, die tijdens de jongste oorlog dienst hebben gedaan in de Royal Navy, van de voordelen van die wet worden uitgesloten omdat er betwisting bestaat omtrent hun hoedanigheid van militair.

Deze diskriminatie komt wel onbegrijpelijk voor.

Inderdaad de dienstneming van de belanghebbenden in de Royal Navy gebeurde met medeweten en machtiging van de Belgische Regering.

Aan de andere kant is er ook het geval van de Belgische zeelieden, die tijdens de oorlog gevaren hebben ter koopvaardij en die eveneens van de voordelen van bovenbedoelde wet zijn uitgesloten.

Welnu, wat deze laatsten betreft, kan men terecht doen gelden dat in feite, en van de eerste oorlogsdagen af, de bedoelde zeelieden bij de geallieerde oorlogsinspanning waren betrokken. Overbodig te zeggen hoe gevaarlijk hun opdracht was, zonder welke de krijgsverrichtingen onmogelijk zouden zijn geweest.

Het zou dus onlogisch en onbillijk zijn aan de belanghebbenden de voordelen te weigeren, welke aan de andere Belgen, die te land, op zee en in de lucht bijgedragen hebben tot de geallieerde overwinning, worden verleend.

Derhalve komt het ons redelijk voor het eerste artikel van de wet van 21 juni 1960 in die zin te wijzigen dat aan de hierboven aangegeven bekommernis wordt tegemoet gekomen en dat de belanghebbenden alle voordelen van die wet en van eventueel latere gelijkwaardige wetten kunnen genieten.

Het enig artikel van dit wetsvoorstel luidt als volgt :

Artikel 1 van de wet van 21 juni 1960 houdende statuut van de militairen die tijdens de oorlog in de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië gediend hebben, wordt aangevuld als volgt :

„Ten aanzien van de toepassing van deze wet, worden de zeelieden die tussen 10 mei 1940 en 8 mei 1945 tot de Belgische afdeling van de Royal Navy hebben behoord, als militairen beschouwd.

„Worden met deze laatsten gelijkgesteld, de zeelieden die gedurende dezelfde periode, gevaren hebben ter koopvaardij in dienst van de geallieerde oorlogsinspanning.”

huizen gezet en door de bennenconcessionaris afgehaald zonder de minste formaliteit. De teruggave zou moeten geschieden tegen afgifte van een ontvangstbewijs, doch dit veronderstelt een bijkomende controle, zowel vanwege de koper als vanwege de concessionaris of kistencentrale of rederij en betekent dus meer werk en kosten voor beide partijen. Op grote hoeveelheden kan daarbij gemakkelijk van enkele eenheden gemist worden — zonder nog te spreken van bedrog of diefstal — en aangezien een kist verschillende honderden frank kost, zou dit telkens in het nadeel van de koper uitvallen en meteen in de vismijn een bijkomend klimaat van argwaan veroorzaken. Dit kan trouwens onmiddellijk een terugslag hebben op de prijs van de vis zelf, zodat het financieel voordeel van de vis in kisten voor de reders en vissers grotendeels zou verloren gaan.

- (b) Een tweede mogelijkheid ligt in het afgeven van de kisten zonder waarborg, maar met controle bij de teruggave. De financiële lasten vallen wel weg bij de koper, maar de moeilijkheden bij de teruggave blijven dezelfde.
- (c) Een derde mogelijkheid is het afgeven van de kisten zonder waarborg en zonder specifieke, individuele controle. Dit is feitelijk het stelsel dat momenteel met de visbennen toegepast wordt. Het grote nadeel hiervan is dat alle risico's op de concessionaris of de kistencentrale of de rederij vallen.

#### 6) Het reinigen van de kisten.

Daar het aanbrengen van vis in kisten tot doel heeft de kwaliteit te verbeteren, moet aan het hygiënisch aspect van de kisten bijzondere aandacht besteed worden.

Wanneer de vis in houten kisten wordt aangevoerd, is het probleem van het reinigen op te lossen door de kist slechts éénmaal te gebruiken. Wanneer aluminium of plastic kisten worden aangevend, moeten de kisten grondig gereinigd en ontsmet worden vooraleer opnieuw aan boord genomen te worden. Dit kan geschieden in een automatische kistenwasmachine (zoals in Bremerhaven) of door middel van een dampstraalreiniger (zoals in verschillende havens van Schotland). In elk geval moet het reinigen geschieden, hetzij met stoom, hetzij met warm water waaraan detergentia toegevoegd worden. Het eenvoudig afsproeien met koud water is onvoldoende. Na het reinigen moet een behandeling met ontsmettingsmiddelen volgen. Hiervoor dienen bij voorkeur geconcentreerde oplossingen van oppervlakte-actieve kwaternaire ammoniumbasen, die tot in de kleinste hoeken en spleten doordringen en de schadelijke kiemen doden (1).

#### 7) Het aan boord laden van de kisten.

Op zichzelf beschouwd, biedt dit werk geen bijzondere moeilijkheden: de kisten kunnen vlug aan boord geladen worden, hetzij op palletten, bij middel van een kraan, hetzij langs een rolbaan.

De laadduur zal vooral afhangen van de inrichting van het ruim, de soort en het aantal kisten. Het inladen zal bijvoorbeeld langer duren wanneer de kisten in een bepaald railsysteem moeten geschoven worden (2), dan wanneer zij eenvoudig op elkaar kunnen gestapeld worden. Ook zullen kisten die in elkaar schuiven sneller kunnen ingeladen worden, aangezien zij veel minder plaats innemen.

Voor Oostende moet echter op het volgende bezwaar gewezen worden wanneer plasticen of aluminium kisten worden gebruikt. De ledige kisten zouden zich in de vismijn bevinden. Na het lossen moeten de schepen aan de oosteroever gaan aanleggen, ten einde de plaats vrij te laten voor de schepen van de volgende verkoopbeurt. Het vervoer van honderden kisten naar de oosteroever zal moeilijkheden en kosten veroorzaken, die tenslotte het rendement van het systeem van vis in kisten zullen doen dalen.

Er kan echter onderzocht worden of het niet mogelijk is aan de vismijnkaai zelf, onmiddellijk na het lossen en het reinigen van het ruim, de gereedstaande kisten in te laden.

(Vervolg toekomstige week)

# zij hadden pech...

## Aanvaring in vissershaven

In de Zeebrugse vissershaven kwam het tot een aanvaring tussen de Zeebrugse eenheid de Z.552 van reder Vantorre Joseph en een olieboot van de firma B.P. Door deze aanvaring werd de brug van laatstgenoemde vaartuig zwaar beschadigd. De Zeebrugse visserseenheid liep geen schade. — B

In de vissershaven te Zeebrugge kwam het tot een aanvaring tussen de Z.504 van reders Dobbelaere en Savels en de Z.476 van reder Depaeppe Louis. Hierdoor liep het eerste vaartuig schade op aan de achterspiegel.

## Schade koppeling Z.511

De Z.511 van reder Creyf Albert had af te rekenen met motordefekt. Ondanks dit werd de thuishaven op eigen krachten bereikt. Bij nazicht werd vastgesteld dat de koppeling defekt was. — B

## Schade in schuilhaven

Bij het manoeuvreren om te meren in de vissershaven van Oostende kwam de Z.745 van reder Van Waes in aanvaring met de aldaar gemeerde O.329 van de rederij Christiaens. Hierdoor liep het laatstvernoemde vaartuig schade op aan de steven. — B

Bij het manoeuvreren in de Oostendse vissershaven kwam de O.331 van de rederij Viaene in aanraking met de N.232 van reder Durnez W. welke aldaar gemeerd lag. Hierdoor liep de Nieuwpoortse eenheid schade op aan de klok. — B

## Verpakkingsdagen op 19 en 20 februari te Kortrijk

De verpakking komt meer en meer in het belangstellingsveld van de industriëlen en handelaars staan, en dit in een dubbel perspectief.

1) **Als verkoopmiddel**: De verbruiker koopt in winkels waar zelfbediening en preselectie de bovenhand hebben.

2) **Als transportfaktor**: waarmee in een toenemende internationale handel steeds rekening dient gehouden.

Over dit thema richt het Productiviteitscentrum West-Vlaanderen en het Belgisch Instituut voor Verpakking de verpakkingsdagen in.

Inlichtingen kunnen bekomen worden te Kortrijk Rijselstraat 22 tel (056) 236.70 en te Brugge, Dijver tel. (050) 379.13

# LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



## ANTWERPEN :

Oudaan 26  
Tel. 32.38.55 (8 lijnen)  
Telex :  
Leoneessel Antwerpen 277



## BRUSSEL :

Keizerinlaan 66  
Tel. 12.21.30 — 12.11.37



## LUIK :

Boulevard de la Sauvenière 24  
Tel. 23.33.93



## HAMBURG :

Leon Van Eessel & Co  
Amelungstrasse 5  
Tel. : 34.27.00  
Telex 021 - 4236  
Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

(185V)

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

# IJS

WORDT GELEVERD DOOR

# Froid Industriel

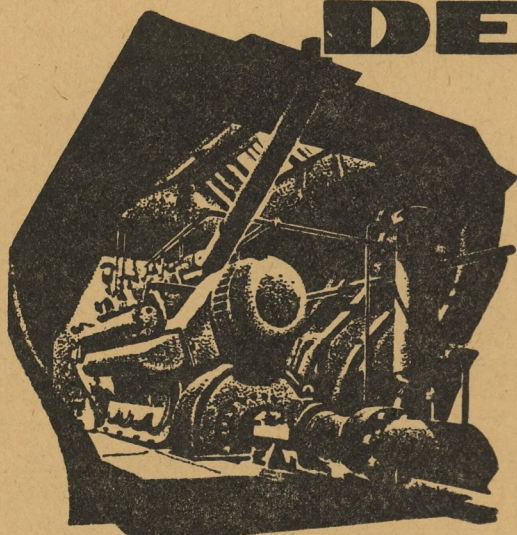
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



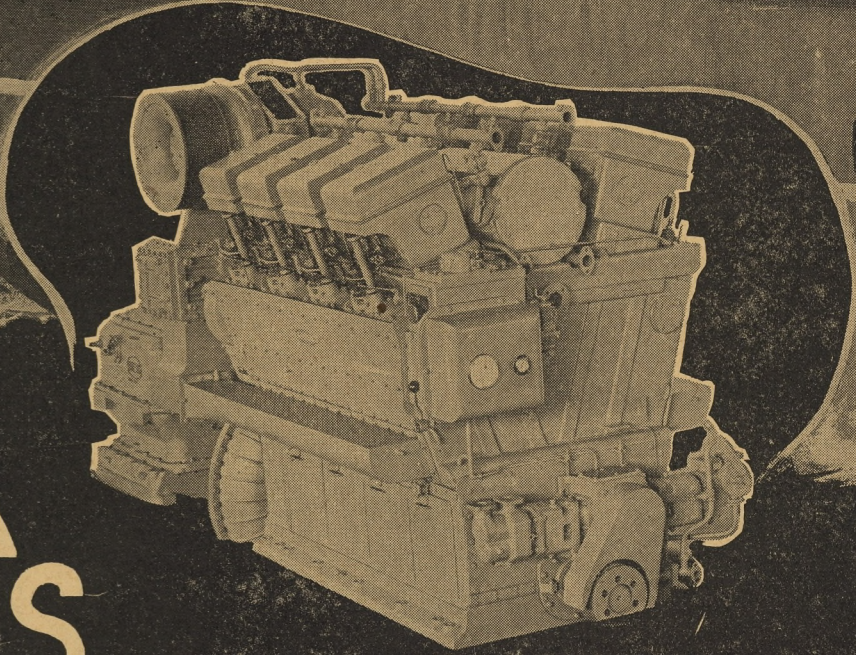
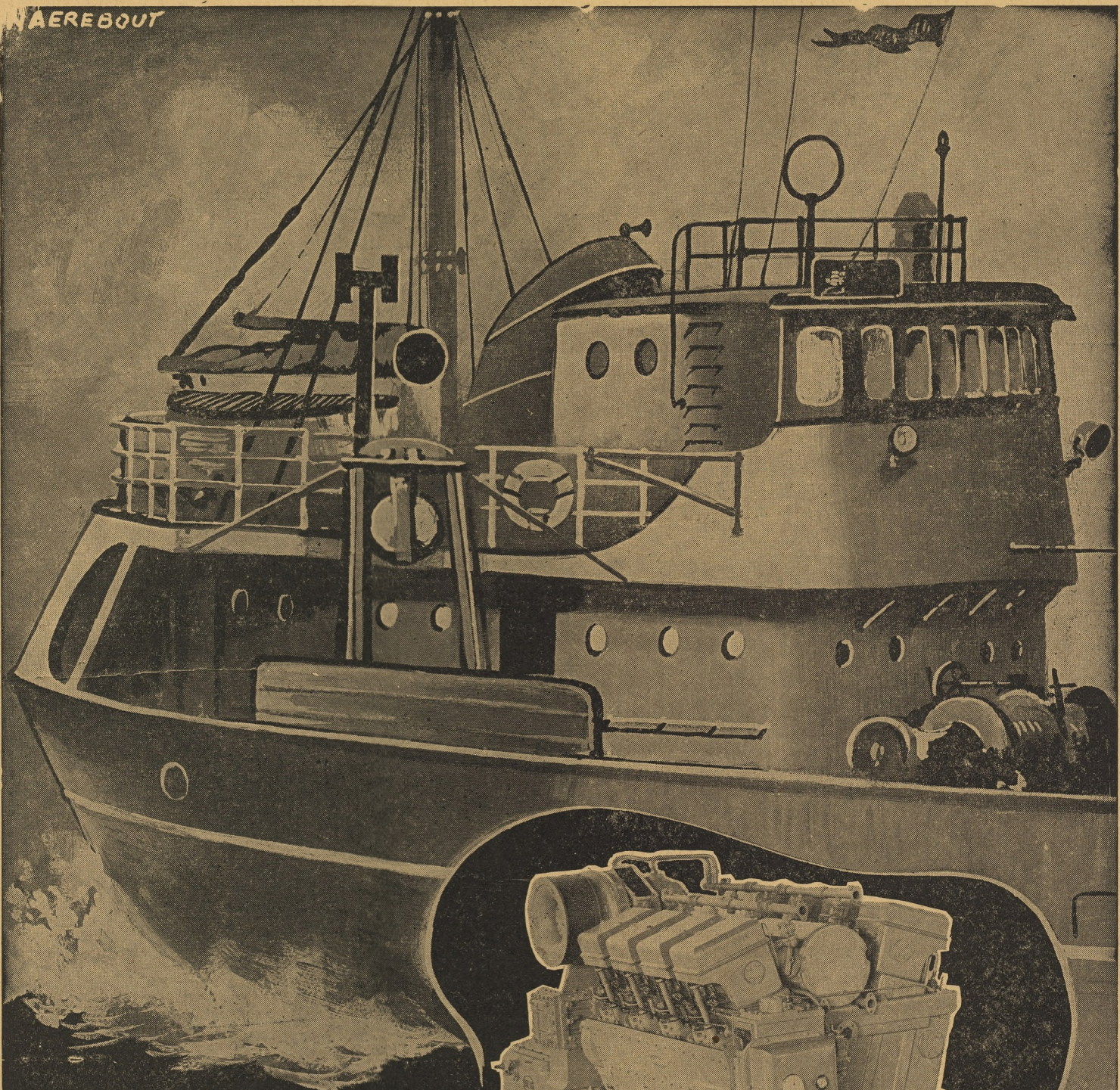
# DEUTZ

*Diesel-*  
SCHEEPS-  
MOTOREN

VAN  
5-1500  
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTERDE

WAERBOOT



**BOLNES**

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

*werkt voor twee*

Inlichtingen : N. V. MACHINEFABRIEK « BOLNES », Krimpen a.d. Lek. Tel. 341  
Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.  
H. ZWART - Tel. 5459-5110  
IJMUIDEN - HOLLAND  
H. ZWART  
ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78