

# HET

30e JAARGANG — nr 12

VRIJDAG 23 MAART 1962

PRIJS : 5 FRANK

# VISSERIJBLAD



Enkele beelden van de tewaterlating van het nieuwe vaartuig L.5294.

BOVEN : de doopplechtigheid ;

ONDERAAN : de prachtige nieuwe eenheid en daarnaast peter en meter.

VAKBLAD VOOR:

REDERS - VISSERS - NIJVERAARS en

HANDELAARS UIT HET BELGISCHE

EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF

— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

# Kleine Aankondigingen

## TE KOOP

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

Naamloze Vennootschap Belge du

### FROID INDUSTRIEL

Maatschappelijke Zetel

Rederijkaai, 14, Oostende

Handelsregister : Oostende nr 99

— O —

De heren aandeelhouders worden verzocht, deel te nemen aan de algemene vergadering, om 11 uur de zaterdag, 31 maart 1962, ter maatschappelijke zetel.

#### Dagorde :

- 1) Verslag van beheerders en commissarissen
- 2) Goedkeuring van balans en winst- en verliesrekening op 31 december 1961
- 3) Ontlasting aan beheerders en commissarissen
- 4) Statutaire benoemingen.

De aandelen moeten neergelegd worden ter maatschappelijke zetel of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf volle dagen voor de vergadering.

De Raad van Beheer.  
(2735V)

Notaris  
**F.J. VAN CAILLIE**  
Oostende

— O —

Op **MAANDAG, 26 MAART 1962**, om drie uur, in de verkoopzaal der notarissen, St.-Sebastiaanstraat, 22, te Oostende.

INTEL met ½ % premie van :

### Schoon OPBRENGSTHUIS

MET ERVE EN TOEBEHORTEN gelegen, **SCHIPPERSTRAAT, 20**,

groot 80 m<sup>2</sup>, K.I. 7.600 fr., begripende :

- twee schone woonkelders, achterkeuken, koer met W.C. en koelbakken, koelbak onder trap.
- schoon verdiep : voor- en achterplaats, annexekeuken, gang met pompsteen en W.C.
- eerste : twee voorpl., achterpl., annexekeuken, W.C.
- tweede : twee voorpl., achterpl.,
- derde : twee voorplaatsen en achterplaats.
- vierde : twee voorplaatsen, zolder en opperzolder.

Stads-, regen- en putwater. Gas en elektriciteit.

BEZOEK : donderdag en zaterdag van 2 tot 4 uur.

GEBRUIK : eerste, met annexe op schoon verdiep door medeverkoper : kelders en schoon verdiep (behalve één annexe) mits 1.000 fr te maande ; tweede 800 fr te maande ; derde met een plaats op 't vierde mits 700 fr ; het overige is ledig.

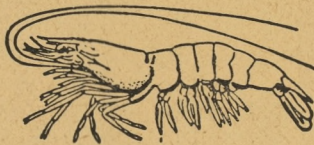
Voor alle inlichtingen zich wenden ter studie, Kapucijnenstraat, 6 (Tel. 712.95).

(2737V)

## BADSEIZOEN 1962

Wie heeft nog appartementen vrij voor Limburgse verlofangers. Schrijven aan : **DOKUMENTATIECENTRUM VOOR VERLOF AAN ZEE**, Willemsstraat, 18, Has-selt. (4020W—11194N—2731V)

**VISHANDEL** Mod. inger., Alleen in gemeente, gr. en kl. frigo, ijsbakken, mossel en oestermach., auto, gr. toer + vloer 250.000 fr. **ALG. WOON-ZORG**, Kipdorp, 32, Antw. (2740V)



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

REDERS en VISSERS, VOOR UW

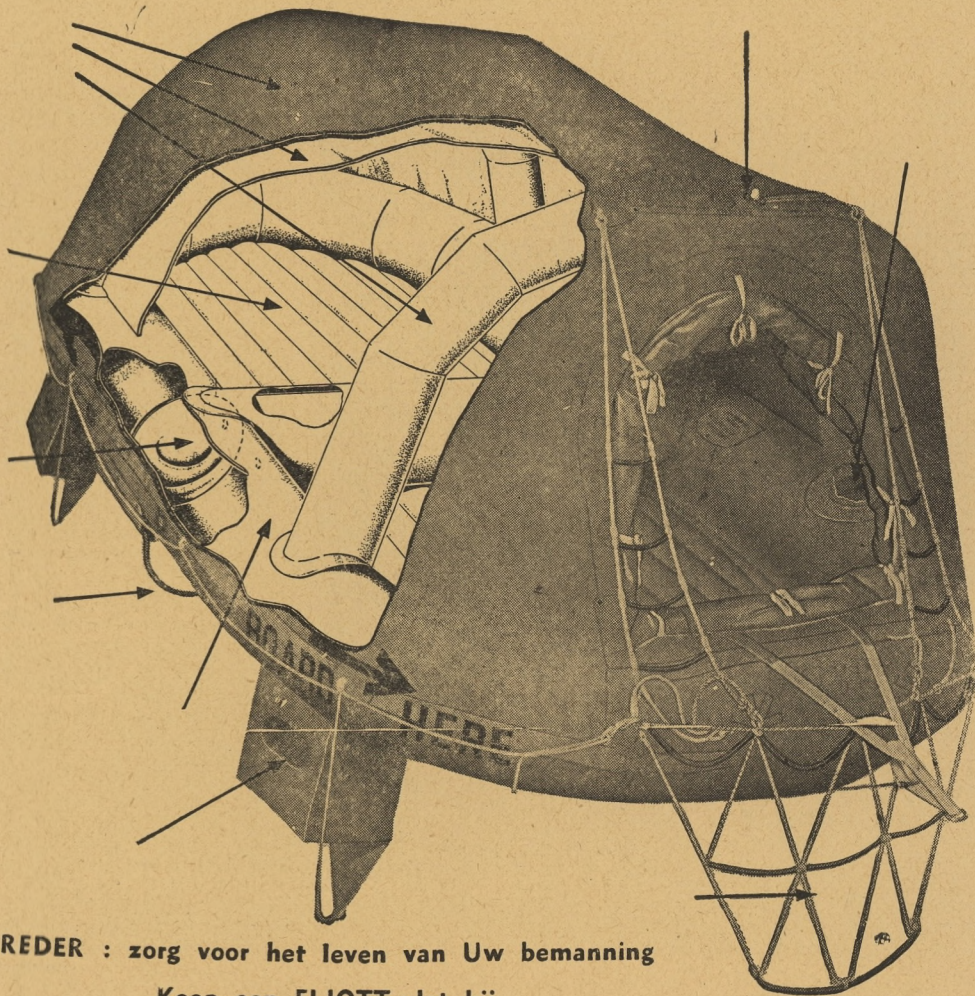
**SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING**

wendt U in volle vertrouwen tot de beroepsvereniging

# HAND IN HAND

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

## VEILIGHEID OP ZEE



REDER : zorg voor het leven van Uw bemanning

Koop een **ELIOTT**-vlot bij Alle types verkrijgbaar

Telefoon : 729.51

27 H. Baelskaai - Oostende

# S. C. A. P. S. V.

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

## Onze scheepvaart en visserijproblemen in de Kamer

Na de belangrijke uiteenzetting van Minister Bertrand

### NOG DE BEGROTING VAN VERKEERSWEZEN 1962

Tijdens de namiddagzitting van de vergadering van volksvertegenwoordigers van dinsdag 13 maart jl. met betrekking tot de begroting van verkeerswezen 1962 werd tijdens de aanvang een uitvoerige uiteenzetting gegeven door de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen nopens de scheepvaartproblemen in ons land. Hierbij had hij het ondermeer over de uitbreiding van de koopvaardijvloot, de kustvloot, de staatstussenkomsten, de haventrafiek, en het havenbeleid.

heer Bertrand, waarbij hij plannen naar voor bracht, waardoor onze visserijbedrijvigheid binnen afzienbare tijd een eersterangsrol zou kunnen vervullen in de internationale bedrijvigheid.

Wij hebben gemeend zijn uiteenzetting zo breedvoerig mogelijk te moeten weergeven omdat zij voor onze zeevaartpolitiek en visserij belangrijke gegevens verstrekt, welke voor de toekomst van die nijverheid van het grootste belang zijn.

Ook de problemen van onze zeevisserij werden aangesneden door de

We laten hierna de Minister in zijn uiteenzetting aan het woord :

### DE OOSTENDE - DOVERLIJN EN HET LOODSWEZEN

Het is u bekend dat tot het bestuur van het Zeewezen twee belangrijke diensten behoren, nl. de Oostende-Doverlijn en het Loodswezen.

De trafiek op de Oostende-Doverlijn kent nog steeds een snelle en belangrijke aangroei.

Van 1950 tot 1960 steeg het aantal reizigers van 330.040 naar 1.316.331 zeggende met 334 % en vervierdubbeld het aantal vervoerde autovoertuigen, nl. van 15.817 naar 63.108.

Daarentegen stellen zich problemen van noodzakelijke aanpassing niet alleen ten aanzien van de vloot maar ook van de exploitatiewijze.

De zeven pakketboten waarover de dienst beschikt, waarvan de in 1934 gebouwde «Prince Baudouin», als uiterste reserve dient beschouwd, volstaan om het reizigersvervoer te waarborgen.

De twee car-ferries met respectievelijk een vervoercapaciteit van 100

en 160 voertuigen, kunnen echter niet langer volstaan gedurende de topperiodes.

De exploitatie van de Oostende-Doverlijn vertoont een zeer speciaal aspekt, onder de invloed van haar toeristisch karakter.

Er is dan ook geen normale spreiding van de trafiek over gans het jaar, maar wel zeer intens verkeer gedurende enkele maanden per jaar, en dan nog toespitsend op de week-ends.

Zo werden b.v. tijdens de maanden juli en augustus 1960 50,3 % van het totaal aantal reizigers van het jaar vervoerd en moest op één enkel week-end bij gelegenheid van de Bank-Holidays, het vervoer worden verricht van 47.000 reizigers ; 1.350 auto-voertuigen ; 38 autocars.

Vandaar dat de trafiek gedurende de drukste periodes niet meer kan worden verwerkt met slechts 2 car-ferries. Het derde schip, in aanbouw te Temse, zal omstreeks 1 mei a.s. in dienst gesteld worden.

Aldus zal het mogelijk zijn tijdens de zomerperiode 6 overvaarten per dag in elke richting te verzekeren met passagierspakketboten en 4 met car-ferries.

Na vergelijkende studie van de gekende rechtvormen wat het beheer van openbare diensten betreft en met in achtname van de speciale eisen eigen aan de Oostende-Doverlijn, kwam de werkgroep uiteindelijk tot de conclusie dat de voorkeur zou dienen gegeven te worden aan een regievorm.

De nadelen verbonden aan de afscheiding van de diensten van de Oostende-Doverlijn van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, worden nog onderzocht. Het betreft meestal moeilijkheden inzake personeel.

Hopelijk zal het mij mogelijk

zijn het betreffende wetsontwerp nog tijdens deze zitting bij de Kamer in te dienen.

Terloops mag er worden op gewezen dat het hier gaat over een dienst die beschikt over scheepsbouw inbegrepen, over een geïnvesteerd kapitaal van nagenoeg twee miljard twee honderd miljoen frank. Bij de pakketboten zijn 474 personeelsleden tewerkgesteld (te vermeerderen met een 230 man tijdens de zomerperiodes). De scheepsbouw dienst telt 369 personeelsleden in het vast kader, zonder de bijgevoegde werkkrachten die, naar gelang het seizoen, variëren tussen de 150 en de 275 man. De regie Oostende-Dover zou dus nagenoeg 1348 man te werk stellen.



### EN ONZE KOOPVAARDIJ ?

Ik hoef niet uit te wijden over het belang dat voor ons land ligt in de verdere uitbouw van een nationale koopvaardij.

Nochtans is België tamelijk ver ten achter gebleven. Nederland bezit ; 4.743.000 bruto registerton Frankrijk 4.538.000 bruto registerton ; Duitsland 4.535.000 bruto registerton ; Zweden 3.632.000 bruto registerton ; en België slechts 629.000 bruto registerton.

Dit zijn de cijfers van 1959. In 1960 is de evolutie nog gunstiger in de ons omringende landen, terwijl onze vloot een eerder lichte teruggang kende, hoofdzakelijk ingevolge de Kongo-gebeurtenissen.

Op 31 december 1961 bestond onze vloot nog uit 91 schepen met een totaal van 625.767 brutoton.

### UITBREIDING VAN DE VLOOT

Op diezelfde periode waren evenwel 18 schepen in aanbouw, metende in totaal 305.011 Tdw.

Alhoewel onze vloot één van de jongste en modernste is, zal het in de vaart brengen van de thans in

aanbouw zijnde vaartuigen gepaard gaan met het uit de vaart nemen van oudere en/of minder ronderende schepen.

Het vooropgesteld doel het miljoen registerton te bereiken, ligt dus niet in een nabij vorschiet. Daarenboven telt men onder de 18 in aanbouw zijnde schepen vijf tankers die meer dan de helft van de totale nieuwe tonnemaat uitmaken.

Het is dan ook niet te verwonderen dat het aandeel van onze eigen vloot in onze internationale trafiek veel te gering is.

Wij mogen het immers zo stellen dat een land als België, dat : als nijverheidsland, leeft van zijn uitvoer, gewonnen door de vervoerking van de ingevoerde grondstoffen : door zijn gunstige ligging aan de Noordzee met als hinterland de sterk geïndustrialiseerde gebieden van de Gemeenschappelijke Markt, waarin 160 miljoen mensen zijn samengebracht ; normaal over een krachtige nationale vloot moet kunnen beschikken.

Welnu wanneer wij de verhouding van de onderscheiden vlaggen in de trafiek langs onze bevoorkeerde haven nagaan, dan komen wij

tot de vaststelling dat zich op dat gebied een grote leemte laat aanvoelen. Op een totaal verkeer van 23,4 miljoen ton in 1950, werd slechts 2,7 miljoen ton of 11,05 % verricht met Belgische schepen. % Gelijkaardig percentage was 9,40 % voor 1960. De diepere oorzaken van deze onevenwichtige verhouding dienen gezocht in een gebrek aan belangstelling vanwege De overheidsinstanties.

Om te voorzien in het nijpend tekort aan privé-kapitaal is het zeevaartkrediet ontstaan dat onder de vorm van rechtstreekse kredietverlening ten laste van 's lands schatkist of met staatswaarborg, verbonden is aan de door de parastatale kredietinstellingen toegestane leningen.

Reeds voor de eerste wereldoorlog, kwam een wetgeving tot stand waarbij de Belgische Staat als geldschieter werd beschouwd voor het aankopen van nieuwe schepen. Tussen de twee wereldoorlogen in werd de steun verder doorgevoerd teneinde de modernisatie veeleer dan de uitbreiding van de vloot, in de hand te werken.

Men diende evenwel te wachten tot na het van kracht worden van de wet van 1 februari 1939 om het zeevaartkrediet op lange termijn te zien invoeren, wat een noodzakelijke vereiste bleek te zijn voor het afdoende welslagen van iedere hulpverlening terzake.

Deze wet werd vervangen door de wet van 23 augustus 1948, die er de principes van overnam.

In toepassing van deze wet werden gedurende de eerste tien jaar 9 miljard 100 miljoen geïnvesteerd in deze sector, waarvan 6,2 miljard bij wijze van autofinanciering, en 2,9 miljard onder de vorm van kredieten.

Om reden enerzijds van de steeds belangrijker kapitalen die in de nieuwbouw dienen geïnvesteerd — als noodzakelijk gevolg van de opvoering van de tonnemaat en van de grotere snelheid der schepen — en anderzijds van de concurrentie van vreemde scheepswerven — die door bemiddeling van vreemde banken goedkoop krediet op lange termijn ter beschikking stellen — is de laatste jaren de doeltreffendheid van deze wetgeving voor onze rederijen meteen gekoppeld geworden aan de noodzakelijkheid ervan voor onze scheepsbouw.

### TUSSENKOMST VAN DE STAAT

Het aandeel van de door de Staat gewaarborgde kredieten is de laatste jaren gevoelig gaan stijgen, om tijdens de laatste drie jaren 1.854.116.200 fr te bereiken, waarvan 1.497.126.600 fr langs de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid en 347.989.600 fr langs het fonds.

In de periode 1960-61 is voor onze koopvaardijvloot een nadelige evolutie ingetreden die moet leiden tot diepgaande structuurhervormingen.

Wij mogen ons verheugen in initiatieven die reeds door bepaalde rederijen genomen werden. Het realistisch optimisme waarmee zij de toekomst tegemoet zien alsmede de financiële moed waarvan ze blijk geven verdient alleszins waardering, in 't bijzonder vanwege onze nijverheid- en handelskringen.

## DE TRAFIEK IN ONZE HAVEN

Op het eerste gezicht blijkt dat de trafiek in onze Belgische Zeehavens zich gunstig aftekent wanneer men zich beperkt tot vergelijking met de trafiek van

Er is trouwens nog een andere gunstige kentering waar te nemen. De laatste tijd breiden niet alleen bestaande rederijen hun vloot verder uit, maar een nieuw feit doet zich voor, nl. dat ondernemingen invoerders en zelfs bepaalde werven meewerken aan de oprichting van nieuwe rederijen

### DE KUSTVAART

Nog in veel sterkere mate dan onze koopvaardijvloot is onze kustvaartvloot in vergelijking met de naburige landen ontoereikend te noemen. Dit kan een ernstige handicap zijn in het kader van de Gemeenschappelijke Markt, vooral met de aangekondigde toetreding van Groot-Brittannië.

De vrees is niet denkbeeldig dat wij de moeilijkheden en nadelen van de zwakke positie van onze kustvaartvloot zullen ondervinden.

De geringe rol van de Belgische kustvaart had tot gevolg dat onze rederijen niet vertegenwoordigd waren op de conferentie betreffende de vrachtprijzen «European Tramping Schedule», zodat de vrachtprijzen voor Antwerpen vastgesteld werden op een hoger bedrag dan voor de Rotterdamse en Hamburgse.

Aldus wordt duidelijk aangegevoerd dat een vloot van voldoende omvang onontbeerlijk is tot het behoud, in de vrachtprijzen conferenties, van het principe van de toepassing in onze havens van dezelfde tarieven als die welke toegepast worden in de concurrerende havens

Met het doel onze kustvaart in de moeilijke strijd die zij meestal met ongelijke middelen te leveren heeft — hogere exploitatiekosten dan in de buurlanden — werden terugvorderbare crisisvoorschotten ingevoerd ten belope van maximum 20.000.000 frank per jaar. Deze steun zal ook volgende jaren moeten in stand gehouden worden, willen wij het gevaar niet lopen deze voor onze havens onontbeerlijke en voor onze economie noodzakelijke vervoersector volledig te zien verdwijnen.

Maar wil men in voldoende mate onze vloot en meer bepaald deze voor de kustvaart ondersteunen dan moet erkend dat noch de wet van 23 augustus 1948 noch de crisisvoorschotten voldoende waarborgen bieden.

Mijn voorganger heeft herhaaldelijk gewezen op de noodzakelijkheid bepaalde fiskale maatregelen te treffen ten gunste der koopvaardijrederijen. In vergelijking met de te land gevestigde industrieën heeft het maritiem bedrijf inderdaad niet kunnen genieten van de biezondere fiskale voordelen bepaald in de wet van 1 juli 1954 — wet Liebaert — noch van de wet van 15 juli 1959 — wet van Van Houtte — en dit omdat in fiscaal opzicht, een rederij niet gelijkgesteld wordt met een wezenlijke industrie.

Welnu het maritiem transportbedrijf wordt algemeen als een industriële onderneming en als een waardescheppend element in de algemene economie beschouwd.

Het ligt in mijn bedoeling verder overleg te plegen met mijn collega van financiën teneinde te trachten onze rederijen aldus in staat te stellen om hun positie, mede ten aanzien van de buitenlandse concurrentie, te verbeteren.

voor de oorlog.

Zo ontving Antwerpen in 1938, 11.762 zeeschepen met een totale tonnemaat van 24.154.705. Deze cijfers bedroegen in 1955, 13.731 sche-

pen en 33.956.846 ton en in 1961, 16.945 schepen en 46.156.438 ton.

Voor Gent bedroegen deze cijfers voor 1958 1816 schepen en 1.944.330 ton; voor 1960, 2099 schepen en 1.797.928 ton.

Voor Zeebrugge ten slotte in 1938 1574 schepen en 1.951.667 ton, in 1960, 1679 schepen en 2.825.707 ton. is gestegen, alhoewel in verhouding tot sommige buitenlandse havens deze stijging beperkt moet worden genoemd.

Een ander verschijnsel is de aanpassing van de vloot. De tonnemaat en de diepgang nemen steeds grotere afmetingen aan.

Was in 1938 de gemiddelde tonnemaat van de in Antwerpen aangekomen zeeschepen 2058 dan was zij in 1961, gestegen tot 2724.

Verder stellen wij vast dat de snelle aangroei van de schepen met

grote afmetingen vooral doordringt in de vloeten van tankers en ertschepen.

In 1960 waren er 109 tankers met een diepgang van 104 dcm en meer in 1961 waren er reeds 151. Voor diezelfde diepgang was het aantal ertschepen voor bedoelde jaren respectievelijk 20 en 55.

Een zo snelle en gestadige aangroei van de trafiek en de evolutie in de schepen zelf, stellen een gelijklopende en minstens gelijkmatige uitbreiding en aanpassing van havengebieden, installaties en uitrustingen als dwingende vereisten.

Daarover wil ik niet verder uitwiden omdat, althans op regeeringsvlak, deze problemen tot de technische bevoegdheid van de minister van openbare werken behoren.

## HET HAVENBELEID

Een woord nochtans over het havenbeleid.

Het moet worden erkend dat traditiegetrouw en bewust van hun verantwoordelijkheid, de havenbesturen opgewassen zijn voor hun taak. De versnelde bouw van nieuwe havendokken en industrieterreinen, alsmede de aanleg van de infrastructuur van spoorwegen en banen, zijn zovele bewijzen van het niet rustend dynamisme van de betrokken gemeentebesturen en ook van de daadwerkelijke steun vanwege de regeringsinstanties. Toch dient aangestipt dat een werkelijke Belgische havenpolitiek een zekere coördinatie vereist die elke versnippering van krachten moet

vermijden en het behartigen en verdedigen van soms tegenstrijdige belangen moet voorkomen.

Het lijkt me volkomen verantwoord in de schoot van het Bestuur van het Zeewezen een Havendirectie op te richten.

Daartoe zal ik eerralang een voorstel aan de Ministerraad ter goedkeuring voorleggen.

De bedoeling is niet te raken aan de bevoegdheid van de bestaande besturen, maar wel nauwere samenwerking en onderlinge contacten te leggen — ook met de betrokken privékringen — ter wille van een nog beter gecoördineerd nationaal havenbeleid.

## EN ONZE ZEEVISSERIJ ?

Onze aandacht moet ook gaan naar de belangen en de moeilijkheden van onze zeevisserij.

Economisch hangt deze sector af van het departement van landbouw maar schip en bemanning vallen onder de bevoegdheid van verkeerswezen.

De laatste maanden zijn andermaal verscheidene schepen in de storm vergaan en hadden wij het verlies van meerdere mensenlevens te betreuren.

### EEN VEROUDERDE VLOOT

In de Kamercommissie wordt betoogd dat onze vissersvloot verouderd is.

Op de 420 schepen waaruit onze visserijvloot bestaat telt men er 215 van minder dan 20 jaar oud, maar 112 tussen de 20 en de 30 jaar en zijn er zelfs 93 die meer dan 30 jaar oud zijn.

De vraag rijst of deze schepen zich nog wel lenen tot renderende exploitatie, vooral in het licht van de uitbreiding van bepaalde territoriale wateren en de verplaatsing van de visserijgronden.

Het antwoord op deze vraag kan ten dele worden afgemeten aan 't gebruik dat de visserijkringen hebben gemaakt van de mogelijkheden geboden door de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet.

### DE VERLENDE KREDIETEN

Op de 61 kredietverleningen die in toepassing van de wet gedurende de laatste jaren werden toegestaan, noteren wij 42 kredieten voor inbouw van een nieuwe motor en slechts 19 voor nieuwbouw.

Dit bewijst dat getracht wordt, bij gebrek aan de vereiste kapitalen voor autofinanciering, zolang mogelijk met de oudere rompen blijven varen en de nieuwe in-

vesteringen daarbij te beperken tot de allernoodzakelijkste inbouw van een nieuwe motor.

De laatste jaren heeft deze nijverheidstak met zware moeilijkheden af te rekenen waarbij de effectieve rendabiliteit steeds meer in 't gedrang komt.

Meer dan de helft van onze visserijvloot is zwaar gehypothekeerd terwijl allerlei schulden van uiteenlopende aard op deze sector drukken.

Eerst werd een oplossing gezocht in het onderzoek door een speciale commissie, van elk geval van krediet, en werd nochtans vastgesteld dat zij in werkelijkheid nadelig uitviel voor ernstige bedrijven die zich de zwaarste offers getroosten, liever dan om een speciale gunst te verzoeken met het daaraan onvermijdelijk verbonden financieel onderzoek.

### UITSTEL VAN TERUGBETALING OF EENVORMIGE VERHOOGING VAN DE STAATSTUSSENKOMSTEN

Thans wordt de mogelijkheid onderzocht een algemene maatregel in te voeren tot verlenging van uitstel van terugbetaling ofwel tot eenvormige verhoging van de rijkstussenkomsten in de interesten.

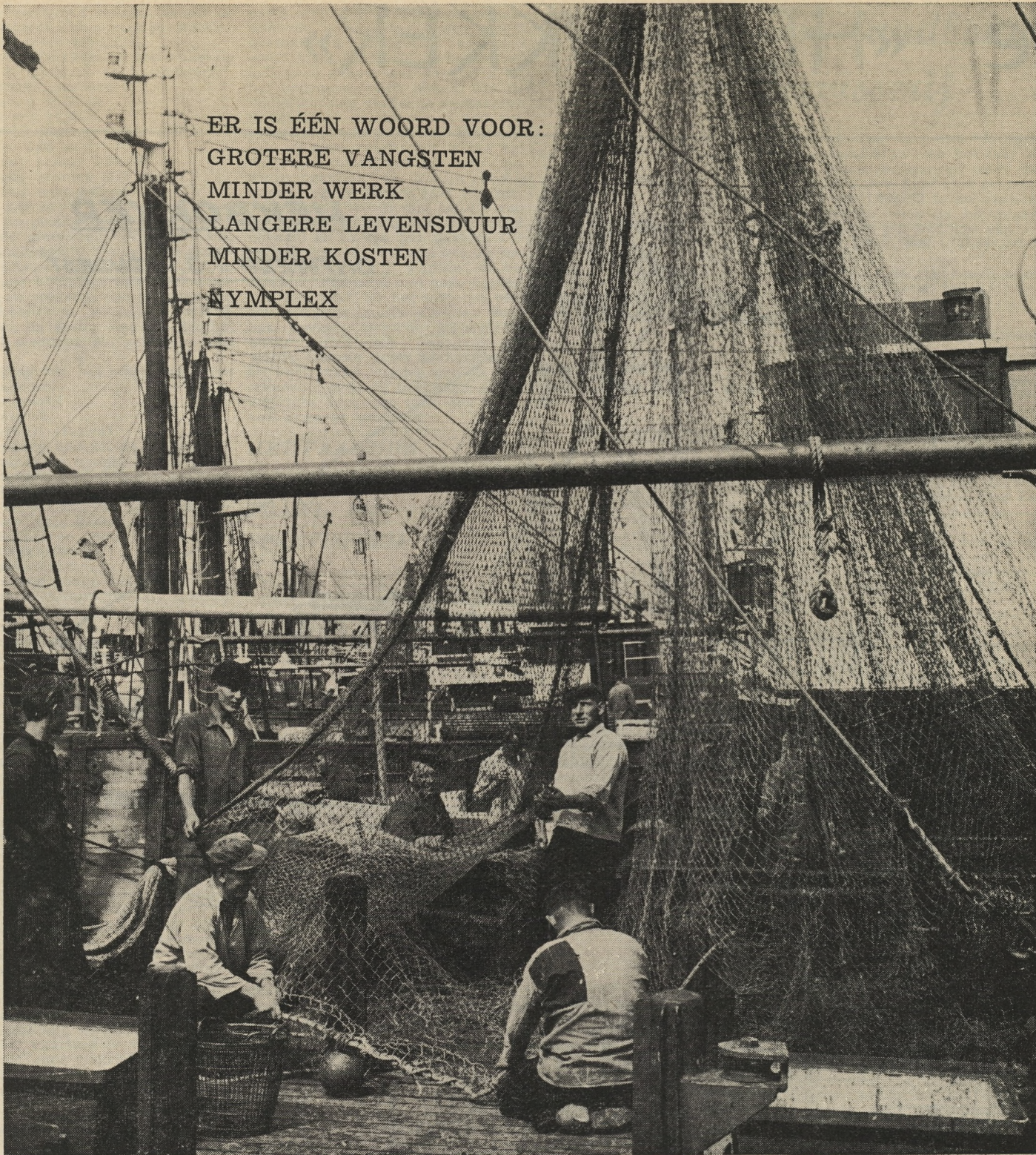
Bij dit onderzoek zal moeten rekening gehouden worden met de noodzakelijkheid niet alleen een uitkomst te vinden voor de thans zwaar gehypothekeerde vloot maar vooral van een oplossing die alle waarborgen biedt voor meer gezonde en doeltreffende exploitatie van de vloot in de toekomst.

In het kader van de wet van 23 augustus 1948 werden de jongste jaren zoals reeds gezegd, 61 kre-

(vervolg blz. 10)

ER IS ÉÉN WOORD VOOR:  
GROTERE VANGSTEN  
MINDER WERK  
LANGERE LEVENSDUUR  
MINDER KOSTEN

NYMPLEX



Nymplex-trawlnetten bezitten eigenschappen, die ver boven die van andere synthetische netten uitgaan.  
Nymplex-trawlnetten bieden minder weerstand bij het trekken.  
Nymplex-trawlnetten hebben groter bestendigheid, langer levensduur.  
Nymplex-trawlnetten nemen geen water op, krimpen niet, bevriezen niet.  
Nymplex-trawlnetten bezitten hoge knoopsterkte in natte toestand.  
Nymplex-trawlnetten hebben lagere trek, constante maaswijdte.  
Nymplex-trawlnetten zijn goedkoper dan andere synthetische netten.

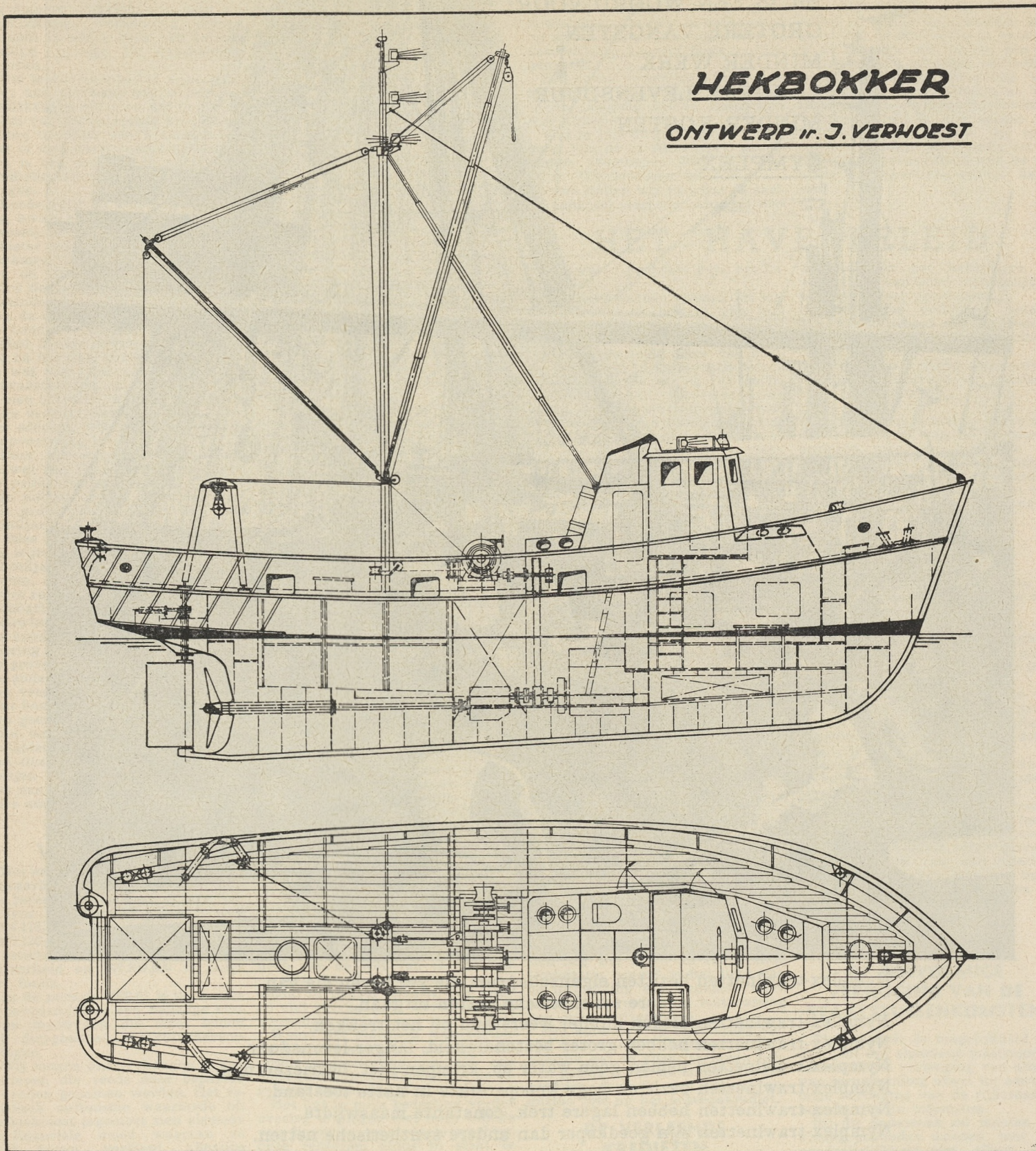
NYMPLEX-TRAWLNETTEN  
HEBBEN ALLES VOOR!



**nymplex\***

NYMPLEX: LAGE-DRUK POLYETHYLEEN PRODUKT VAN NYMA N.V. - NIJMEGEN - HOLLAND

# De «HEKBOKKER»



**HEKBOKKER**

**ONTWERP *ir.* J. VERHOEST**

De visserij ontwikkelt zich zeer snel. Nieuwe scheepstypes worden ontworpen en nieuwe visserijmethoden uitgedacht. Vaak zijn beiden aan elkaar gekoppeld. Bezit men een vaartuig, dan dient dit naar de vereisten van de nieuwe vismethodes aangepast en omge-

bouwd te worden. Gaat men een nieuw vaartuig bouwen dan kan men ofwel :

- 1) zich houden aan het type van het oude omgebouwde vaartuig.
- 2) een gans nieuw type vaartuig nemen waarbij de visserij heel wat vlugger en gemakkelijker gaat.

Daarbij komt nog het feit dat om veiligheidsredenen het aangewezen is, wil men een bepaalde visserij beoefenen, over te gaan tot een nieuw type.

In de kustvisserij hebben zich reeds twee nieuwe technieken ontwikkeld, nl. het vissen in de span

en het vissen met twee boomkoren. De praktijk heeft uitgewezen dat het vieren en het halen van het net (niet de vangst) bij de spanvissers het best gebeurt over het hek. In de bokkvisserij is iedereen erover eens dat het interessant zou zijn, wat de bestuurbaarheid

en de veiligheid betreft, moest de bokkenmast zich achter het midden van het schip bevinden.

De «Hekbokker» is een vaartuig voor de garnaal- en kustvisserij. De afmetingen zijn :  
lengte o.a. 16,50 m  
lengte w.l. 14,00 m  
lengte l.l. 13,50 m  
breedte 5,00 m  
diepgang achter 2,30 m  
diepgang midden 1,95 m  
diepgang voor 1,65 m  
holte 2,60 m

De propulsie motor is een snellopende dieselmotor van 120 PK. Een snellopende motor is in dergelijke schepen aangewezen gezien zijn lage kostprijs, zijn gering gewicht en omvang, zijn goedkope en gemakkelijk te verkrijgen wisselstukken en gezien het feit dat het aantal zeedagen per reis zeer laag ligt.

Inrichting van het schip (van voor naar achter)

1) Onderdeks

a) voorpiek

b) verblijf (logies)

- ingang van uit de stuurhut
- minimum hoogte : 2 meter
- direkte verlichting via schijnlicht op de voorplcht
- vier kooien, een tafel, bakbanken, drie kasten, een mazoutkachel en een lavabo met drinkwater

c) machinekamer

- ingang vanop het dek
- brandstoftank tussen visruim en machinekamer

d) visruim

e) netmagazijntje

f) onderbrenging van de hydraulische stuurmachine

2) bovendeck

- schijnlicht verblijven
- ruime stuurhut goed zicht ook op het werkdek
- plaats voor het hangen en drogen van zeekledij
- schijnlicht machinekamer met verlichting
- vlot

Dekinrichting voor het vissen

— een net met vier trommels Een dergelijke winch werd door de firma A. Bruselle ontworpen en zal in de produktie opgenomen worden

— de enige twee-poot mast staat achter het adrijvingspunt

— een vrij werkdek van ongeveer 5,00 meter lengte met 'n maximum en minimum breedte van respectievelijk 4,60 en 3,60 m

— een naar achter gerichte laadboom bestaande uit twee delen waardoor het zijlings staggen overbodig wordt.

— het vaartuig is verder uitgerust voor volgende visserijmethodes : de bokkenvisserij, de trawl-netvisserij en de spanvisserij.

## HET VAARTUIG

### UITGERUST

### VOOR DE

### BOKKENVISSERIJ

Daartoe wordt het vaartuig voorzien van twee boomnetten en twee bokken welke op en neer gelaten worden bij middel van een winch (de twee buitenste trommels). De plaats van de tweepootmast is dusdanig gekozen dat de twee korrestokken direkt door het toppen van de bomen aan boord kunnen gelegd worden. Verder zal het vaartuig tijdens het vissen om deze reden een betere koersbestendigheid bezitten. Tengvolgde van de plaats van de mast zal het vaartuig, wanneer het geankerd ligt aan een wrak, niet dwars op de stroom komen te liggen.

Door zijn grote breedte en zijn hoog vrijboord bezit het schip een

grote stabiliteit waardoor het aangewezen is voor het vissen met 2 boomkorren. Aangezien er geen achtermast aanwezig is bestaat er ook geen gevaar dat de vislijn bij het opdraaien blijft haken. Om de veiligheid nog verder te verzekeren is het schip voorzien van een veiligheidsinrichting alleen toegepast op deze vaartuigen welke het mogelijk maakt dat op een gewenst ogenblik de vislijn rechtstreeks op de vislier gaat trekken.

De vangst wordt met behulp van de boom over de spiegel aan boord gehaald en in een bak gestort. Deze bak kan uit bakplanken op het dek samengesteld worden of bestaan uit een tafel met hoge bordes wat het werk bij het sorteren veel zou vergemakkelijken. Voor deze bak bevindt zich de garnaalzeef welke elektrisch aangedreven wordt. Daarna komt de kookketel. De koelrekken worden aan de verschansing in de zij bevestigd. Aldus ingericht verkrijgt men een rationeel opgevat werkdek

## HET VAARTUIG

### UITGERUST VOOR DE

### TRAWL- EN

### SPANVISSERIJ

Daartoe worden bokken, boomnetten, garnaalzeef en kookketel aan de wal terwijl de galgen aan boord geplaatst worden. Deze worden door middel van twee bouten aan de k bevestigd. De bak verhuist naar bak- en stuurboord. Het vieren en het halen van het net en de vangst geschiedt over het dek. Daartoe helt de spiegel over een zekere breedte over naar voor en is bovenaan voorzien van een rol.

Eens de planken in de galgen wordt het net door middel van de winch (twee uiterste trommels) over de rol aan boord getrokken. De bovenpees en het loodzeel komen zodoende rond de mast te liggen. De vangst wordt daarna bij middel van de boom aan boord gehesen. Het gevaar dat de kuil of de planken in de schroef komen is bij deze manier uitgesloten. Verder kan in alle weersomstandigheden wanneer er gevist wordt het net gevierd en gehaald worden ongeacht de sterkte en de richting van de wind en stroom wat zeker een grote tijdsbesparing en een langere vistijd tot gevolg heeft.

## Voordelen van de

### «Hekbokker»

Buiten een vrijtrommelwinch en een hydraulische stuurmachine verschilt de uitrusting praktisch niet van een gewoon garnaalschip. Het zit hem alleen in een verschil van inrichting. Dientengevolge zal de kostprijs van dergelijk vaartuig niet hoger liggen dan van een schip van het conventionele type met dezelfde afmetingen.

Dit vaartuig beantwoordt aan de veiligheidsnormen vereist voor het vissen met twee boomkorren.

De inrichting van de vertrekken, het W.C. enz dragen in ruime mate bij tot het comfort van de bemanning.

Daar zowel bij de bokken, trawl- en spanvisserij het net achteraan gevierd en gehaald wordt alsook het feit dat het rijboord groot is, zal de bemanning beter beschut zijn bij slechtere weersomstandigheden.

De rationele inrichting van het ruime werkdek zal het werk van de visser verlichten.

Joh. Verhoest

# Begroting van landbouw en de Zeevisserij

In het Staatsblad van 17-3-62 werd de wet van 21-2-62 houdende de be-

## zij hadden pech...

### Schade opgelopen

Op 20 mijl noord noord oost van Zeebrugge kreeg de Z.93 van schipper eigenaar Richard Couwhijzer een harde schok op het achterschip gevolgd door trillingen in het vaartuig. Men vermoedde dat men ditmaal op een onderwater gelegen voorwerp terecht gekomen was. Op de kuisbank alhier werd bij de thuiskomst vastgesteld dat een blad van de schroef verdwenen was.

### Korre vastgeslagen

De Z.481 van schipper-eigenaar Gaston Rosseel beoefende de visserij op 35 mijl noord ten oosten van Zebrugge. Bij het inhalen van de korre kreeg het vaartuig een harde zee waardoor de as van de lier geplooid werd. Temeer daar de korre vastgeslagen was en men deze daarna van zijn last kon bevrijden.

Ook de Z.68 van schipper Jacob Dobbelaer meldde het vastslaan van de korre aan een onbekend voorwerp. Dit gebeurde tijdens de visserij ten westen van de Ferry-Bank. De achtergalg langs bakboordzijde was verwrongen. Men slaagde er in de korre terug aan boord te halen.

### Opsleping

De Z.404 van schipper-eigenaar Leon Meyers, kwam dezer dagen de haven binnengevaren met de Z.104 van schipper-eigenaar Raymond Snauiwaert op sleeptouw. Op ongeveer 10 mijl ten noorden van Zeebrugge verkeerde het vaartuig in moeilijkheden en langs de radio werd om sleephulp verzocht.

### Motorschade

De N.27 Marnix B schuyt heeft tijdens de visserij een breuk opgelopen aan de keerkoppeling. De schipper slaagde er in op eigen krachten de thuishaven te bereiken voor, tengevolge het stoten op een **De breuk deed zich vermoedelijk onder water bevindend hard voorwerp.** — N

groting van het Ministerie van Landbouw van het jaar 1962, gepubliceerd, waarbij voor de gewone uitgaven kredieten geopend werden van 1.420.043 fr en vastleggingskredieten voor de buitengewone uitgaven ten bedrage van : 353.506 fr in totaal dus 1.773.549.000 fr

Voor de zeevisserij is daarin het peulschilletje van 5.512.000 fr voorzien.

Dit peulschilletje verdeelt zich als volgt :

— Toelage aan de Propagandavereniging voor visverbruik 350.000

— Toelage voor de beroepsopleiding van de scheepsjongens ter zeevisserij 3.500.000 fr

— Toelage aan het Zeewetenschappelijk Instituut voor Zeevisserij-onderzoek 370.000 fr

— Premies voor het houden, door de reders, van een boekhouding waaruit het rendement van hun vangsten blijkt 800.000 fr

— Steun voor de verbetering van de inrichtingen en v.h. materiaal aan boord van de vissersschepen o.m. bij het invoeren van boomkorvisserij, toelage van 10 % op de uitgaven voor de erop betrekking hebbende aanpassingswerken tot een maximumbedrag van 60.000 fr max. van 6000 fr per omgebouwde boot 100.000 fr

— Toelage aan de reders ter zeevisserij en aan de instellingen die deelnemen aan het technisch onderzoek 100.000 fr

— Dienst voor de zeevisserij : materiaal en technische kosten 75.000 fr

— Internationale raad voor het onderzoek der zee 180.000 fr

— Aandeel in de kosten van de Bestendige Raadgevende Komm. voor de Zeevisserij 37.000 fr

De premien aan de zuivelproduktie welke voorzien zijn belopen 50 maal het totaal bedrag aan kredieten van de zeevisserij ! De compensatie toelagen voor de vermindering van de taks op het slachten belopen 5 maal het aan de zeevisserij toegekend krediet ! De toelagen aan de vlasteel zijn in het geheel 5 maal deze van de zeevisserij.

We zouden aldus verder kunnen gaan, maar het heeft in feite weinig zin. We zijn akkoord dat Brussel wel wat meer aandacht besteed aan de zeevisserij dan vroeger. We moeten echter vaststellen dat het nog ver is van alle nodige aandacht.

## Havenbeweging van Zeebrugge

In februari zijn 126 zeeschepen, metende 193.334 ton, de haven van Zeebrugge binnengelopen, tegen 129 zeeschepen metende 212.019 ton in februari 1961. De ladingen in feb. bedroegen 36.766 ton bij de aanvoer en 27.671 ton bij de uitvoer, tegen resp. 40.961 ton en 32.575 ton in februari 1961. De binnenscheepvaart telde in feb. 142 lichters, me-

tende 58.196 ton met 32.472 ton goederen bij de aanvoer en 18.7771 ton bij de uitvoer, tegen resp. 137 lichters, metende 56.042 ton met 29.210 ton goederen bij de aanvoer en 21.407 ton goederen bij de uitvoer in feb. 1961. De algemene goederenbeweging gedurende de eerste twee maanden van 1962 bedraagt 266.204 ton tegen 281.456 ton in 1961.

# DE AANVOER VAN ZEEPRODUKTEN IN JANUARI 1962

Soorten	januari 1962 (a)			Januari 1961		
	Hoeveelh. Kg	Waarde F	Gem. pr. F/kg	Hoeveelh. Kg	Waarde F	Gem. pr. F/kg
<b>1 BODEMVIS</b>						
IJslandse kabeljauw	140.570	1.885.895	13,42	359.159	4.136.414	11,52
Andere	609.813	6.749.517	11,07	475.620	6.034.383	12,69
IJslandse schelvis	166.941	2.005.635	12,01	163.923	2.010.260	12,26
Andere	55.002	389.960	7,09	30.829	330.710	10,73
Koolvis	116.590	1.120.440	9,61	221.326	2.195.900	9,92
Wijting	633.113	3.235.584	5,11	661.007	3.592.300	5,43
Schol	540.320	3.862.618	7,15	785.058	5.260.613	6,70
Tong	199.910	10.174.751	50,90	279.385	13.318.570	47,67
Tarbot	50.502	1.709.005	33,84	55.130	1.920.561	34,84
Roggen	436.079	3.726.886	8,32	320.742	3.334.051	10,39
Overige	771.732	6.953.823	9,01	917.590	9.144.547	9,97
Totaal	3.720.572	41.715.114	11,21	4.269.769	51.278.309	12,01
<b>2 PELAGISCHE VIS</b>						
Haring	32.101	151.301	4,71	160.624	603.177	3,76
Makreel	—	—	—	—	—	—
Sprot	53.898	361.709	6,71	14.305	73.794	5,16
Overige	—	—	—	2.184	3.112	1,42
Totaal	85.999	513.010	5,96	177.113	680.083	3,84
<b>3 SCHAAL- EN WEEKDIEREN</b>						
Garnalen	5.574	307.220	55,12	20.805	857.642	41,22
Overige	26.902	208.060	7,73	14.352	196.434	13,69
Totaal	32.476	515.200	15,87	35.157	1.054.076	29,98
<b>ALGEMEEN TOTAAL</b>	<b>3.839.047</b>	<b>42.743.404</b>	<b>11,13</b>	<b>4.482.039</b>	<b>53.012.468</b>	<b>11,8</b>

(a) voorlopige gegevens

Het secretariaat van de Bedrijfsraad voor de Visserij deelt mede :

Gedurende januari 1962 werd in totaal 4.482.039 kg visproducten aangevoerd voor een waarde van 53.012.468 fr; in vergelijking met met 10.269.064 fr of 24 %. De gemiddelde januari 1961 steeg de aanvoer met delde prijs liep dan ook op van 641.992 kg of 16,7 % en de waarde 11,13 fr tot 11,83 fr het kg.

De aanvoer van bodemvis vermeerderde met 529.197 kg of 9.563.195 fr. De gemiddelde prijs kende een toename van 0.80 fr.

Er werd meer IJslandse kabeljauw, koolvis wijting, schol, tong, tarbot en «overige» bodemvis aangebracht doch minder andere kabeljauw, IJslandse schelvis, andere schelvis en roggen.

De aanvoer van pelagische vis steeg met 91.114 kg of 167.073 fr. De aanvoer van haring vermeerderde terwijl minder sprot werd aangevoerd.

De totale aanvoer van schaal- en weekdieren steeg met 2681 kg of 538.796 fr. De garnaalvangsten (+ 15.231 kg of 550.422 fr) waren groter dan in de overeenkomstige maand van vorig jaar, doch de aanvoer van overige schaal- en weekdieren liep terug.

# DE UITVOER VAN ZEEPRODUKTEN DOOR BELGIE IN DECEMBER 1961

SOORTEN	DECEMBER 1960		DECEMBER 1961	
	Hoeveelheid (kg)	Waarde (fr)	Hoeveelheid (kg)	Waarde (fr)
<b>1. Verse vis</b> ... ..	1.251.891	15.033.224	1.881.440	22.720.435
Zoetwatervis ... ..	19.088	1.163.508	35.0075	2.002.967
Haring ... ..	701.539	4.446.823	1.224.066	8.058.835
Sprot ... ..	—	—	10.650	90.888
Makreel ... ..	10.241	83.008	12.456	180.998
Overige (bodemvis) ... ..	521.023	9.339.885	599.193	12.458.747
<b>2. Gezouten, gedroogde of gerookte vis</b> ... ..	189.669	3.977.289	389.160	8.439.320
Gezouten haring ... ..	62.415	670.233	20.000	211.150
Gerookte haring ... ..	3.934	128.641	7.577	247.236
Sprot ... ..	18.029	442.672	27.743	706.457
Makreel ... ..	—	—	115	2.950
Overige ... ..	105.291	2.735.743	333.725	7.261.527
<b>3. Schaal- en weekdieren</b> ... ..	8.625	849.817	21.583	1.508.284
Ongepelde garnalen ... ..	815	22.150	4.869	183.274
Gepelde garnalen ... ..	477	51.992	44	9.355
Mosselen ... ..	2.193	22.008	5.556	35.463
Overige ... ..	5.140	753.667	11.114	1.280.192
<b>4. Viskonserven</b> ... ..	50.677	1.561.197	36.960	1.926.449
<b>5. Konserven van schaal- en weekdieren</b> ... ..	1.684	153.800	1.724	179.319
<b>6. Vismeel</b> ... ..	417.900	2.084.000	310.400	1.892.000
<b>ALGEMEEN TOTAAL</b> ... ..	<b>1.920.446</b>	<b>23.659.327</b>	<b>2.641.267</b>	<b>36.655.807</b>

Het secretariaat van de Bedrijfsraad voor Zeevisserij deelt mede :  
In december 1961 werden voor 2.641.267 kg of 36.655.807 fr vis uitgevoerd; in vergelijking met december 1960 steeg de geëxporteerde hoeveelheid met 720.821 kg en de waarde met 12.996.480 fr.

Deze toename was te wijten aan de grotere uitvoer van verse vis, bewerkte vis, schaal- en weekdieren en conserven van schaal- en weekdieren; de export van viskonserven en vismeel verminderde evenwel.

## VERSE VIS

In de vergelijkingsperiode vermeerderde de uitvoer van verse vis met 629.549 kg of 7.687.211 fr.

De export van zoetwatervis nam toe met 15.987 kg of 839.459 fr, vnl. uit Nederland (+ 21 T). Er werd minder aangekocht door Frankrijk (- 4 T).

De uitvoer van verse haring steeg met 522.527 kg of 3.612.012 fr. Er werd meer uitgevoerd naar Polen (+ 433 T) en W-Duitsland (+ 103 T), doch minder door Nederland (- 13 T) en Frankrijk (- 6 T).

De uitvoer van verse sprot bedroeg in december 10.650 kg of 90.888 fr, vnl. naar Frankrijk (+ 6 T) en Nederland (+ 5 T), terwijl in december 1960 geen uitvoer werd genoteerd.

De uitvoer van makreel kende een vermeerdering van 2.215 kg of 25.990 fr, vnl. naar Nederland (+

7 T). Polen (- 3 T) en Frankrijk (- 3 T) betrokken evenwel minder.

De export van verse bodemvis nam toe met 78.170 kg of 3.118.862 fr. Men noteerde een grotere uitvoer naar W-Duitsland (+ 32 T), Frankrijk (+ 25 T), het Verenigd Koninkrijk (+ 19 T), Italië (+ 9 T) en Algerië (+ 6 T), doch een terugloop voor Nederland (- 11 T).

## BEWERKTE VIS

In vergelijking met december 1960 steeg de uitvoer van bewerkte vis in december 1961 met 199.491 kg of 4.452.031 fr.

De export van gezouten haring verminderde met 42.415 kg of

459.083 fr, vnl. naar W-Duitsland (- 41 T) terwijl de uitvoer van gerookte haring vermeerderde (+ 3.643 kg of 118.595 fr).

Er werd 9.714 kg of 263.785 fr meer gerookte sprot uitgevoerd (naar Frankrijk), terwijl in de vergeleken periode praktisch geen gerookte makreel werd geëxporteerd.

De uitvoer van overige bewerkte vis liep op met 228.434 kg of 4.525.784 fr. Door Kongo (+ 215 T) en Panama (+ 20 T) werd meer betrokken, doch door Equatoriaal Afrika (- 7 T) minder.

## SCHAAL- EN WEEKDIEREN

De uitvoer van schaal- en weekdieren nam toe met 12.958 kg of 658.467 fr.

Er werden 4.054 kg of 161.124 fr meer ongepelde garnalen uitgevoerd (vnl. naar Frankrijk). De export van ongepelde garnalen verminderde met 433 kg of 42.637 fr.

De uitvoer van mosselen steeg met 3.363 kg of 13.455 fr (vnl. naar W-Duitsland). De export van overige schaal- en weekdieren vermeerderde met 5.974 kg of 526.525 fr (vnl. naar Frankrijk).

## VISKONSERVEN

De uitvoer van viskonserven boekte een daling van 13.717 kg, de uitvoerwaarde kende evenwel een toename van 365.252 fr. Griekenland (- 12 T), Jordanië (- 6 T) en Italië (- 4 T) kochten minder viskonserven, doch Nederland (+ 9 T) meer.

De uitgevoerde hoeveelheid conserven van schaal- en weekdieren bleef nagenoeg konstant, terwijl de waarde met 25.519 fr vermeerderde.

## VISMEEL

De uitvoer van vismeel verminderde met 107.500 kg of 192.000 fr, vnl. naar W-Duitsland (- 91 T), Nederland (- 8 T) en Kongo (- 8 T).

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

19-3	29	507.750	5.127.459
20-3	16	175.000	1.441.428
21-3	19	223.800	1.865.975
	64	906.550	8.434.862

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

15-3	6	11.219	134.240
19-3	23	89.410	1.058.230
20-3	14	55.315	625.550
21-3	23	70.000	878.050

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

16-3	13	607	36.287	49.—	66.—
17-3	21	1.404	73.224	41.—	60.—
19-3	16	972	49.741	47.—	56.—
20-3	18	1.259	62.041	43.—	55.—
21-3	2	118	7.690	61.—	63.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

15-3	2	4.932	52.625
19-3	15	31.061	360.832
21-3	9	27.980	285.282

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

17-3	9	642	30.937	40.—	55.—	48.18
19-3	4	147	7.689	49.—	57.—	52.30
21-3	5	197	9.751	47.—	52.—	49.49

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	19-3-1962	20-3-1962	21-3-1962
Grote schelvis	16.20-22.40	17.—	18.40-29.—
Middelmatige schelvis	10.80-12.80	11.—	16.—
Kleine schelvis	9.60-12.40	5.—	.....
Kabeljauw	7.60-10.—	6.— 7.60	6.40- 7.40
Gullen	6.— 7.60	4.40- 7.20	6.40
Wijting	7.60- 8.—	.....	6.80
Schaat	12.—	.....	11.60-12.—
Zeebaars	7.20- 9.20	.....	7.60- 8.20
Leng	8.—14.—	8.60-10.60	7.— 9.60
Schartong	35.—56.50	.....	32.50-65.—
Heilbot	6.— 7.20	6.80	6.—
Koolvis	15.—	.....	13.40-14.—
Hondstong	8.60	.....	7.60
Zeewolf	.....	.....	.....
Platen	.....	.....	.....

MARKTBERICHTEN

NIEUWPOORT

ZEEBRUGGE

	15-3-1962	19-3-1962	21-3-1962	19-3-1962	20-3-1962	21-3-1962
Grote tong — Grosse sole	40-44	44-47	44	44-47	45-47	44-56
Bloktong — Sole moyenne	47-48	46-48	44-39	42-47	40-43	39-42
Fruittong — Sole 3/4	42-50	48-51	44-41	44-50	42-45	37-43
Schone kleine tong — Petite sole	52-53	50-55	48-46	46-50	44-48	39-44
Kleine tong — Toute petite sole	47-48	45-51	40-42	46-51	44-46	42-49
Grote tarbot — Turbot gros	65	65	65	60-68	64-68	64-70
Middelmat. tabot — Turbot moyen	.....	55	58	49-58	50-56	53-60
Varia — Divers	38-40	40	43	30-40	25-34	27-34
Griet — Barbue	34-35	37	36	30-38	25-32	27-34
Pieterman — Grande vive	37-38	38	37	36-37	40	40
Grote pladijs — Grosse plie	7- 8	6	6	6- 9	4- 8	5- 9
Middelmat. pladijs — Plie moyenne	16-17	15	14	8-11	6- 9	6-10
Kleine pladijs — Petite plie	.....	10	10	12-16	9-13	9-17
Deelvis — Portion	.....	.....	.....	12-14	7-11	8-12
Kabeljauw — Cabillaud	.....	18	21	8-16	12-17	10-15
Gul — Petit cabillaud	14-18	14-16	15-10	6-10	6-11	5- 9
Keilrog — Raie radiée	.....	12	9-10	11-14	12-15	12-16
Rog — Raie	6- 7	7- 8	6	6- 9	8- 9	7-10
Tilten	6- 7	6	6	5- 7	6- 8	6- 7
Scherpstaarten	5- 7	5	5- 4	5- 8	5- 7	5- 7
Halve man	.....	.....	.....	5- 6	4- 5	4- 5
Grote wijting — Gros merlan	8- 9	9- 6	6	3- 8	3- 6	3- 6
Kleine wijting — Petit merlan	6- 7	6- 3	3- 4	.....	.....	.....
Bot — Flet	.....	2	2	.....	.....	.....
Schar — Limande	.....	12	12	8-12	8-10	7-10
Zeehaai — Aiguillat	.....	9	.....	5- 7	4- 6	4- 6
Zeehond — Chien de mer	7- 8	9	8- 6	6- 9	4- 6	4- 6
Robaard — Grondin rouge	.....	20-11	.....	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	.....	9	8-10	12-13	10-14	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

MAANDAG, 19 MAART 1962

DINSDAG, 20 MAART 1962

Z.560	6	350	65	69.820	Z.445	10	860	80	80.680
Z.561	8	1000	85	92.420	Z.199	10	500	50	47.080
Z.548	6	250	70	58.380	Z.495	10	460	50	47.440
Z.544	9	900	70	106.230	Z.93	9	350	35	34.950
Z.428	9	500	100	63.410	Z.526	7	300	80	46.470
Z.479	2	100	12	10.570	Z.517	4	100	60	31.020
Z.458	9	300	100	71.790	Z.541	4	100	70	31.380
Z.480	6	400	80	60.750	Z.403	10	400	80	50.590
Z.449	9	600	60	58.500	Z.552	3	250	50	40.580
Z.24	8	400	60	46.010	Z.30	4	200	50	51.310
Z.407	9	150	50	38.540	Z.274	9	200	80	68.560
Z.186	9	500	35	39.100	Z.525	3	200	20	19.710
Z.470	9	500	60	46.290	Z.60	4	600	35	32.500
Z.149	9	500	110	62.520	Z.240	5	400	50	43.300
Z.506	3	500	25	28.190					
Z.476	9	100	90	44.110					
Z.447	3	200	50	19.050					
Z.725	2	100	15	12.210					
Z.545	9	100	130	65.780					
Z.233	3	200	70	37.660					
Z.63	2	80	15	13.340					
Z.456	2	80	15	11.010					

GENT

VAN 10 TOT 16 MAART PER KG

3/4 tongen 65-90; v/kleine 80 ; grote tarbot 120; midd. 95; grote iek 40-56; kleine iek 26; grote schelvis 68; kleine 52; rog 60; kabeljauw 35-48-72; hozemondhamme 32-68; wijting 20-25; steenschol 36-50; makreel 20-28; rode knorhaan 38-45; repen zeebaars 56-66; ijle haring 20-25; haringshaai 44-65-90; heilbot 120; koolvis 40; zonnevis 60 ; vervrozen zalm 110; verse garnalen 80-100 F per kg.

BRUSSEL

VAN 10 TOT 16 MAART PER KG

3/4 tongen 100; bloktongen 85 ; grote tarbot 130; midd. 90; kleine 60; kleine griet 58; grote iek 45; iek 3e slag 28; grote schelvis 70-82; midd. 65; vlerken rog 65-78; kabeljauw 55-75; repen gullen 66; hozemondhamme 65-75; wijting 24-30 ; arend (pieterman) 70; makreel 27-35; repen zeebaars 62-75; ijle haring 24-32; heilbot 125; steur 45 ; verse garnalen 90-105 F per kg.

WOENSDAG, 21 MAART 1962

Z.817	4	150	30	20.120
Z.538	4	200	35	24.980
Z.598	11	150	50	39.630
Z.603	11	1300	70	88.910
Z.463	11	650	80	52.670
Z.553	4	250	50	30.960
Z.408	5	100	60	33.570
Z.471	11	700	50	63.720
Z.460	10	600	50	39.500
Z.523	11	500	70	43.030
Z.558	10	500	60	37.340
Z.454	4	200	50	24.180
Z.52	4	150	50	18.240
Z.251	5	200	70	33.270
Z.22	5	150	60	23.060
Z.432	5	200	20	34.900
Z.270	4	100	50	23.430
Z.477	4	200	40	24.280
Z.570	12	250	90	70.410
Z.430	9	300	80	47.160
Z.764	5	300	90	37.170
Z.508	4	200	50	34.270
Z.264	5	450	70	33.230

DONDERDAG, 22 MAART 1962

Z.438	2	240	10	15.320
Z.499	5	150	40	20.760
Z.466	5	300	70	31.480
Z.512	5	200	35	24.990
Z.785	2	80	20	10.570
Z.479	1	—	—	6.740
Z.63	1	—	—	5.690
Z.809	1	—	—	4.080

VERWACHTINGEN

MAANDAG, 26 APRIL 1962

IJsland : O.296 (750 bennen bonen, 700 bennen totten, 700 bennen schelvis, 350 bennen kabeljauw, 100 bennen gullen 1700 bennen) ; O.216 (1000 bennen) ; O.108, O.237, O.318. O.81 (1400 bennen schelvis en totten, 300 bennen lengen, 250 bennen kools, 300 bennen kabeljauw, 700 bennen bonen, 25 bennen platvis). O.92 (100 bennen shelfcod, 250 bennen kabeljauw en gul, 200 kools, 225 bennen bonen, 50 bennen platvis, 20 bennen varia, 150 bennen gutvis). Noordzee : Z.459, Z.212. Kanaal : O.192, Z.435, Z.443, Z.540 N.819, O.94, Z.537, O.348, Z.745 O.193, O.284, O.326, O.256, O.235, Z.546, Z.420. West : O.349, O.128, O.185, O.184.

DINSDAG, 27 MAART 1962

IJsland : O.293, O.324. O.90 (350 bennen ronde vis, 550 bennen schelvis en totten, 750 bennen bonen, 30 bennen platvis). Kanaal : Z.405, O.34, O.112.

WOENSDAG, 28 MAART 1962

Noordzee : O.124, O.335. Kanaal : Z.581, O.115, O.283, O.132, O.82, O.174, O.278.

# oostendse markt

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

— O —

De aanvoer was ruim zo groot als deze van verleden week en grotendeels gekoncentreerd op de eerste verkoopdag. Die dag kwamen 29 schepen, dinsdag kregen we er zestien en op de sluitingsmarkt kwamen er 19 schepen verkopen.

De hoofdaanvoer bestond niet zo zeer uit IJslandse soorten dan wel uit Noordzee en kanaalvarianten. Veel variatie was er trouwens niet in deze aanvoer aangezien de vangsten grotendeels bestonden uit kabeljauw en gullen. Voor deze soorten waren de prijzen erbarmelijk laag terwijl ook roggen aan spotprijzen werden verkocht. De schaarse soorten waren eveneens goedkoper dan gewoonlijk zodat we mogen spreken van een weinig interessante marktweek en dit spijt de vastenperiode. Aan wat

dat ligt kan gemakkelijk gezegd worden, er is immers in alle visserijlanden een regelmatige aanvoer de laatste weken zodat de uitvoermogelijkheden wel sterk beknogt zullen geweest zijn. Anderzijds is daar het feit dat de invoer niet gestopt werd zodat bij de aanvoer ook nog de vis kwam waardoor de vraag helemaal werd overspoeld door het aanbod. De kwaliteit van de aanvoer was in de voorbije week wel goed, dit althans voor het grootste deel van de vangsten. De reizen zijn voor de meeste schepen zeer kort geweest terwijl de vangsten renderende of althans bevredigende resultaten werden geboekt. Meteen is nu bewezen dat het maar best is dat verschillende schepen regelmatig in Engeland gaan verkopen, want waar nu maar een gedeelte van de schepen, die tijdens de zomer in vreemde havens markten naar de thuishaven komen, is er al zoveel vis te veel. Wat de prijzen betreft kan men zeker niet merken dat men nu in de beste periode van het jaar is voor de vissers, aan de vangsten merkt men dit wel.

De totale aanvoer bestond uit 17.610 B vis en 25.150 tong en 900 kilo kreeftjes en werd door 65 schepen aangevoerd. De totale opbrengst beliep hiervoor 8.434.862 fr.

Er kwamen in gans de week maar zes IJslanders verkopen. Deze schepen zorgden samen voor 5850 B vis en 900 kilo kreeftjes. Maandag kregen we meest IJslandse soorten, ze werden toen ook het duurst verkocht. Dinsdag en woensdag werden zeer triestige uitslagen geboekt. Kabeljauw en gullen haalden zelden de 500 fr per ben en de gemiddelde prijs daalde dinsdag tot onder de 300 fr per ben. Meer ontoereikende dan renderende uitslagen voor deze schepen.

Noordzeevis kregen we gelukkig alleen op de dinsdagmarkt toen 1970 B zulke soorten werden gebracht. Korte reizen en omvangrijke vangsten maakten renderende opbrengsten mogelijk. Witte Kabeljauw daalde van de eerste dag naar de laatste en kreeg als hoogste notering 570 fr per ben.

Van het kanaal kwamen weer veruit het meeste schepen en kregen we ook de grootste aanvoer,

zelfs meer kanaalvis dan IJslandvis iets dat zelden voorkomt. De kanaalvangsten waren weinig gevarieerd en bestonden hoofdzakelijk uit ronde soorten als kabeljauw, gullen, vlaswijting, koolvis en wijting. Al deze soorten daalden tot het opvangpeil. Roggen waren niet in trek, keilrog evenmin. Veel korte reizen en goede kwaliteit. Grote vangsten maakten renderende resultaten mogelijk. In totaal 7040 B vis en 10.650 kg tong uit 23 vangsten van deze visgrond.

De westschepen kwamen talrijker aan de afslag dan verleden week. De vangsten waren goed verzorgd en soms nogal omvangrijk. Er waren echter tongen nodig om tot enig resultaat te geraken. Roggen en de meeste andere soorten als wijting, zeehondconger e.a. waren spotgoedkoop. Ook hier goede resultaten.

Van de andere visgronden, de Witte Bank, de Oost en de Kreeftenput was de aanvoer in verhouding tot de andere visgronden zeer gering. Van de Witte Bank werd nochtans een ruime vangst gebracht die nogal veel dure tongen bevatte. Middenslagtongen kregen inderdaad de hoogste prijzen. Voor platvis was de prijs redelijk goed, niet voor de grote soorten wel voor de kleine platvis. De kreeftenputters brachten veel minder platvis dan gewoonlijk. Ook hier waren veel ronde soorten bij de vangsten dus ook nogal lage uitslagen in verhouding tot de vangsten.

Laten we hopen dat de volgende vastenweken beter zullen zijn, want de laatste twee waren zeer magere beestjes.

## MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	19-3-1962	20-3-1962	21-3-1962
Tongen, grote — Sole, grosse	44.80-48.60	44.30-48.—	44.20-48.—
3/4 tongen — 3/4 sole	43.—51.20	47.60-51.20	42.40-50.40
Bloktongen — Sole moyenne	45.30-54.—	48.—52.—	42.—52.50
Voor-kleine — Toute petite	47.80-55.—	48.60-53.60	45—49.20
Kleine — Petite	46.—49.50	44.80-47.50	40.—47.40
Tarbot, groot — Turbot, gros	44.—68.—	58—62.60	50.40-62.40
Middel — Moyenne	34.—46.—	.....	31.—48.50
Kleine — Petite	28.—	29.80-38.—	24.60-39.—
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	4.— 4.60	4.60- 5.20	4.— 6.20
Grote iek — Grosse	7.80-10.80	8.80-10.40	4.40- 9.50
Kleine iek — Petite	9.40-15.—	14.40-15.60	5.60-16.20
Iek 3e slag — 3e sorte	13.—15.—	15.20-17.—	8.—17.80
Platjes — Toute petite	9.40-10.—	10.—12.—	8.80-12.60
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	12.60-21.—	.....	.....
Middel — Moyen	11.20	.....	.....
Kleine — Petit	5.20- 8.80	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Rog — Raie	3.20-13.—	4.40-12.80	4.40- 9.40
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	8.—	.....	7.—
Kabeljauw — Cabillaud	5.60-12.—	6.—13.20	6.—12.40
Gullen — Petit cabillaud	6.20-11.40	4— 9.—	6.— 8.—
Hozemondhamme — Baudroie	37.40-40.—	36.—39.—	31.40-36.—
Wijting — Merlan	3.— 7.80	5.10- 6.40	3.50- 6.—
Schar — Limande	4.90- 8.20	.....	.....
Steenhol — Sole limande	9.—19.—	16.20-20.50	8.50-15.60
Zeehaai — Aiguillat	8.—	.....	5.60- 6.—
Hondshaai — Roussette	6.40- 7.—	7.—	4.50- 8.—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	26.—	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	10.—18.60	15.—20.70	12.—20.60
Keilrog — Raie radiée	7.80-16.—	11.40-12.40	5.60-12.—
Zeekreeft — Langoustine	12.40	.....	11.—
Schaat — Flotte	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	5.— 7.—	4.40- 8.—	4.40- 5.20
Kongeraal — Congre	7.40- 8.—	6.80- 8.20	6.— 6.60
Leng — Lingue	16.—21.—	22.50	22.—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	2.20- 2.60	2.40- 3.20	2.20- 2.40
Steenholk — Tacaud	56.—56.50	.....	.....
Heilbot — Flétan	6.20- 8.60	6.— 7.80	6.—
Koolvis — Colin	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	12.50	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	7.—12.—	7.20- 9.—	6— 7.40
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....
Koningsvis	39.—	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

### MAANDAG, 19 MAART 1962

IJSLAND			
O.316	20	1250	— 420.330
O.224	18	950	— 380.910
O.294	18	1700	— 777.723

NOORDZEE			
O.89	15	550	— 250.540
O.231	11	800	— 358.300
O.333	11	620	— 278.905

KANAAL			Tong
O277	11	130	— 69.240
Z.421	14	230	1000 155.040
O.135	12	150	1000 131.510
O156	16	350	1000 172.690
O.191	14	260	700 147.670
O.345	12	200	600 116.630
O.127	13	170	1500 172.845
O.170	16	350	650 144.010
O.160	12	450	2000 171.340
Z.542	10	420	300 154.580

WEST			Tong
N.750	8	80	500 76.730
O.267	8	80	300 60.710
N.722	9	80	400 72.020
Z.550	8	130	500 70.490
N.33	8	110	— 38.360
Z.453	7	160	500 79.440
O.225	9	90	200 53.940
O.15	7	150	400 71.970

OOST			Tong
Z.504	8	100	700 79.510
Z.222	10	150	500 68.970

KREEFTENPUT			Tong
Z.539	9	80	200 66.240
Z.549	9	100	200 74.630

WITTE BANK			Tong
O.218	15	150	2000 164.700

DINSDAG, 20 MAART 1962			
IJSLAND			
O.85	20	1400	— 363.683

# en vismijnecho's

KANAAL		Tong	
O.105	13	240	400 102.650
O.204	10	200	— 732.230
O.292	12	370	300 129.340
O.120	10	360	300 135.620
O.243	10	200	300 101.010

WEST		Tong	
N.701	3	20	500 36.050
N.703	6	100	700 50.250
N.762	4	70	300 47.140
N.763	5	80	300 55.740
O.327	8	100	500 58.060
O.116	3	40	400 34.150
O.77	5	50	300 36.630
N.209	5	60	500 56.260

OOST		Tong	
Z.510	9	100	500 63.340

KREEFTENPUT		Tong	
Z.452	10	100	200 67.590

## WOENSDAG, 21 MAART 1962

IJSLAND		Kreeft	
O.86	19	500	300 183.635
O.228	19	350	600 157.450

KANAAL		Tong	
Z.543	12	460	200 140.850
O.249	13	400	300 141.430
O.214	13	350	200 127.370
O.109	11	250	200 107.380
O.279	10	230	300 94.450
O.265	11	350	600 117.370
O.140	13	230	300 85.320
O.286	10	640	300 221.570

OOST		Tong	
Z.122	10	100	800 70.950

KREEFTENPUT		Tong	
Z.422	10	50	200 65.350
Z.547	11	100	300 81.790

WEST		Tong	
O.196	4	70	— 35.040
O.147	7	20	900 66.850
Z.590	7	100	700 76.090

WITTE BANK		Tong	
Z.554	11	50	1100 80.340

KUST		Tong	
O.261	2	40	—
O.111	3	40	— 12.830

## WEER RUIM VOORZIENE

### MAANDAGMARKT

Niet minder dan 29 schepen kwamen deze week van de maandagmarkt hun vangstjes en vangsten verkopen. Het waren vooral vangsten van de Noordzee en ket Kanaal die gelost werden. De marktmarkt was echter nogal eenzijdig bevoorrad en bevatte vooral ronde soorten als kabeljauw, gullen, koolvis, vlaswijting, wijting en roggen. Schelvis was schaars evenals tarbot en tong. Dit waren dan ook de best verkochte soorten samen met soldaten, staartvis, steenschol en knorhaan. Toch werden ook deze soorten aan dalende prijzen verkocht. De meeste schepen konden nog renderende uitslagen bereiken maar dit dank zij de zeer grote vangsten. De prijzen waren alles behalve goed.

Slechts drie IJslanders zodat deze soorten veel minder werden aangevoerd dan verleden week. Redelijk grote vangsten voor twee schepen en een minder grote. Voor IJslandse vissoorten werden geen te beste prijzen betaald al kregen de zeebaars en schelvis hogere prijzen dan verleden week. De kwaliteit was redelijk goed en de vangsten gaven bevredigende opbrengsten die schommelden van 380.000 fr voor de O.224 naar 777.000 fr voor de O.294. Kabeljauw noteerde van 380 naar 500 fr en was dus wel

zeer goedkoop; koolvis kreeg prijzen gaande van 360 naar 460 fr per ben hetgeen nog altijd ver is van de gegarandeerde 600 fr per ben. Voor schelvis noteerden we prijzen van 540 naar 1120 fr en totten kregen van 460 naar 620 fr wat eveneens duur kan genoemd worden.

## RUIME EN GOED VERZORGDE

### NOORDZEEVANGSTEN

Drie Noordzeeschepen waar er slechts één te verwachten was. De lonende visserij op deze visgrond zette deze schepen echter aan vroeger dan voorzien aan de afslag te komen waardoor ook de kwaliteit zeer goed was. De prijzen waren minder goed vooral dan voor kabeljauw en gullen. Bijna de gehele vangst bestond uit zulke sorten zodat de gemiddelde prijs van Noordzeevis nogal laag uitviel en varieerde van 440 naar 450 fr per ben. De opbrengsten waren wel bevredigend en schommelden van 250.000 naar 358.000 fr dit voor de O.89 en de O.231.

## OOK GROTE

### KANAALVANGSTEN

Tien Kanaalschepen zorgden voor een aanvoer van 2760 B vis en 700 kilo tong. De tongvangsten zijn dus veel kleiner en de visvangsten zeer ruim. Deze visvangsten bestonden eveneens hoofdzakelijk uit ronde soorten waarbij kabeljauw, gullen vlaswijting en koolvis de hoofdtonen zongen. Fijnere soorten als tarbot soldaten, staartvis, schotse schol en grote steenschol gingen nog vlot van de hand. Roggen kenden aanvankelijk nogal belangstelling, deze daalde echter naarmate de markt vorderde. Vooral keilrog kende een sterke prijsdaling deze daalde echter tot 450 fr per ben. Dat beloofd alleszins voor de volgende dagen. Dank zij de zeer ruime vangsten konden echter meestal renderende uitslagen worden bereikt die schommelden van 69.240 fr voor de O.277 naar 172.845 fr voor de O.127. Wijting moest niet te veel worden opgevangen maar kreeg slechts even boven de opvangprijs.

Nogal veel Westschepen die niet zodanig veel roggen dan wel kabeljauw en gullen binnenbrengen. De meeste schepen konden ook wat tong lossen en bereiken hierdoor nog bevredigende resultaten. Tongen waren overigens niet duur in verhouding tot wat maar werd aangevoerd. Zo noteerden we van 2150 tot 2750 fr voor deze verschillende sorteringen. De uitslagen voor de westschepen varieerden van 38.360 fr naar 79.440 fr voor de N.33 en de Z.453.

## RENDEREND RESULTAAT

### VAN DE WITTE BANK

Nog eens een vangst van de Witte Bank aan de afslag. Deze werd gebracht door de «trouwe» Witte Banker, die gans het jaar door die visserij doet, de O.218. Dit keer werd het een meevaller want er werden ongeveer 150 B vis en bij de 2000 kg tong aan land gezet. De bijvangst bestond hoofdzakelijk uit platvis. De grote sorteringen van deze visgrond waren goedkoop zoals de res. kleine soort platjes kreeg echter renderende prijzen en was heel wat duurder dan een

mand kabeljauw. Ook platjes waren duurder dan kabeljauw en noteerden tot 500 fr per ben. De tongvangst bestond uit meer kleine soorten dan kanaalvangsten. Deze kleinere soorten kregen hogere prijzen zodat uiteindelijk een opbrengst van 164.000 fr werd bereikt. Een renderend resultaat.

Twee Oogstvangsten die na korte reizen werd binnengebracht en hierdoor wel als bevredigend kunnen aanzien worden. Hier niet zoveel platvis maar wel meer kleine gullen. Deze werden goedkoop verkocht. Uitslagen voor deze schepen gaande van 68.970 fr voor de Z.222 naar 79.510 fr voor de Z.504.

Tenslotte waren er ook nog twee Kreeftenputters aan de afslag. Ook deze vangsten werden na korte reizen binnengebracht en bevatten vooral kabeljauw en gullen. Zeer weinig tongen bij deze vangsten die dan ook niet hoog opliepen. Toch kun n ook deze resultaten wel als bevredigend worden aanzien. Ze varieerden van 66.240 fr voor de Z.539 naar 74.630 fr voor de Z.549.

## DINSDAG :

### MINDER VIS

### EN LAGERE PRIJZEN

De aanvoer bedroeg op de 2de verkoopdag van deze week slechts het derde van wat maandag werd aangevoerd. In totaal slechts een 3000 bennen vis en ongeveer 5500 kilo tong. Normaal mocht dus wel een prijsstijging worden verwacht. Het is echter helemaal anders uitgevallen want alle soorten werden goedkoop verkocht. Alleen zeer schaarse soorten als soldaten, platjes, staartvis, en knorhaan kregen bevredigende prijzen. Kabeljauw, rog, gullen en andere ronde soorten waren werkelijk spotgoedkoop en daalden vaak tot het opvangpeil. Niet alle opbrengsten waren renderend en zeker deze van de IJslander niet.

Slechts één IJslander, een grote maar met een kleine vangst van amper 1300 B. De vangst bestond voornamelijk uit kabeljauw en gullen en dit werd allemaal spotgoedkoop verkocht zodat de gehele vangst nog aan geen 300 fr gemiddeld werd verkocht. De opbrengst voor dit vaartuig beliep 363.683 fr. Behalve kabeljauw en gullen werd ook koolvis en leng aan lage prijzen afgezet zodat zeker een bijzondere slechte verkoopdag is geweest.

## MINDER KANAALVIS

Nog vijf kanaalschepen kwamen op de dinsdagmarkt verkopen. De kanaalaanvoer was dan ook wel veel geringer dan op de maandagmarkt hetgeen niet belette dat er sterk dalende prijzen betaald werden voor de meest gebrachte soorten als kabeljauw, gullen, keilrog en roggen. Ook de meeste kleinvis als wijting zeehond, posten en vlaswijting waren zeer goedkoop. Er waren dan ook zeer grote vangsten nodig om nog tot iets te kunnen komen. De meeste opbrengsten bleven nog bevredigend merzijds omwille van de korte duur van de reizen anderzijds dank zij de omvang van de vangsten. De uitslagen schommelden van 73.000 fr voor de O.204 naar 135.620 fr voor de O.120. De best verkochte soorten waren hier soldaten, knorhaan gro-

te steenschol zandschullen, staartvis, tarbot en kleine tongen. De tongenaanvoer was zeer klein zonder dat daarom voor deze fijne vissoort meer werd betaald dan op de eerste verkoopdag, integendeel. Nu er waarschijnlijk overal vis is, is er van uitvoer weinig sprake, van invoer natuurlijk wel.

Even veel schepen van de west maar merkelijk kleinere vangsten. Ook hier dus een vermindering van de aanvoer maar toch een verdere daling van de prijzen. Gelukkig dat de meeste schepen nog een redelijke tongvangst konden binnenzetten zo niet ware het helemaal een fiasko geworden voor deze schepen. Verder maakten deze schepen bijna allemaal zeer korte reizen zodat de resultaten die begrepen waren tussen 36.050 fr voor de N.701 en 58.060 fr voor de O.327. De best verkochte rogsortering die van 400 naar 480 fr per ben noteerde en de gladrogen (grote) die ook tot 400 fr bereikten.

De ene Oostvangst werd niet bijzonder duur verkocht en bevatte niet veel tong. Ook hier was er veel ronde vis die eveneens goedkoop bleef zodat de opbrengst niet te best uitviel : 63.340 fr. Ook van de kreeftenput werd veel kabeljauw gebracht. Deze kreeg de hoogste prijs van de markt en noteerde tot 620 fr per ben. Verder ook niet veel tong en weinig platvis die nochtans tamelijk duur verkocht werd. De aanvoer echter te klein om een gunstige invloed te kunnen uitoefenen.

Al bij één een zeer slechte verkoopdag die weinig goeds laat verhopen voor de komende verkoopdag.

Veel slechter kan het echter niet.

## TERUG GARNAAL

Het betere weer van de laatste week heeft onze kustvaartuigen toegelaten weer regelmatig uit te varen. Zodoende kregen we ook terug garnaal op de markt (en er naast). De vangsten blijven merkelijk hoger dan de vorige jaren en zijn voor de tijd van het jaar zelfs zeer goed te noemen. De prijzen doen het redelijk goed zodat er wel renderende uitslagen kunnen geboekt worden.

De visvangers blijven weinig talrijk al is er blijkbaar ook voor hen wel veel wijting. Spijtig dat deze wijting deze week zo spotgoedkoop was. In elk geval is het een renderende visserij voor onze kleine schepen. Laten we hopen dat ook de tongen aldra meer onder de kust komen zodat na de lange en slechte winterperiode die onze kustvisers hebben gekend er weer wat kan verdiend worden.

## WOENSDAG :

### RUIME AANVOER

Nog negentien schepen kwamen op de woensdagmarkt verkopen. Dit was eigenlijk te veel vooral dat de vangsten voor het grootste deel uit ronde soorten bestonden. Er waren een paar bevredigende resultaten maar dit dank zij de zeer omvangrijke vangsten. Ook twee korte reizen en vis van eerste kwaliteit.

Twee IJslanders waren op de markt met ieder een kleine vangst. Deze soorten werden zeer goedkoop verkocht zodat van renderende op-

vervolg op blz. 14

## Tegen blinde boei

Bij het binnenvaren van de haven is de Z.462 van schipper-eigenaar Leon Geselle, in aanraking gekomen met een blinde boei. Deze ligt ter hoogte van de vuurtoren alwaar de bergingsfirma Akkermans en Van Haeren momenteel in de weer is om een op ongeveer 200 meter van de toren gezonken tanklichter te bergen. Het vaartuig liep een gat op onder de waterlijn. Het stevende terstonds naar de vissershaven en kreeg maar weinig water binnen. Op de bank werd de opening met een plaat toegelast.

## Opsleping

De N.744 van de gebroeders Desaever met Georges Vanhoutte als stuurman, diende door de N.710 Zeemansblik, met schipper Rene Coulier eigenaar Henri Pyson, op te slepen wegens motorschade die het tijdens de visserij opgelopen had. De beide vaartuigen deden de thuishaven aan zonder verdere moeilijkheden. — N

## Scheepvaart- en Visserijproblemen in de Kamer

(vervolg van blz. 2)

dieten verleend. Aldus werden via de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid en het Fonds in het totaal 216.343.300 fr ter beschikking gesteld.

Gaandeweg is nochtans zeer duidelijk gebleken dat de steun, zoals hij in bedoelde wetgeving is bepaald, op zichzelf niet langer kan volstaan.

## MODERNISERING STANDARDISATIE

Teneinde de rendabiliteit van de vloot met alle vereiste waarborgen te kunnen opvoeren en meteen de veiligheid beter te waarborgen is modernisering en standardisatie van de vloot, een dringende noodzakelijkheid geworden.

Daarom stemt het mij tot voldoening er te zijn in geslaagd het door mijn achtbare voorganger opgevat ontwerp inzake het toekennen van een slooppremie tot werkelijkheid te brengen.

Deze premie werd ingevoerd bij K.B. van 29 november 1961 en kan tot 5000 fr per brutoton bedragen voor elk gesloopt schip, op voorwaarde dat het dertig jaar oud is of dat het onvoldoende economisch rendabel is, maar als uitdrukkelijke voorwaarde geldt tevens het aanbouwen en in de vaart brengen van een nieuw schip onder Belgische vlag.

Ik ben er van overtuigd dat deze maatregel in ruime mate zal bijdragen tot de modernisering van onze vissersvloot.

## HERZIENING VAN HET VISSERIJONDERWIJS

Tevens spreek ik de hoop uit dat in de nieuwbouw een ver doorgedreven standardisatie zal doorgevoerd worden.

Ook voor de opleiding van de toekomstige vissers moet een bijzondere inspanning worden gedaan. Een herziening van het visserijonderwijs is thans ter studie. Een werkgroep waarin al de betrokken kringen zullen vertegenwoordigd zijn, zal onderzoeken of het niet aangewezen is een opleidingsschip voor de visserij ter beschikking te stellen van de bestaande onderwijsinstellingen.

Aldus uitgerust en verder uitgebouwd zal onze visserij binnen afzienbare tijd terug een eersterangsplaats kunnen bekleden in de internationale zeevisserij.

## OCRA-VIS IS ROTTE VIS (zo beweert men !) MAAR TOCH DE MOEITE WAARD OM TE GAPPEN !?

Het valt regelmatig voor dat hoeveelheden vis in de mijn spoorloos verdwijnen. Het gebeurt meestal wanneer de aanvoer groot is en, het is eigenaardig genoeg, bij voorkeur opgevangen vis, welke van tussen de palen gehaald wordt om te verdwijnen, in één of ander pakhuis of in één of ander... karretje van een visleurer.

Weze vooraf opgemerkt dat men te pas en te onpas van leer trekt over de OCRA-vis, welke rot is... enz., maar zeer dikwijls, ja zelfs herhaaldelijk toch goed genoeg is om hem te gappen wanneer zich de gelegenheid daartoe biedt. En in de grond is dat niet moeilijk, wanneer het een drukke markt is. Er kan tenslotte bij elke partij opgevangen vis, verspreid over de ganse mijn, geen man ter plaatse blijven om te voorkomen dat die slechte vis weggenomen wordt.

Het is nu zo dat door de markt-afgevaardigden van de Rederscentrale sedert enige tijd reeds een speciaal oogje in het zeil gehouden werd om een punt te zetten achter een zeer laakbare praktijk. De vertegenwoordiging in de markt werd verscherpt en het resultaat bleef niet lang uit. Na amper een week werden de eersten betrapt, welke al te licht grof geld willen verdienen ten koste van de visser.

Een ben roggem voor niets wegnemen, op een karretje laden om deze tegen hoge prijzen te verkopen rendeert in alle geval. Wanneer betrapt, een prijsje willen betalen aan de verantwoordelijken

## MONUMENT TE ZEEBRUGGE

VERWAARLOOSD EN VERLATEN — Zo staat thans de gedenkplaat opgedragen aan minister Leleuvre, die in augustus 1960 bij gelegenheid van het Visserijfestival, door de Technivox ingehuldigd werd op het staketsel bij de vismijn.

Het ganse voetstuk van de omheining is reeds in stukken gevallen en het grint dat zich daarin bevond verspreid vóór de gedenkplaat. Wie draagt hier de verantwoordelijkheid voor het onderhoud, de eigenaar, het stadsbestuur of wie? Welke instantie het ook weze, het ware dringend gewenst op het staketsel wat orde en netheid te brengen. Desnoods dient de Reinigingsdienst van de stad er zich maar mede te bemoeien! — Z.

## IN HET ZEEMANSTEHUIS „PASTER PYPE”

Zo hebben we opnieuw de laatste dinsdag van de maand en gaat dus onze filmvoorstelling door op 27 maart om 20 uur in onze zaal van het Zeemanstehuis «Paster Pype», St.-Petrus en Paulusplein 6

U krijgt er gratis te zien : prachtige kleurenfilm over de havenwerken van Antwerpen, een spannende autokoers; vervolgens komt U wederom eens in contact met de visserijwereld in beeld. Zo hebben we opnieuw enkele wetenswaardigheden bijgeleerd en dit op een aangename manier.

We komen meteen op het einde van ons winterseizoen en leggen we de serie van documentaire filmen stil tot de volgende winter. Weest gerust : U wordt dan op tijd verwittigd.

U zijt dus allen hartelijk welkom bij ons. Zij die er niet willen van profiteren hebben vast en zeker ongelijk, want die avonden zijn een middel om onze algemene ontwikkeling te verrijken.

Dus tot dinsdag eerstkomend in «'t Zal Wel Gaan».

om hen te overhalen tot onduidelbare praktijken, bewijst de geest van zulke mensen.

Woensdag werden, dank zij het oordeelkundig optreden van deze welke de verantwoordelijkheid dragen van de opgevangen hoeveelheden, de eerste «gappers» geklist en werd in dit verband klacht neergelegd. De politie stelde proces-verbaal op.

We hopen nu maar dat het gerecht in dit verband de feiten naar waarde zal schatten en niet zal dulden dat deze aangelegenheid zonder meer zal geklasseerd worden.

Het valt immers veel te vaak voor dat gewetenloze mensen zich vis toe-eigenen welke anderen betaald hebben. Er zal verder gewaakt worden om diefstal te vermijden, en de verscherpte controle zal blijven bestaan.

Handen af van de rotte OCRA-vis !!!

## Ministerieel Besluit betreffende het tarief van invoerrechten

Bij Ministerieel besluit van 15-3-62 worden in het tarief Algemeen, tariefcontingenten tegen een verlaagd invoerrecht of met vrijstelling geopend voor bepaalde goederen.

Voor de zeevisserij betreft het volgende produkten :

- Tonijn, gekoeld of bevroren, bestemd voor de konserverindustrie.
- Garnalen en krabben, gekookt en gepeld of ontschaald, maar niet op andere wijze bereid of verduurzaamd, ook indien bevroren, van de soorten «pandalus platiceros japonicus» en «king, hanasaki en kehani», bestemd voor de konserverindustrie.

De invoer is vrij tot 250 ton voor wat vermeld onder a) en tot 1.000 ton voor wat vermeld onder (b), voor één jaar op voorwaarde dat de invoer uitsluitend over het le kantoor Antwerpen of het kantoor Oostende geschiedt, onder de voorwaarden vast te stellen door de betrokken ontvanger.

## STAD OOSTENDE

Studie van deurwaarder OPSOMER, E. Beernaertstraat, 59  
Oostende

## UITZONDERLIJKE OPENBARE VERKOPING GALERIE STAMPAERT PVBA

— 0 —

zal openbaar verkopen op **MAANDAG, 26 MAART 1962 te 14 uur** stipt in de zaal „T WIT PAARD”, Van Iseghemlaan, 67, Oostende, hetgeen volgt, aan de gewone voorwaarden en mits contante betaling :

**Porselein** : Schone verzameling van verschillend porselein : China, Japan, Duitsland en Frankrijk - Vazen, schotels, teljoren, bols, plats in Chinees porselein van de XVIIIe en XIXe eeuw. - Coupes in Chinees porselein - Coupes en beeldjes in oud porselein van Saksen - Plats in Delfts porselein XVIIIe eeuw.

**Meubelen** : Bureau in notelaar - slaapkamer in Gris de Versailles - Slaapkamer stijl Chippendale in notenwortelhout - Slaapkamer in acajou Neo-empire - Fetplaats in acajou Neo-empire.

**Afzonderlijke meubelen** : Franse commode stijl L. XIV, L. XV en L. XVI. Commode kopij van het Louvre en Versailles - Engelse secretaires en boekenkasten - Commodes, kleine meubelen, eettafel - Engelse kasten van net tijdperk Regency en Georgian en stijl - Prachtige Engelse eettafel - Oude kasten L. XV en L. XIV - Bonheur du jour, kleine meubelen van Franse stijl. Vitrienkast in Franse marqueterie - Eikenhouten commode - Meubels in Chinees lakwerk van de periode Kang-shi en andere - Chinese veelkleurige meubelen - Scherm van 6 en 8 panelen ingelegd met ivoor en jade.

**Tapijten** : Verzameling Oosterse en Chinese tapijten : Ning-Hsia - Peking - Lan-Show - Pao-Tou - Kirman - Kechan - Meraghan - Heriz - Melayer - Bachtjar - Armanibaf - Moude - Vis Cholghor - Tebriz - Meshed enz.

**Zetels** : Oude zetels en zetels stijl L. XIII, L. XIV, L. XV en L. XVI - Engelse stoelen en zetels - Zetels L. XV, L. XVI in gris de Versailles en polychrome overtrokken met zijde en velours - Zetels en stoelen in Empirestijl - Salongarnituur L. XV in gesneden en verguld hout - Salongarnituur in notelaar.

**Verscheidende** : Luchters in kristal en porselein van Saksen Eetservies in porselein - Tafelservies - Cartels en schouwgarnturen - Gesculpteerd Chinees hout - Chinese albums - Oude wapens - Beeldjes in brons.

Schilderijen van gekende meesters.

**TENTOONSTELLING** : ZATERDAG 24 MAART 1962 van 14 tot 18 h en ZONDAG 25 MAART 1962 van 10 tot 12h30 en van 14 tot 18 h.

**Expert** : D. Stampaert, St.-Pietersnieuwstraat, 70, Gent  
Tel. 25.80.23. (11253N—4065W—2741V)

# HET VISSERIJONDERWIJS IN BELGIE

(vervolg van vorige week)

## 4. HET LEERPROGRAMMA

De kwaliteit van het vakonderwijs wordt grotendeels bepaald door het leerprogramma en de praktische opleiding.

De leerlingen afdeling dek worden onderwezen in de cosmografie, de wiskunde, Engels en Nederlands zeevaarttekenen, instrumenten, zee-kaarten, zeemanschap, (reglementen, bebakening, seinen en techniek), physica- en scheepsmotoren, zee-kunde, weerkunde, gezondheidsleer en beroepsregelen. Genoemde vakken worden meer uitgediept naargelang de graad van het te behalen getuigschrift hoger ligt.

Cosmografie, wiskunde, physica en scheepsmotoren worden niet meer onderwezen in de leergangen van schipper 1ste en 2de klasse, terwijl in de leergang van schipper 1ste klasse het vak wiskunde wegvalt.

Bij de opleiding tot scheepsleerjongen worden ook enkele praktische vakken onderwezen, zoals breien en herstellen van netten, taktwerk en roeien.

De kandidaat matroos-motorist wordt onderwezen in de werktuigkunde, de physica, de technologie motoren averij, elektriciteit en tekenen. De kandidaten-motorist worden verder opgeleid in genoemde vakken, zij krijgen ook lessen in wiskunde, talen, warmteleer, gezondheidsleer en praktische oefeningen in paswerk, motoren en elektriciteit.

De opleiding van werktuigkundige ter diepzeevisserij omvat de volgende vakken: werktuigkunde,

steeds een leergang inzake radarbediening ontbreekt. Tijdens zijn vergadering van 6 mei 1960 wees de Raad tot de verbetering van het zeevaartonderwijs op deze leemte. Twee oplossingen werden vooropgesteld.

1) het invoeren van een bijzonder certificaat van bevoegdheid inzake radarbehandeling bv. Engeland; 2) het opnemen van dergelijke leergang in de onderwijs- en examenprogramma's. Hierdoor zou het betrokken diploma een wettelijke waarborg bieden inzake bediening van de elektronische apparatuur.

Er werd een werkgroep gevormd met het oog op het uitwerken van praktische voorstellen.

Geen enkele visserijschool heeft evenwel een opleidingsschip ter beschikking. De opleiding van de vissers kan dan ook theoretisch genoemd worden o.m. voor de opleiding van scheepsleerjongens, het onderricht van de schippers in het bedienen van de navigatie-instrumenten en het onderricht inzake scheepsmotoren.

Ook aan dit vraagstuk wijdde de Raad voor verbetering van het Zeevaartonderwijs een vergadering.

Verskillende oplossingen zijn mogelijk:

— de aanbouw van een daartoe speciaal bestemd schip;  
— het aanwenden van het opleidingsschip van de Zeevaartschool te Oostende of de Hinders, onderzoekingschip van het Zeewetenschappelijk Instituut. Het opleidingsschip van de Zeevaartschool is evenwel reeds 2 jaar uit de vaart genomen. Een oude loodsboot wordt thans tot opleidingsschip herbouwd.

— Ook kan men een onderzoekings-

verplichtend te maken.

Onder al deze mogelijkheden verdient de aanbouw van een opleidingsschip en/of het meenemen van scheepsleerjongens tijdens het verlof, aan boord van vissersvaartuigen de voorkeur. Het aanwenden van een schip dat in hoofdzaak een andere taak toebedeeld kreeg brengt mede dat het betrokken vaartuig ofwel zijn oorspronkelijke taak ofwel de opleiding van de vissers dient te verwaarlozen. Bovendien zijn die schepen meestal slechts geschikt om de vissers vertrouwd te maken met de moderne navigatiemiddelen en de scheepsmachines, daar hen de nodige uitrusting ontbreekt om te vissen (uitgezonderd de Hinders).

Indien er een opleidingsschip ter beschikking wordt gesteld zou tevens tussen de visserijscholen, gezien hun aantal, een beurtrol moeten worden ingevoerd inzake het gebruik van het vaartuig.

## 3. DE SCHOOLBEVOLKING

Het aantal leerlingen steeg de laatste 10 jaar voortdurend: waar men voor het schooljaar 1951-52, 396 inschrijvingen noteerde liep dit cijfer voor 1960-61 op tot 461 (zie tabel 1). Dit betekent een toename van 65 leerlingen of 16,4%. In 1957-58 en 1959-60 bereikte men met 529 en 522 leerlingen de hoogste cijfers. In 1958-59 en 1960-61 kende men evenwel een terugloop. Gedurende de laatste tien jaar woonden gemiddeld 474 leerlingen de lessen bij.

Nederland telde in 1960 voor dezelfde aantal scholen 683 leerlingen tegenover 461 in België. Gezien

chine waar, in 1951-52 306 leerlingen of 77,3% ingeschreven waren voor de afdeling dek en tegenover slechts 90 leerlingen of 22,7% in de afdeling machine. Het aantal leerlingen in de afdeling dek bleef vrijwel konstant.

De avondcursussen werden het drukst bijgewoond. Op een jaarlijks gemiddelde van 474 leerlingen bezochten 231 leerlingen of 48,7% de avondlessen, 231 leerlingen of 44,7% de daglessen en 31 leerlingen of 6,6% de vervolmakingscursussen. In 1959-60 en 1960-61 lag het aantal ingeschrevenen voor de avondcursussen evenwel lager dan het aantal van de daglessen.

De daglessen werden steeds talrijker bijgewoond: in 1960-61 waren 70 leerlingen of 38,5% meer ingeschreven dan in 1951-52; in 1960-61 volgden 161 leerlingen of 75,9% de leergangen van de afdeling dek en 51 leerlingen of 24,1% de lessen van de afdeling machine.

Het aantal ingeschrevenen voor de vervolmakingscursussen bleef de laatste 10 jaren vrijwel konstant. Het bijwonen van de lessen was tevens onregelmatig wegens de beroepsbezigheid van de leerlingen als visser. In 1960-61 telde men 26 leerlingen hiervan waren 13 leerlingen of 50% ingeschreven voor de afdeling dek, en 13 of 50% voor de afdeling machine, het grootste getal werd genoteerd in 1956-57 nl. 42.

## 4. BEHAALDE DIPLOMA'S

Het aantal behaalde diploma's ligt ieder jaar aanzienlijk lager dan het aantal leerlingen dat de lessen

TABEL I Aantal leerlingen bij de aanvang van de schooljaren 1951-52 tot 1960-61

Jaren	Daglessen			Vervolmakingscursussen			Avondlessen			Totaal		
	afdeling dek	afdeling machine	totaal	afdeling dek	afdeling machine	totaal	afdeling dek	afdeling machine	totaal	afdeling dek	afdeling machine	totaal algemeen
1951-52	159	23	182	11	15	26	136	52	188	306	90	396
1952-53	164	26	190	13	16	29	135	66	201	312	108	420
1953-54	166	30	196	14	16	30	148	87	235	318	133	461
1954-55	139	46	185	15	16	31	155	92	247	309	154	463
1955-56	136	69	205	14	17	31	152	118	270	302	204	506
1956-57	157	55	212	9	33	42	148	100	248	314	188	502
1957-58	176	50	226	11	27	38	137	128	265	324	205	529
1958-59	158	59	249	13	15	28	107	126	233	278	200	478
1959-60	172	77	249	19	12	31	110	132	242	301	221	522
1960-61	178	74	252	13	13	26	109	174	183	300	161	461
gemiddeld :	161	74	252	13	18	31	134	97	231	307	167	474

physica, wiskunde, scheeps- en hulp machines, elektriciteit, voortstuwingsinrichtingen (stoomketels, zuigermachines, stoomturbines, en motoren), verder praktijkleergangen in de elektriciteit, het bedienen van machines (stoomketels, motoren), en het herstellen van averijen. Er dient aangestipt dat het programma van de visserijscholen nog

en visserijwachtschip bouwen en ondermeer voor visserijonderwijs aanwenden.

— De rederijen zouden tijdens het verlof jongens met de visserijschepen kunnen medenemen. De scheepsleerjongens zijn evenwel weinig geneigd tijdens het verlof op zee te gaan.

De Raad stelde daarom voor dit

de omvang van de visserij in beide landen kan de schoolbevolking van ons visserijonderwijs verhoudingsgewijze eerder gunstig genoemd worden.

De afdeling machine kende een groeiende belangstelling. In 1960-61 noteerde men 300 leerlingen of 65,7% in de afdeling dek en 161 leerlingen of 34,9% in de afdeling ma-

volgt. Een groot deel laat zich immers niet voor de examens inschrijven terwijl men bovendien onder de opgekomen kandidaten talrijke mislukkingen telt.

In 1961 boden zich gedurende de twee zittijden slechts 242 leerlingen op 461 of 52,5% voor de examens

(vervolg blz. 13)

# Wat Cooperatieve samenwerking in de Visserij vermog

Vrijdag middag hield de rederscooperatieve SCAP te Oostende 'n voorlichtingsvergadering voor de leden in afwachting dat volgende maand een statutaire algemene vergadering toelaat over te gaan tot de verdeling van het overschot voor het jaar 1961. Het was voor een bomvolle zaal dat door de heer Vandenberghe een uiteenzetting werd gegeven waarin hij er op wees dat in h.t. kader van de toekomst, het bewezen is, dat alleen zij die samenwerken, zullen kunnen blijven een uitbating verzekeren. Vijf jaar geleden, zegt hij, stond deze cooperatieve op de boord van de afgrond omdat er van cooperatieve samenwerking geen sprake was en er gebrek aan vertrouwen bestond. Toen was er weinig of geen winst en de getrouwen waren er alleen nog bij uit overtuiging.

Het roer werd omgegooid, het bestuur gewijzigd en de installaties langzaam vergroot

Met weinig kapitaal werd in enkele jaren getoond, wat samenwerking onder de leden vermog en op welke wijze dient betracht de algemene onkosten naar beneden te duwen, want de crisis had in de visserij zijn hoogtepunt bereikt en velen waren de ondergang nabij.

Naar het voorbeeld van wat in andere landen door samenwerking onder de vissers en reders bereikt werd, toonde hij aan, dat ook bij ons dit mog lijk was.

Nadat het zinkend schip terug vlot werd gebracht, werd ook aan de Oostkust een afdeling gesticht welke sedert een jaar op eigen vleugels vliegt, en reeds grote diensten aan de reders van de Oostkust heeft bewezen.

Te Oostende is de Cooperatieve SCAP een belangrijke zaak geworden en niettegenstaande de verschillende afbrekers die er alle belang bij hebben het schip tot zinken te trachten te brengen, hebben

de trouwe leden, het hoofd geboden aan vele moeilijkheden en verleidelijke voorstellen.

Thans is het bij velen duidelijk geworden dat, moest SCAP niet bestaan de ongelukkigen, reeds lang failliet waren en de anderen van geen vernieuwing van de vloot zouden moeten spreken.

Hij somde op dat de invloed op de prijzen van de gasoil, de olie en allerlei vistuig zodanig zijn, dat mooie teruggaven werden bekomen die voor de visserij van uiterst groot belang zijn. Waar in 1957 er slechts een winst geboekt werd van 82 duizend frank en de leden een ristourne kregen van twee centimes op de mazout, is het zakencijfer tot 30 miljoen frank gerezen en heeft zij een overschot overgelaten van 7 miljoen frank, welke volgende maand aan de leden volgens hun aankopen zal uitgekeerd worden, zowel in magazijn als voor de mazout en alle andere aankopen.

Spreker meldde dat nog belangrijke uitbreiding van de Cooperatieve mag verwacht worden en dat

hij hoopte volgend jaar, dank zij een groter uitbreiding en reorganisatie SCAP als een modelcooperatieve zal kunnen doorgaan.

Spreker besloot met de woorden «Het is ons recht te eisen van de Hogere Overheid, dat zij ons steune om ons bedrijf toe te laten het hoofd te bieden aan de Buitenlandse concurrentie en in het kader van de Europese Econ. Gemeenschap te kunnen blijven bestaan. Het is echter ook onze plicht dank zij de cooperatieve samenwerking, te bewijzen, dat ons bedrijf leefbaar kan gemaakt worden.

SCAP is in zake de bevoorrading

van schepen, wat de Cooperatieve Hulp in Nood, voor hun verzekering is geweest en nog is.

Het is dan ook aan deze twee cooperatieve organisaties te danken dat de kleine en middenslagvisserij niet ten onder gaat en ons land aldus in de mogelijkheid gesteld wordt, kwaliteitsvis aan te brengen

Voeg daarbij de opvangregeling ook door een Cooperatieve Rederscentrale in 't leven geroepen en elkeen uit het bedrijf zou moeten blind zijn, moest hij niet beseffen, dat alleen in cooperatieve samenwerking de redding ligt en de medehulp van de Staat, de verdere opgang van onze vissers moet verzekeren».

Spreker werd daarop op een warm handgeklap onthaald.

Tijdens de koffiepauze welke erop volgde, was de algemene indruk dat, inderdaad in vijf jaar tijd een grote weg is afgelegd en dat het vooral te danken is aan SCAP dat inzake visserijbenodigdheden de kleine en middenslagreders hun bestaan kunnen verzekeren. Wij kunnen de cooperatieve visserij organisaties van onze Belgische visserij er slechts voor geluk wensen.

## Oude IJslandvaarders in de ether

De gewestelijke zender Kortrijk zal te Nieuwpoort de vijf IJslandvaarders : Henri en Engel Puystijns, Louis Double, Kokske Vanel-

verdinghe en Isidoor Verleen een interview afnemen in verband met hun belevenissen als IJslandvaarders. In de loop van de maand mei zal vervolgens een uitzending gewijd worden aan deze IJslandvaarders. Vermelden we dat de oudste Nieuwpoortse IJslandvaarder Louis Double thans 89 jaar oud is. De inleiding van het interview zal gedaan worden door de heer Jackie Beun die vorig jaar een historiek maakte over de oude IJslandvaarders, en dat onlangs verscheen in het tijdschrift «Bie - Korf» — N

### OP DE WERVEN BELIARD-MURDOCH

## De tewaterlating van een nieuwe prachtige eenheid

Zaterdagmiddag had op de werven Beliard Murdoch te Oostende de tewaterlating plaats van een nieuwe prachtige treiler ditmaal voor de vissersvloot van Lorient bestemd.

Het was stipt 12 uur toen E.H. deken Butaye de mooie nieuwe treiler zegende en de meter Mevrouw Lucas van Lorient het schip te water liet glijden onder de ogen van

een talrijk publiek waaronder wij bemerkten :

Com. Delforge van de Zeemacht; schepen De Houck, de stad Oostende vertegenwoordigend en talrijke personaliteiten uit de maritieme wereld.

Na een korte welkomstrede van de heer Beliard en zijn dank voor het groot vertrouwen dat de Fransen in de werf Beliard-Murdoch hebben, werd door de heer Lucas, reder van de L.5294 hulde gebracht aan de knapheid van de heer Char dome en zijn ploeg medewerkers, die inderdaad voor Frankrijk reeds veel treilers bouwden, waarvan mag gezegd worden dat zij tot de beste van de Europese vissersvloot behoren.

Deze bij uitstek prachtige treiler zal voorzien zijn van een motor Deutz van 925 P.K. op 380 t/m. De winch wordt geleverd door de fa Bruselle terwijl de schroef er ene is van de firma Osterman van Keulen en de keerkoppeling geleverd wordt door Renk.

Het vaartuig heeft een lengte over alles van 46,30 m, breedte 8,30 m, holte 4,20 m, Bruto ton 355, Visruim 210 m<sup>3</sup> gans in aluminium en gekoeld met het Deens systeem Fréon 22.

Het vaartuig zal een snelheid ontwikkelen van 13,5 knopen en heeft een 17 koppige bemanning.

Bericht aan de  
viskleinhandelaars  
te Zeebrugge

De directeur van de stedelijke vismijn vestigt de aandacht van de kleinhandelaars op art. 2 van het K.B. van 15-3-49 verschenen in het Staatsblad van 15-3-49 en dat als volgt luidt : «De kleinhandelaar moet houder zijn van een rekening of debetbericht waarop de aankoopdatum staat vermeld van de vis die hij te koop aanbiedt en waarop tevens voor iedere soort van aangekochte vis, de hoeveelheid en de globale prijs zijn opgegeven».

De leverancier moet op het ogenblik van de levering van de koopwaar een der voornoemde documenten afleveren. De kleinhandelaars zijn dus verplicht een of ander bewijs van aankoop aan te vragen bij de Verenigde Visafslagers, alvorens de vismijn te verlaten. Diegenen die bovenvermelde schikkingen niet navolgen, aldus het bericht, doen dit op eigen risico.

SOCIÉTÉ ANONYME  
INTERNATIONALE DE  
TELEGRAPHIE SANS FIL

<b>OOSTENDE</b> 21, H. Baelskaai Tel. : 715.70	<b>NIEUWPOORT</b> 46, Kaai Tel. : 231.51	<b>ZEEBRUGGE</b> 4, Wandelaarstr. Tel. : 541.21
--	--	---

**VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN  
DECCA-NAVIGATORS**

**VERKOOP  
VERHUUR  
ONDERHOUD**

S. A. I. T.                      Tot Uw Dienst                      S. A. I. T.  
**MEER DAN 50 JAAR ERVARING IN MARITIEME RADIO**

(vervolg van blz. 11)

aan; enkel 143 personen slaagden in de proeven; hetzij 31 % van het totaal aantal leerlingen of 59,1 % van het aantal ingeschrevenen (zie tabel 2)

TABEL II Aantal leerlingen en geslaagden. Schooljaar 1960-61

	Leerlingen	inschrijv. voor de examens	Geslaagden
Afdeling dek	300	124	94
scheepsleerjongen		53	39
aspirant-schipper ter visserij		30	23
schipper ter kustvisserij		9	7
schipper ter visserij 2e klasse		19	18
schipper ter visserij 1ste klasse		13	7
Afdeling machine	161	118	49
matroos-motorist (-180 pk)		78	30
motorist (-400 pk)		32	15
werktuigkundige ter diepzeevis.	8	8	4
Algemeen totaal	461	242	143

De inschrijvingen liggen minder gunstig voor de afdeling dek: men noteerde slechts 124 inschrijvingen hetzij 41,3 %, terwijl voor de afdeling machine 118 leerlingen op 161 of 73,4 % zich voor de examens aanboden. Men telde evenwel meer mislukkingen voor de afdeling machine: enkel 49 of 41,5 % op 118 examinandis slaagden, terwijl op 124 opgekomen leerlingen voor de afdeling dek 94 of 75,8 % een diploma bekwamen.

Men noteerde het grootst aantal mislukkingen voor de examens van scheepsleerjongens, schipper ter visserij 1ste klasse, matroos-motorist, motorist en werktuigkundige ter diepzeevisserij.

De oorzaken van de mislukkingen zijn van uiteenlopende aard:

— Het officieel examenprogramma is betrekkelijk beknopt. Hieruit volgt dat in sommige visserijscholen een bepaald vak meer in detail behandeld wordt dan in andere scholen. In de examenjury zetelen evenwel leraren zodat de leerlingen soms vragen gesteld worden over de stof die hen niet aangeleerd werd. Het is dan ook noodzakelijk dat het basisprogramma op definitieve wijze uitgewerkt wordt door een officiële en bevoegde commissie.

— De vande vissers zijn in de onmogelijkheid om de lessen van de avond- en de vervolmakingscursussen regelmatig te volgen. Vooral voor de jonge vissers is het hierom aan te raden enkele weken aan wal te blijven om school te lopen. Het geldelijk verlies zou ongetwijfeld later goedge maakt worden door 't behaalde getuigschrift en de vooruitgang inzake vakkennis.

— Het blijkt onmogelijk te zijn tijdens de vervolmakings- of avondcursussen het programma in vier maanden en half af te werken. Het zou dan ook nuttig zijn deze lessen over een volledig schooljaar te spreiden en slechts een examen-zitting te organiseren.

— De spoedcursussen voor motoristen die in bepaalde scholen doorgaan zouden de kandidaten onvoldoende voorbereiden.

— Sommige vissers laten zich voor een examen inschrijven zonder zich ernstig op de proef voor te bereiden, enkel om een voorlopige vergunning te bekomen. Een afschaffing van het systeem voor voorlopige vergunningen of een strenger criterium voor het toekennen ervan dient dan ook overwogen.

Ook de evolutie van de examens uitslagen kan niet bepaald gunstig genoemd worden.

Het aantal diploma's steeg de laatste 10 jaren met 136 tot 143 of met 5,1 %. Het getal geslaagden nam evenwel niet in dezelfde mate toe als de schoolbevolking: in 1961 lukten 143 leerlingen op 461 of 31 % voor 136 leerlingen op 396 of 34,3 % in 1952

De toegekende diploma's voor de afdeling dek liepen terug van 110 in 1952 tot 94 in 1961, terwijl men

voor de afdeling machine een toename van 26 tot 49 geslaagden noteerde.

Van 1951 tot 1961 werden jaarlijks gemiddeld 38 getuigschriften van scheepsleerjongen, 29 diploma's van aspirant-schipper, 6 brevetten van schipper ter kustvisserij, 25 brevetten van schipper ter visserij 2de klasse en 7 brevetten van schipper ter visserij 1ste klasse behaald. Het aantal behaalde getuigschriften vertoonde evenwel van jaar tot jaar wisselvallige schommelingen.

In 1952 werden 26 diploma's voor de afdeling machine toegekend. In de volgende jaren liep dit cijfer op tot 40 in 1956 en viel in 1957 terug tot 17. Het K.B. van 21 mei 1958 betreffende de toekenning van brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij de zeevisserij en de pleziervaart bracht aanvankelijk een gevoelige verbetering. Een groot deel vissers was immers verplicht opnieuw een examen af te leggen aan de voorwaarden van het K.B. te voldoen. Na 1958 begon het getal diploma's vlug te dalen tot 49 in 1961.

De vergunning van motorist (-101 pk), het brevet van machinist voor motoren met inwendige verbranding (-500 pk) werden vanaf 1958 niet meer toegekend, terwijl drie nieuwe diploma's voorzien werden, nl. het brevet van ma-

troos-motorist, (-180 pk), het brevet van motorist (-400 ppk) en 't brevet van machinist voor motoren met inwendige verbranding (-500 pk) werd gelijkgeschakeld met het brevet van motorist (-400 pk) op voorwaarde dat de houder de nodige ervaring aan boord van vissersschepen had opgedaan.

De vissers die in de jaren 1951 tot en met 1953 het uitgangsexamen van aspirant-machinist lukten konden het brevet van werktuigkundige ter diepzeevisserij bekomen indien zij de nodige vaartijd als machinist of hulpmachinist bezaten.

Ondanks de gelijkschakeling van bepaalde diploma's en het toegenomen aantal geslaagden voor de afdeling machine was men verplicht in de loop van 1959 vergunningen uit te reiken aan sommige vissers ten einde het machine-personeel van de visserijvloot op het vereiste peil te brengen en te kunnen houden. De verleende vergunningen waren van bestendige of tijdelijke aard en werden toegekend voor het bedienen van motoren van meer dan 500, 400 of 250 pk.

Door deze vrijstellingen werd de sanering beoogd door het K.B. van 21 mei 1958, gedeeltelijk en voor 'n zekere tijd te niet gedaan.

(vervolgt)

## Steun aan slachtoffers van de aardbeving te Valdivia (Chili)

### Een oproep van de Federale der Viskleinhandelaars

Hieraanvolgende omzendbrief werd ons toegestuurd. Wij menen ons steentje te kunnen bijbrengen met die omzendbrief aan de welwillende aandacht van al onze lezers, reders, vissers en vishandelaars te onderwerpen en deze die middelen bezitten er toe aan te moedigen hun medewerking te verlenen aan dit menselijk medevoelen met de slachtoffers van een der zwaarste aardbevingen ooit gekend.

De brief van de nationale federatie der Viskleinhandelaars luidt:

De Belgische Viskleinhandelaars herinneren zich wellicht de moeilijke periode die ze gedurende de laatste wereldoorlog hebben doorgemaakt.

Enkel de «solidariteit» onder de leden van ons Verbond heeft velen onder ons toegelaten deze toestand te boven te komen.

Het is dus niet aan U dat men de ware betekenis van het woord «solidariteit» moet uitleggen.

Heden ten dage dient deze solidariteit zich op wereldvlak uit te breiden. Het is daarom dat de leden van 't Nationaal Comité thans eensgezind op U wensen beroep te doen.

Sinds verschillende jaren hoort men vooral spreken over moeilijke en zelfs tragische toestanden, in welke menige onder-ontwikkelde gebieden verkeren.

In Chili, en meer bepaald te Valdivia ijvert reeds sinds lange tijd en dit zonder één enkel winstbejag een sociale Belgische gemeenschap die de bevolking helpt leven in een streek, verwoest door een afschuwelijke aardbeving en alwaar de kindersterfte soms stijgt tot 60 %.

De bevolking van Valdivia bestaat vooral uit vissers die amper aan een maandelijks inkomen van 1000 Belgische frank geraken, daar

waar de levensduurte hoger is dan in ons land.

Onze landgenoten van de sociale gemeenschap hebben deze brave lui verenigd in een coöperatieve vissersmaatschappij. Wegens hun ellendige toestand ontbreekt het aan het essentiële materiaal.

Sommige Belgen zenden hen geld andere een visserssloop en nog andere zelfs een ziekenwagen om hun families te kunnen verzorgen.

Wij allen, Belgische vissers, willen hen een «koelwagen» aanbieden die hen zal toelaten de vruchten van hun arbeid naar de grote centra te voeren en waardoor daarenboven de productie alsmede hun financieel inkomen zal verhoogd worden.

Het Nationaal Comité verzoekt u van ganser harte op volgende wijze aan deze operatie te willen medewerken:

#### «SOLIDARITEIT DER BELGISCHE VISSERS»

a) De elgo Chileense verstandsverhouding gaat een persconferentie beleggen ten einde de verbruikers aan te sporen meer vis te kopen op VRIJDAG 23 MAART

want op die dag:

staan ALLE vissers van België de opbrengst van 1 uur arbeid af ten bate van de vissers van Valdivia in Chili.

Ons doel zal bereikt zijn indien éénieder een som van minimum 150 fr zou bijdragen (prijs van 3 plaatsen in de cinema! of een diner in de stad...!)

b) Diegene die wensen deel te nemen aan de operatie «SOLIDARITEIT» plaatsen in hun uitstalraam de plakbrief.

c) Wij verzoeken u allen

VOOR 10 APRIL 1962

uw bijdrage te willen storten op PCR 485 van de Bank van de «Société Générale de Belgique» (Agentschap Brussel Centrum) met de

volgende vermelding: «Een voordeel van postcheekrekening 218.234 van de Nationale Federatie der Viskleinhandelaars «Operatie Solidariteit».

d) de lijst der deelnemers die gestorft hebben zal in ons bulletin gepubliceerd worden..

Het is dus onze federatie die de controle van het ganse financieel aspect van deze zaak op zich zal nemen.

De ingezamelde sommen zullen integraal worden besteed aan de concrete gift die we doen en zij die 't zouden wensen kunnen de «frigo-camion» bezichtigen en dit ter gelegenheid van de plechtigheid van overhandiging aan de ambassadeur van Chili.

Ten slotte zal in Chili deze wagen toevertrouwd worden aan een Belg Mr Alain Burtomboy, lid van de sociale ploeg en die tevens verantwoordelijk is tegenover de coöperatieve van de vissersmaatschappij. Wij zijn er van overtuigd dat al onze leden deel zullen nemen aan deze daad van menselijke solidariteit en bij voorbaat danken we hen van harte.

Uw gebaar zal u evenwel interesseren ingevolge de oproep door de pers gericht aan het klienteel. Gelieve te aanvaarden, Waard Collega, onze meeste genegen gevoelens.

Voor het Nationaal Comité De Secretaris-Generaal, Louis Wijninck; De voorzitter, Paul Blaret; De onder-voorzitters, Petrus Goovaerts, Antwerpen, Pierre Huybrechts, Gent, Emile Trochs Brussel; De leden: Pierre Cattie Brussel; Théo Morel Antwerpen; Pierre Vanden Driessche Leuven; Kamiel Devolder Antwerpen; Masset Luik Damme Deinze; Louis Masset Luik Gaston Faellet Charleroi; Gustave Dauge Charleroi.

# Wordt Zeebrugge petroleumhaven van Antwerpen?

ERNSTIG ONDERZOEK MAAR GEEN BEGINSSELBESLISSING

De vraag of Zeebrugge moet uitgebouwd worden tot de petroleumvoorhaven van Antwerpen wordt thans volgens de minister van Openbare Werken ernstig onderzocht. Tot dusver werd echter nog geen enkele beslissing terzake genomen.

De minister verstrekte deze uitleg aan volksvertegenwoordiger Vandamme (CVP) die er op wees dat Terneuzen grote inspanningen doet om de petroleummaatschappijen er toe te brengen hun raffinaderijen in de nabijheid te vestigen.

Een uitgebreid net van pijpleidingen aldus de h. Vandamme vertrekkend van Rotterdam, Willemshaven, Lavera, en Genua heeft de bouw van raffinaderijen op grote

afstand der havens veroorzaakt. Thans worden verscheidene raffinaderijen gebouwd in Duitsland of werden hiervoor beslissingen genomen (Frankfurt, Beieren, Bietigheim, Godurf). Zelfs de Belgische Petrofina bouwt een raffinaderij te Duisberg-Wenenkamp. Gulf gaf de voorkeur aan Rotterdam boven Antwerpen om haar raffinaderijen te bouwen.

De volksvertegenwoordiger stelde de vraag of deze ontwikkeling niet bewijst dat het uitblijven van de werken om Zeebrugge tot voorhaven van Antwerpen uit te bouwen vooral op het gebied van de petroleumvaart, zeer schadelijke gevolgen heeft voor de Belgische Economie.

Uit het ministerieel antwoord blijkt, dat volgende werken voor Zeebrugge gepland zijn:

Indijkingswerken van het westerschiereiland 70 miljoen fr, baggerwerken door de pas «Het Zand» 40 miljoen fr., nieuw nijverheidsdok in de achterhaven 60 miljoen fr.

Werken in uitvoering: indijkingswerken — eerste deel van de oostelijke afdamming, 173 miljoen fr; kaaimuren aan de westelijk in te dijken bank, 214 miljoen fr; uitbreidings- en moderniseringswerken zee-station 15 miljoen fr; verdiepingwerken in de rede 20 miljoen fr.

Werken die weldra beginnen: baggerwerken door de pas «Het Zand» 80 miljoen frank.

OOSTENDSE  
VISMIJNECHO'S

vervolg van blz. 9

brengsten geen sprake kon zijn. Koolvis moest worden opgevangen kabeljauw, werd verkocht aan redelijke prijzen. De besommingen varieerden van 157.450 fr naar 183.000 fr voor de O.228 en de O.86.

## TE VEEL KANAALSOORTEN

Nog acht kanaalschepen op de woensdagmarkt met omvangrijke vangsten. Een vangst van meer dan 650 bennen en verschillende van bij de 400 bennen. Dank zij deze grote vangsten werden toch een paar renderende uitslagen geboekt. Kabeljauw geraakt ook hier niet hoger dan de opvangprijs. Vlaswijting kreeg 50 fr per ben meer. Voor keilrog werd meer betaald dan verleden week. Ook hier echter werd genvangsten waren allemaal zeer goed. De tonklein zodat de opbrengsten niet hoog opliepen. Toch nog een paar dure soorten als soldaten, staartvis, tarbot, platjes en knorraan. Opbrengsten van 85.320 voor de O.140 naar 221.570 fr voor de O.286.

Minder westschepen dan de vorige dagen. Een kleine vangst en twee vangsten met nogal wel tong en vis. De eerste reis van de Z.590 leverde een opbrengst van 76.090 fr op. De vangst was omvangrijk zodat het wel spijtig is dat voor deze eerste reis de markt niet getroffen werd. Roggen waren zeer goedkoop en moesten herhaaldelijk opgevangen worden. De laagste uitslag hier was voor de O.196 die maar tot 35.040 fr geraakte. Zonder tongen is er momenteel aan geen opbrengst te geraken, dit van geen enkele visgrond.

Van andere visgronden samen kwamen woensdag nog vier schepen. Hierbij zijn de beide kustschepen niet begrepen die ieder ook 'n mooi vangstje konden binnenzetten wel hoofdzakelijk bestaande uit wijting. Tongen van de Witte Bank en de Oost waren tamelijk goedkoop en troffen het ongeluk dat ze op het einde van de markt moesten worden verkocht. Toen waren de prijzen dalend zodat nogal wat schade geleden werd. Platvis kreeg aanvankelijk goede prijzen maar was op het einde van de verkoop ook goedkoper. Platjes hielden redelijk goed stand.

## De proefreis van de O.129 «Amandine»

Binnen zeer korte tijd zal een nieuwe treiler de weg der onberekenbare zee kiezen, waardoor de Oostendse vissersvloot, en meer bijzonder de diepzeevissersvloot opnieuw een eenheid sterker zal zijn. Het was inderdaad zaterdag jl. dat de O.129 «Amandine» van de rederij Verhaeghe en Vincent haar proefreis deed. De weersomstandigheden waren ideaal en omstreeks 9 uur lag de prachtige, wit-grijze eenheid voor de sluisen.

Tijdens een kort onderhoud dat wij hadden met reder Verhaeghe kunnen wij ons niet van de mening ontdoen dat dit een grote dag moet geweest zijn voor hem, alsook voor zijn vennoot en schoonzoon Vincent. In de weinige woorden welke hij sprak, klonk een zekere ontroering maar tevens een fierheid waarbij wij ons overgelukkig aansluiten. De bouw van een vaartuig, laat staan een diepzeetreiler, is steeds 'n gebeurtenis waarop de eigenaars fier mogen zijn want het is een gedurfd initiatief, en tevens een daad die navolging verdient. Het doel is inderdaad al de verouderde en niet langer rentabele eenheden uit de vaart te nemen en te vervangen door moderne aangepaste vissersvaartuigen die de mogelijkheid tot een economische uitbating

kunnen waarborgen. Vorige week de Z.590 «Horizont» en thans de O.129 «Amandine». Dergelijke feiten wijzen onweerlegbaar op een gunstige kentering van onze vissersvloot die meer en meer toegespitst wordt op de nieuwbouw. Wij menen inderdaad te weten dat reeds bij verschillende plaatselijke werven bestellingen gedaan werden voor de bouw van nieuwe vissersvaartuigen. Wij kunnen dit initiatief enkele toejuichen en dat andere ook te verwachten zijn.

De O.129 «Amandine» is een prachtige stalen diepzeetreiler welke gebouwd werd door de scheepswerf Panesi. Wij dienen hier tevens een hartelijk proficiat te richten tot de scheepsbouwers die de hun opgelegde taak waarlijk tot in de puntjes verzorgd hebben en wij durven gerust beweren dat de gloednieuwe O.129 «Amandine» een van de pronkstukken is van onze vissersvloot. Het vaartuig heeft een sierlijke lijn waar tevens 'n stevigheid uitstraalt die alle waarborgen biedt voor een behouden vaart. De werf Panesi haalt ere van zijn werk.

Tijdens de proefreis werd de aanwezigheid opgemerkt van volksvertegenwoordiger Dries Claeys alsook

verschillende Nederlandse personaliteit n uit het bedrijf, zoals ondermeer een afvaardiging van de «Industrie» motoren.

De eigenlijke proefreis mag als volledige geslaagd aanzien worden Wij willen ons dan ook aansluiten en zeggen aan de reders en de bemanning: Behouden vaart en rijke vangsten.

## DANK VAN KON.

### WERK IBIS

### EN GODTSCHALCK

Door toedoen van ons blad werd er aan de wezen van het Kon. Werk Ibis en de oude zeelieden in Godtschalck voor Kerstdag en Nieuwjaar gezorgd.

De besturen van deze instellingen verzochten ons langs deze weg de milde gevers te bedanken voor ons jaarlijks initiatief en de milde giften.

## WAAG JE KANS EN VIS

Voor drie weken tijdens een uitzending van het televisiespel «Waag je Kans» dat doorgaat op zaterdagavond traden de «Heiste Klakkertjes» op. Door de voorsteller van het programma werd toen gewezen op het feit dat sommige van die Klakkers dezelfde avond nog moesten zee kiezen om het mogelijk te maken verse vis op de tafel te brengen.

Vorige week zaterdag 11. werd 'n Oostendse beweging naar Brussel uitgenodigd om deel te nemen aan hetzelfde verrassingsspel. Aan het einde van het programma werd door de voorzitter van de Oostendse vereniging een geschenk aangeboden aan de «conferencier». Dit geschenk was wel typisch Oostendse en trok nogmaals de aandacht op de vis, het waren «droge schullen» die heel zeker in de smaak vielen en dankbaar aanvaard werden. Ook aan de jury werd een visgeschenk aangeboden. Het is zeker prijzenswaardig dat op zulke momenten aan de vis wordt gedacht. Spijtig dat niet altijd de gelegenheid wordt aangegrepen om de vis t.r. gelegenheid van allerhande manifestaties en bijeenkomsten, op het voorplan te brengen. De leuze zou moeten zijn «Vispropaganda overal en altijd».



## PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

### UURTABEL

voor de week van 25-3-62 tot 31-3-62

### PASSAGIERSBOTEN

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

**Afvaarten uit Dover:**  
- alle dagen te 12.10 (2) en te 17.10 (3)  
(1) vervoert ook auto's op 26, 28, 29 en 31-3-62  
(2) vervoert ook auto's op 25, 27, 29 en 30-3-62  
(3) vervoert ook auto's

### CAR-FERRIES

**Afvaarten uit Oostende:**  
- op 25, 27 en 30-3-62 te 12 uur

**Afvaarten uit Dover:**  
- op 26, 28 en 31-3-62 te 12 uur

# “Van de NEDERLANDSE Visserijgolf”

## IN 1961 WAS AANVOER VAN VIS GROTER DAN IN HET JAAR 1960

In het jaar 1961 heeft de totale aanvoer van visserijproducten in Nederland 301 miljoen kg bedragen met een waarde van f 141,7 miljoen tegen 286,5 miljoen kg voor f 137 miljoen in 1960.

De rondvisproductie verminderde met 0,8 miljoen kg door daling in de aanvoer van kabeljauw, schelvis en koolvis, terwijl juist de wijtingproductie sterk steeg. In de opbrengst kwam slechts weinig verandering.

Het totale beeld ziet er als volgt uit:

WAARDE	HOEEVEELHEID			
	1960	1961	1960	1961
Visserijproducten	288,5	301,1	137,0	141,7
Rondvis	27,4	26,6	15,1	14,9
Platvis	24,4	28,5	34,0	43,2
Verse haring	51,1	55,4	15,1	15,3
Gezouten haring	57,6	58,1	30,3	27,9
Makreel	25,2	24,5	5,8	5,3
Mosselen	67,5	74,3	7,8	8,9
Garnalen	4,3	5,6	10,0	8,6
Zoetwatervis	4,6	3,8	9,5	8,1

De aanvoer van platvis toonde een merkelijke stijging (4,1 miljoen kg), van de tongproductie. De stijging in de tongprijzen deed ook de platvisopbrengst met 9,2 miljoen gulden toenemen. De aanvoer van verse haring steeg met 4,3 miljoen kg tot 55,4 miljoen kg. De aan land gezette hoeveelheid gezouten haring (58,1 miljoen kg) toonde in vergelijking met 1960 slechts weinig verandering (0,5 miljoen kg), echter verminderde door lagere prijzen de opbrengst met 2,4 miljoen gulden.

De makreelproductie (24,5 miljoen kg) daalde ten opzichte van 1960 met 0,7 miljoen kg.

De verzending van mosselen nam met 6 miljoen kg toe tot 74,3 miljoen kg. De garnaalproductie steeg met 1,3 miljoen kg tot 5,6 miljoen kg, maar door een daling in de prijzen verminderde de opbrengst tot 8,6 miljoen gulden.

De totale aanvoer van consumptievis uit het IJsselmeer verminderde voornamelijk door kleinere producties van snoekbaars en paling.

Ten aanzien van de hoeveelheid niet voor consumptie bestemde vis kan volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek worden vermeld dat de hoeveelheid niet (ondermaats vis uit het IJsselmeer) met 1,7 miljoen kg steeg.

Alles in miljoenen kg en miljoenen gulden.

De totale aanvoer was in december 25,4 miljoen kg met een waarde van 11,8 miljoen gulden. In de overeenkomstige maand van 1960 werd er 27,3 miljoen kg voor 11,3 miljoen gulden aangebracht. De daling ten opzichte van 1960 was een gevolg van kleinere rondvis en

### PRODUKTSCHAPS- PRIJZEN

Mandag 26 maart worden in Houtrust te Den Haag de produktschapsprijzen uitgereikt. Er zal weer een Hollandse koffietafel worden ingericht.

schaal- en weekdieren (mosselen). De teruggang bij de rondvis werd veroorzaakt door een lagere productie bij alle rondvissoorten. De aanvoer van platvis nam toe door een stijging in de productie van tong. Van verse haring steeg de aanvoer met 1,4 miljoen kg, terwijl aan gezouten haring wat minder (- 0,2 miljoen kg) werd aangevoerd. De verzending van mosselen daalde met 2,2 miljoen kg. De aanvoer van garnalen toonde een toeneming met 0,1 miljoen kg, de opbrengst daalde echter door lagere prijzen. In de aanvoer van consumptievis uit het IJsselmeer kwam slechts weinig verandering.

## VISDETAILHANDEL TEGEN VRIJE ZATERDAGNAMIDDAG

De commissie detailhandel in vis is in grote meerderheid tegen een vrije zaterdagmiddag gekant. Men zegt dat er ten aanzien van de consumptie van vis in Nederland uitsluitend op vrijdag een traditie bestaat. De verkoop op zaterdag heeft daardoor in sterke mate een impuls karakter gekregen. Een kompenserende omzet op andere dagen wordt daarvoor niet gevonden. Het produkt is uiterst bederfelijk, wordt er gesteld. Indien niet de mogelijkheid bestaat van een behoorlijke verkoop juist tegen het weekeinde, ontstaan onvermijdelijk grote verliezen. Hierbij is ook van belang, aldus de commissie, dat de aanvoer voor de binnenlandse markt een onregelmatig karakter heeft, zodat een scherpe planning in vele gevallen niet mogelijk is.

Verdere argumenten zijn het weinige personeel, dat de detailhandel in vis in dienst heeft en het ontbreken van de noodzaak om in deze branche de kleine ondernemer tegen zichzelf te beschermen, door hem een vrije zaterdagmiddag te garanderen.

De visdetaillist wil een vrije middag liever gebruiken om als koper op te treden in andere zaken in de eigen woonplaats of elders.

De commissie zegt, dat men ten aanzien van de omzet geen enkele verwachting heeft van een koopavond op vrijdag.

## VISSERIJSNIPPERS

— DE NEDERLANDSE visserij-schepen, die om de Noord vissen hebben een grote concentratie Russische vleetschepen aangetroffen. Ook de andere Europese visserijlanden, behalve Frankrijk waren hier vertegenwoordigd. De vangsten waren zeer wisselvallig. De pechvogels deden trekken van vier uur voor 10 manden vis, de gelukvogels konden na twee uur 80 tot 100 manden ophalen, meest naaring, makreel, koolvis en wijting. Schelvis wordt heel weinig gevangen.

— DE DOOR DE SCHEEPSWERF D. en JON. BOOT te Alpen aan de Aijn ai te leveren Katwijkse logger « Michiel » is dij net ameren in de vaarungse naven door een verkeerd manoeuvre in de brug, zeer onzacht in aanraking gekomen met de kademuur.

— HET PRIJSINDEX-CIJFER voor de visserij (1950-52 = 100) oecuroog 133 tegen 120 in november en 120 in december 1960. De stijging ten opzichte van november wordt veroorzaakt door hogere prijzen van rond- en platvis en zoetwatervis. De stijging ten opzichte van december 1960 werd op zeer zachte wijze veroorzaakt.

— Voor K. DRIJVER te Oostend is bij de scheepswerf Seymonsbergen te Amsteraam gebouwd de kotter TX.33 Jan Maarten. De inhoud bedraagt 100 ton, de lengte over alles 26,20 meter, de breedte 6,20 meter en de holte 2,90 meter. De hoofdmotor is een industrie-diesel van 275 pk.

— Aan K. Post te Den Helder is verkocht de vorige TX.33, Nil Desperandum Deo Duce. Deze in 1959 gebouwde kotter van 85 ton komt onder de naam HD.8 Drie Gebroeders, in bedrijf.

## KONFERENTIE OVER BEVORDERING VAN KONSUMPTIE VAN VIS

In Parijs zal van 3 tot 5 april een bijeenkomst worden gehouden in het gebouw van de OESO, waar deskundigen uit tal van landen der Europese Gemeenschap zich zullen beraden over de middelen om de consumptie van vis op te voeren. De Belgische deskundige Coudekerque - Lambrecht zal een rapport uitbrengen over de propagandamethoden, die in de aangesloten landen worden toegepast om de consumptie van verse vis op te voeren. Men zal nagaan of men kan tot uitbreiding van dergelijke akties kan komen, of door het toepassen van nieuwe methoden, of door het verbeteren en intensiveren van de bestaande systemen. Als sprekers zullen optreden de deskundigen mr Murray (Verenigde Staten), mr A. Schreiber (Denemarken), mr J.O.A. Leach (Gr. Brittannie), dr Deguiral (Frankrijk), mr H. Hauge (Noorwegen) en mr G. Aberg (Goteborg).

— DE KW.53 VIJF GEZUSTERS is omgedoopt. Dit schip, de opvolger van de enkele jaren geleden gezonken vorige KW.53 De Vijf Gezusters, heet nu KW.53 Willem Henry.

— DE SCH.162 CLARA is ditmaal in IJmuiden binnengelopen, in plaats van te Scheveningen, omdat er een sterfgeval in de familie van een aer opvarenden was opgetreden.

— TRAWLER KW.51 te water gelaten. Vorige week is bij NV Sleephelling Mij « Scheveningen » de trawler KW.51 « Ora et Labora » door mevrouw Guyt, echtgenote van de reder C. Guyt uit Katwijk, te water gelaten. De KW.51 is het derde nieuwe vaartuig na de oorlog van de rederij Guyt uit Katwijk. De KW.51 is 34 m. lang, en heeft een motor van 625 pk en moet een snelheid hebben van 12 1/4 mijl. Bij deze tewaterlating kreeg mev. Guyt een gouden medaille van de NV Sleephelling aangeboden. Het ligt in de bedoeling om de KW.51 bij de nieuwe teelt in de vaart te brengen.

— BIJ DE COOP. VER. SCH. epswerf Vooruit te Zaandam is voor rekening van de rederij T. de Haas en P. Hoek gebouwd de kotter KW.191 Deo Volente. Het schip heeft een bruto inhoud van 100 ton, de lengte is 26,60 meter, de breedte 6,20 meter, de holte 2,80 m. De voortstuwing geschiedt door een Bolnes dieselmotor van 360 pk.

— DE SCH.27 ONDERNEMING II, krijgt nu het bemanningsverblijf achterin. Daartoe is het in Spaardam op een werf gebracht.

## TE KLEINE MAASWIJDTE : 8.000 F boete in Nederland

Als een visser door gebruik te maken van netten met een te kleine maaswijdte meer vis vangt en dus meer verdient, moet hij die winst in de vorm van een boete terugbetalen. Dat is het standpunt van de Haarlemse officier van Justitie, mr. Bredius.

De kwestie is vanmorgen aan de orde gekomen, toen een Katwijkse schipper-eigenaar terechtstond voor de economische rechter, mr. Vink, omdat hij op 21 oktober sleepnetten had gebruikt met een maaswijdte van 69 mm in plaats van de toegestane 75 mm.

Men neemt in visserijkringen aan dat de winst door te kleine mazen ongeveer tien percent van de besomming bedraagt, en de voorgestelde schikking van f 1.000 was bij een besomming van f 13.500 dus nog soepel geweest.

De Katwijker had daar echter niet in berust, omdat hij maar vijf trekken had gedaan in de storm, waarna het net zo was gekrompen dat aan de wal de te kleine maaswijdte bleek. De verdachte was daar zelf niet van op de hoogte geweest en hij had het net dan ook frank en vrij opgehangen.

Tijdens de zitting klaagde hij er over dat de nettenfabriek hem blijkbaar een verkeerd net had verkocht.

# MARKT IJMUIDEN

## AANVOEREN

### EN

## BESOMMINGEN

### DONDERDAG

Aanvoer : 7550 kisten waarvan 771 tong en tarbot, 8 heilbot, 20 tongschar en schartong, 867 schol, 17 schar, 23 bot, 920 haring, 93 makreel, 638 schelvis, 647 wijting, 1118 kabeljauw en gul, 12 leng, 2 ham, 2 wolf, 15 poon, 2376 koolvis, 21 diversen.  
BESOMMINGEN : KW.80 f.11.800 ; KW.121 f.30.400 ; KW.3 f.18.580 ; SCH.210 f.20.800.

### VRIJDAG

Aanvoer : 3655 kisten waarvan 995 tong en tarbot, 1 heilbot, 788 schol, 28 schar, 35 bot, 1290 haring, 66 schelvis, 172 wijting, 245 kabeljauw en gul, 5 poon, 30 diversen.

Besommingen : IJM.18 f.12.650 ; KW.124 f.11.000 ; KW.183 f.11.250 ; KW.46 f.16.350 ; KW.33 f.14.780 ; KW.152 f.13.270 ; KW.194 f.11.740 ; KW.189 f.11.100 ; KW.139 f.17.500 ; SCH.27 f.15.700 ; SCH.153 f.19.400.

### ZATERDAG

Aanvoer : 2700 kisten, waarvan 247 tong en tarbot, 244 schol, 5 schar, 2050 haring.  
Besomming : KW.164 f.9.100.

### MAANDAG

Aanvoer : 11.640 kisten, waarvan 2011 tong en tarbot, 6 heilbot, 15 tongschar, en schartong, 1774 schol 66 schar, 61 bot, 3558 haring, 24 makreel, 371 schelvis, 789 wijting, 536 kabeljauw en gul, 12 leng, 3 ham, 11 poon, 2366 koolvis, 36 diversen.  
Besommingen : KW.159 f.37.800 ; VL.110 f.21.490 ; KW.171 f.16.400.

### DINSDAG

Aanvoer : 8980 kisten waarvan 1602 tong en tarbot, 4 heilbot, 15 tongschar en schartong, 1139 schol, 43 schar, 22 bot, 2184 haring, 144

makreel, 241 schelvis, 629 wijting, 832 kabeljauw en gul, 25 leng, 2 ham, 3 wolf, 20 poon, 1044 koolvis, 35 diversen.  
Besommingen : VL.131 f.24.600 ; SCH.117 f.17.200.

### WOENSDAG

Aanvoer : 5710 kisten, waarvan

# Brief uit Yerseke

Brief uit Yerseke nr 863

Yerseke 17 maart 1962

## OESTERVERZENDING FEBRUARI 1962

De cijfers hierover met die van februari vorig jaar ter vergelijking, kwamen weer vrij.

Er blijkt uit dat in Holland werden geplaatst 105.752 stuks tegen 123.825 vorig jaar ; België nam nu 1.419.390 stuks af tegen 1.859.110 stuks in 1961 ; Frankrijk nu 873.900 en toen 1.181.500 ; Duitsland nu 174.367, toen 187.788 ; Engeland nu

409 tong en tarbot, 7 tongschar en schartong, 377 schol, 6 schar, 15 bot, 1297 haring, 125 makreel, 378 schelvis, 438 wijting, 2320 kabeljauw en gul, 11 poon, 292 koolvis, 35 diversen.

Besommingen : KW.4 f.19.590 ; KW.42 f.16.960 ; KW.15 f.24.860 ; KW.39 f.31.000 ; KW.54 f.15.710 ; IJM.154 f.11.100 ; IJM.54 f.10.660 ; VL.110 f.21.400.

112.950, toen 255.000 ; Zwitserland nu 109.150, toen 83.200 ; « diverse landen » 53.680 stuks tegen 48.200 exemplaren verleden jaar. Een totaal voor febr. '62 van 2.849.189 stuks tegen 3.468.643 stuks in '61. Dus ruim 600.000 minder dan verleden jaar. Over het ganse seizoen gezien tot en met februari zijn er thans 3.058.601 oesters minder uitgevoerd vergeleken met vorig jaar.

We zien dat alle afnemende landen achterstaan tegen vorig jaar, behalve Zwitserland en « diverse landen » die iets meer afnamen.

« Het zal moeite kosten om dit jaar de dertig miljoen te bereiken » schrijft de korrespondent van ons plaatselijk blad onder de voornoemde cijfers. Wat aantal betreft was dus 't seizoen tot nu toe minder goed dan vorig jaar, maar de **prijsverhoging** en **gewichtsverhoging** maken toch nog veel goed.

— o —

De mossel-afname daalt sterk en men merkt dat seizoen 1961-'62 naar het einde spoedt.

Voor de inleggerijen is het seizoen reeds af, want die stopten het werk vorige week. Alleen de niet te grote voorraden worden nog verzonden. Naar men zegt zou de laatste verzending van mossels toegelaten zijn op zaterdag 14 april. Wat wil zeggen dat de laatste week voor Pasen geen mossels meer te bekomen zullen zijn. Waarom niet die laatste week voor Pasen mossels verkrijgbaar worden gesteld, weten we niet. Wel weten we dat het een afwijken van een oude gewoonte is.

Wat de vooruitzichten voor het volgende seizoen aan gaat, althans wat de regels van 't spel betreft, kan worden gezegd dat er een klein beetje schot in komt. **Zijn we wel ingelicht**, dan zou de handelaar straks zelf kunnen bepalen welke mossels hij wenst en van welke kweker hij verkiest af te nemen. Dit is een (eerste !) stap in de goede richting, al vinden we het spijtig dat dit alleen geldt voor de atname van de beste soorten. Maar de beraadslagingen zijn nog niet ten einde en misschien wordt dit recht voor de handelaars wel geldig voor alle soorten. Als gezegd, het overleg duurt voort.

Het belangrijkste punt moet nog worden besproken en geregeld. **En atdoenac geregeld**. Met name de meedogenloze concurrentie van « Solidair » de uit mosselkwekers bestaande verzerzendingen-organisatie **moet worden ingetoomd of geheel onmogelijk gemaakt**. Wijl tot nu alle middelen daartoe faalden, wacht men van geen middel meer effect dan een gevoelige prijsvermindering toe te passen op de door kwekers geleverde mossels aan « de Centrale ». **Het is een paardenmiddel, maar het moet**. Deze etterbuil dient uitgesneden. Een groot kwaad rechtvaardigt het nemen van krasse maatregelen.

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

	15-3-1962	16-3-1962	17-3-1962	19-3-1962	20-3-1962	21-3-1962
Tongen, grote — Sole, grosse	4.— 3.60	4.— 3.60	3.70- 350	3.90- 3.70	3.90- 3.60	3.80- 3.60
3/4 tongen — 3/4 sole	3.30- 2.90	3.20- 3.—	3.— 2.80	3.20- 2.60	3.20- 2.80	3.— 2.70
Bloktongen — Sole moyenne	3.40- 3.—	3.60- 3.10	2.90- 2.60	3.— 2.50	3.— 2.60	2.90- 2.60
Voor-kleine — Petite	4.— 3.40	4.10- 3.60	3.60- 3.—	3.40- 3.—	3.40- 3.60	3.20- 3.—
Kleine — Toute petite	3.40- 2.90	4.30- 3.50	3.50- 3.—	3.20- 2.70	3.50- 2.70	3.20- 2.80
Tarbot, groot — Turbot, gros	4.49- 3.90	4.30- 3.90	3.80- 3.60	4.— 3.60	4.30- 3.70	4.50- 3.70
Middel — Moyenne	92.— 60.—	.....	78.— 55.—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	130.— 72.—	130.— 67.—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	26.— 23.—	36.— 34.—	21.— 18.—	27.— 26.—	27.— 19.—	26.— 25.—
Grote iek — Grosse	29.— 23.—	44.—	21.— 18.—	27.— 26.—	27.— 21.—	26.— 25.—
Kleine iek — Petite	33.— 23.—	30.— 28.—	26.— 21.—	29.— 27.—	31.— 24.—	28.— 25.—
Iek 3e slag — 3e sorte	30.— 21.—	.....	20.— 18.—	34.— 26.—	33.— 25.—	29.— 26.—
Platjes — Toute petite	35.— 16.—	.....	27.— 14.—	35.— 14.—	36.— 17.—	31.— 13.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	31.— 27.—	30.— 26.—	.....	65.— 34.—	49.— 34.—	52.— 31.—
Middel — Moyen	37.— 27.—	36.— 20.—	.....	52.— 33.—	44.— 31.—	50.— 36.—
Kleine — Petit	27.— 13.—	43.— 14.—	.....	37.— 27.—	38.— 27.—	43.— 31.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	33.— 20.—	28.—	.....	36.— 25.—	44.— 25.—	32.— 20.—
Kabeljauw — Cabillaud	46.— 22.—	54.— 23.—	34.— 32.—	52.— 26.—	62.— 29.—	46.— 20.—
Gullen — Petit cabillaud	35.— 19.—	50.— 28.—	37.— 28.—	40.— 28.—	47.— 36.—	38.— 22.—
Hozemondhamme — Baudroie	156.—	.....	.....	164.—	160.—	.....
Wijting — Merlan	16.— 8.—	27.— 8.—	20.— 10.—	27.— 10.20	30.— 10.—	29.— 8.—
Schar — Limande	50.— 26.—	56.— 31.—	26.— 22.—	40.— 22.—	50.— 27.—	39.— 34.—
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	80.— 60.—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	50.— 16.—	.....	.....	45.— 26.—	48.— 24.—	50.— 38.—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan —	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	21.—	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	27.— 24.—	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	20.—	.....	.....	28.— 27.—	30.— 28.—	.....
Schartong — Cardine	25.— 16.—	17.60-14.—	13.60-11.—	28.— 17.—	32.— 31.—	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	23.40-11.—	23.20-11.—	24.— 11.—
Ijle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	3.60- 1.80	3.80- 3.70	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	16.— 12.—	.....	.....	4.— 3.—	4.— 3.30	4.— 2.10
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	26.— 15.—	20.— 17.—	18.— 16.—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	51.—	.....	.....	42.— 44.—	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	28.—	.....	.....	44.—	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	13.— 8.—	.....	8.—	8.10- 3.—	13.— 8.—
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	.....	.....

## ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING

### REDERSCENTRALE S.V. HANDELSVERENIGING

— 0 —

Er wordt ter kennis gebracht dat de Algemene Statutaire Vergade-

Voor  
nieuwbouw  
en  
herstellingen  
van  
schepen

N.V.

# BELIARD- MURDOCH

2049V

ring van de REDERSCENTRALE s.v., Handelsvereniging, volgens art. 19 der standregelen zal plaats grijpen op vrijdag 6-4 a.s. te 10 u. 30, ten stadhuijze (ingang naast het uurwerk). Alle reders welke een aandeel onderschreven hebben worden dringend uitgenodigd deze Algemene Vergadering bij te wonen. Deze reders welke Oostende niet bewonen worden de reiskosten vergoed op verzoek.

- Volgende punten zijn op de dag-orde vermeld :
1. Reden uitstel algemene vergadering ;
  2. Verslag Raad van Beheer van de werking gedurende 1961 ;
  3. Verslag van het College van Kommissarissen ;
  4. Goedkeuring van de balans en verlies- en winstrekening gesloten op 31-12-61 ;
  5. Bestemming te geven aan de teveel geïnde bijdragen 1961 ;
  6. Ontlasting te verlenen aan beheerders en kommissarissen ;
  7. Herkiezing van de helft van de beheerders, met name : Ch. Decrop, J. Desaever, M. Lambregt, R. Bailyu, J.P. Duquenne, R. Bauwens, P. Vandenberghe, J. Seghers, R. Blondé.
  8. Herkiezing van de helft van de kommissarissen, met name : Haerinck en Berbiers ;
  9. Wijzigingen aan artikel 3, 5, 7, 8, 9, 10, 15, 17 en 25, van de statuten ;
  10. Allerlei.

Het Bestuur

REDERSCENTRALE S.V.,

Handelsvereniging.

(2738V)

# Kursaal

OOSTENDE

### Night-Club „LA CHAMPAGNE”

Zaterdag 24 en  
Zondag, 25 maart  
van 22 uur af.

Zondag 25 maart  
van 16 tot 19 uur.

### ALAIN BARRIERE

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  
ANDRE JEAN

Inlichtingen :

Kursaal Oostende

Tel. (059) 751.11.

### Koninklijke Schouwburg Oostende

Maandag 26 maart te 20 uur.

KONFERENTIE  
„EXPLORATION DU MONDE”

### „PORTUGAL, PAYS DES CONQUERANTS”

Joor André Petit.  
Plaatsen : 50 - 40 - 30 en 20 fr.

Zondag, 1 april te 20 uur.

De „PRODUCTIONS  
GEORGES HERBERT”  
stellen voor

### „CHER MENTEUR”

van Jerome Kilty.  
met MARIA CASARES  
en PIERRE BRASSEUR.  
Enscenering : Jerome Kilty.  
Plaatsen : 160 - 110 en 80 fr.

Inlichtingen :  
Kon. Schouwburg Oostende  
Tel. (059) 713.22.  
(2739V—4055W—11241N)

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

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

## N.V. ANGLO BELGIAN COMPANY

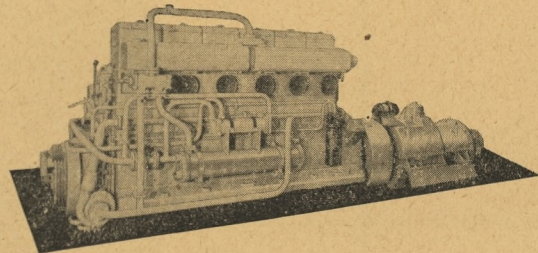
WIEDAUWKAAL, 35, GENT, Tel. 23.45.41 (5 lijnen) Telex 9.298.

AGENTEN :

I.V.E.S. Mac Leodstraat, 2, OOSTENDE. Tel. 755.04.

VAN ROSSUM'S MOTOREN, Papendrecht. Holland

Tel. Dordrecht 6171.



DIESEL MOTOREN A.B.C.  
van 4 tot 840 PK

ONDERHOUDSDIENST :

V.O.S., Nieuwe Werfkaai, 3, OOSTENDE. Tel. 729.04.

P. DE COKER, Rederijkaai, 22, ZEEBRUGGE.

Tel. 050/542.66.

VAN ROSSUM'S MOTOREN, Papendrecht. Holland.

Tel. Dordrecht 6171.

# 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

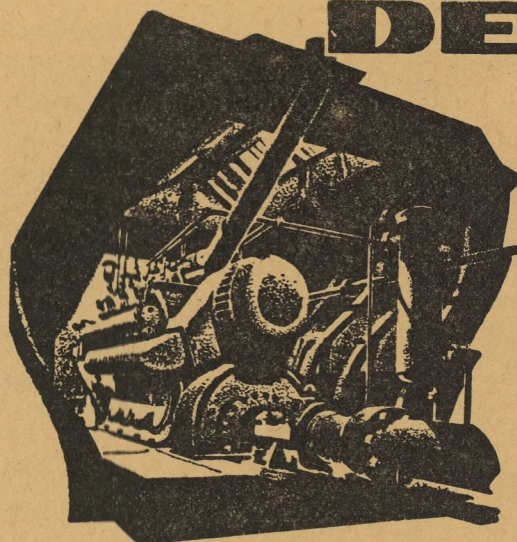
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



# DEUTZ

*Diesel-*  
**SCHEEPS-**  
**MOTOREN**

VAN  
5-1500  
PK

**VALCKE GEBROEDERS. N.V. OSTERDE**

AST