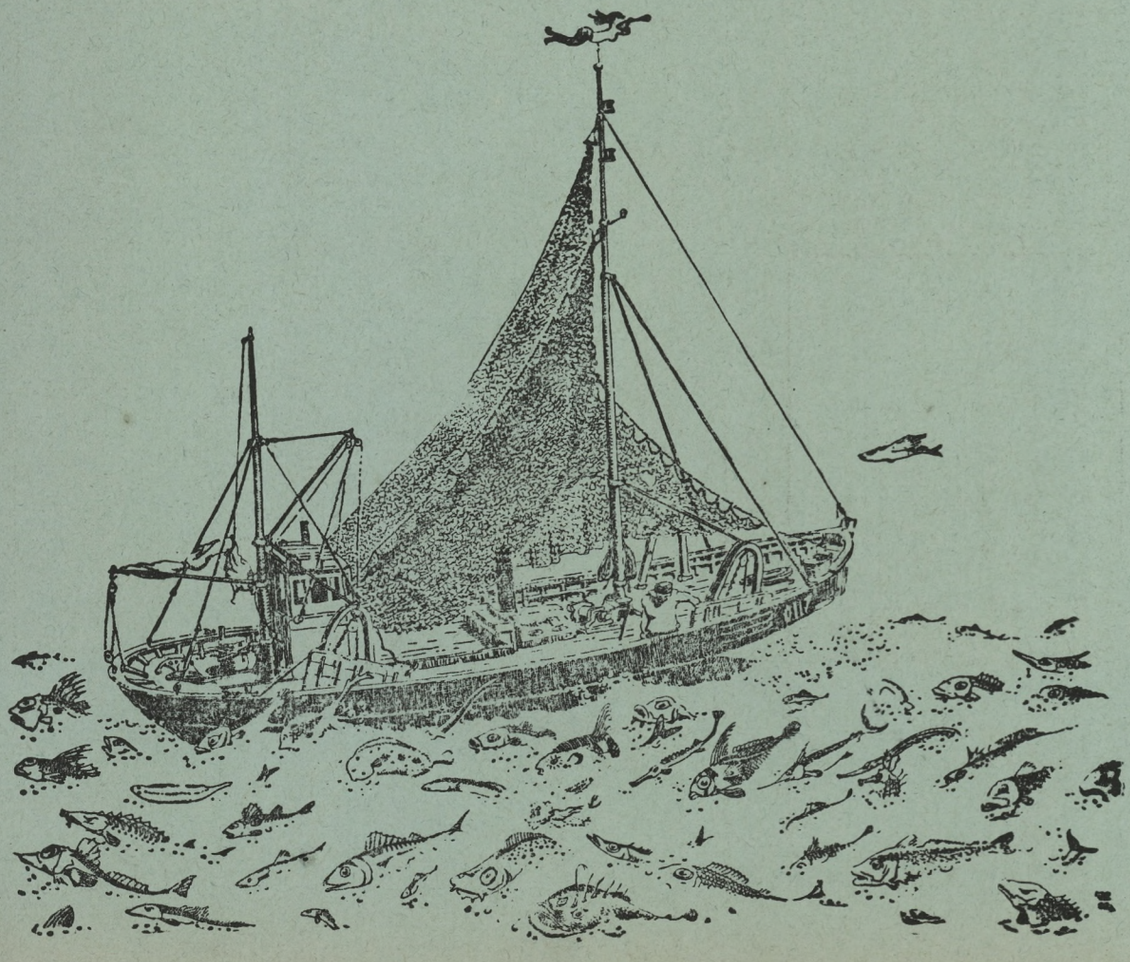
31e JAARGANG — nr 20 — VRIJDAG 17 MEI 1963
PRIJS : 5 FRANK

HET VISSERIJBLAD

VAKBLAD VOOR:
REDERS — VISSERS — NIJVERAARS EN HANDELAARS UIT HET BELGISCHE EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF — VERSCHIJNT ELKE V R IJ D A G —



CASINO-

Kursaal OSTENDE

Night-club

„La Champagne"

Iedere zaterdag van 22 uur af.

Iedere zondag, the-dansant

NON-STOP van 16 uur af.

Koud buffet.

18 en 19 mei :

Les Celibataires

MERINO COSTA
EN ZIJN ORKEST

FRANZ ANDRE :
piano.

Montrosezaal

Van 11 tot 30 mei :

TENTOONSTELLING

ANNE DUBOIS

Vrije toegang — Zeedijk

Leeszaal

Van 11 tot 30 mei :

TENTOONSTELLING

MONTEYNE-HEYLEN

Vrije toegang — Zeedijk

Voor alle inlichtingen :
Casino-Kursaal Oostende
Tel. (059) 751.11.

PINKSTEREN
Auditorium
21 uur

Zaterdag 1 juni :

Music-hall-gala met

RICHARD ANTHONY
Plaatsen : 120 - 100 en 80 F

Zondag 2 juni :

Het Pools zang- en dansensemble

MAZOWSZE
Plaatsen : 120 - 100 en 80 F

Lokatie :
Vanaf zaterdag 18 mei,
in de Kon. Schouwburg
Oostende,
Tel. (059) 713.22
van 10 tot 13 uur en
van 16 tot 19 uur.

(554N—5728W—3150V)

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

N.V ANGLO BELGIAN COMPANY

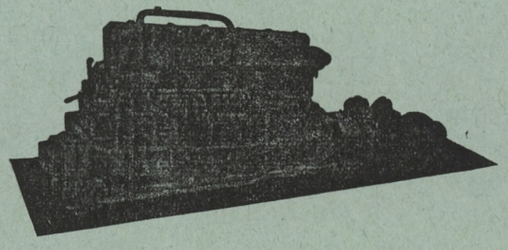
WIEDAUWKAAI, 35, GENT, Tel. 23.45.41 (5 lijnen) Telex 9.298

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

AGENTEN :

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

VAN ROSSUM'S MOTOREN, Papendrecht. Holland
Tel Dortrecht 6171.



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.

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

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE — Tel. 716.89

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

VRIJDAG 17 MEI 1963

HET VISSERIJBLAD

DRUKKERIJ
Tel. 777.13

Verant. Druk.-Uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan, 22, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

ABONNEMENT
Binnenland : 1 jaar : 250 F
Zes maanden : 125 F
Drie maanden : 75 F

BUITENLAND 1 jaar : 275 F

NEDERLAND :
1 jaar : 20 Gld of 275 F

Hoe kan onze kustvisserij geholpen worden ?

ZEER LEERZAME GEDACHTENWISSELING VAN ONZE KUSTVISSERSREDERS

Het is een feit dat onze visserij gedurende de afgelopen winter harde tijden heeft doorgemaakt. Gelukkig hebben wij dan de waarlijk sensationele tongenvangsten op de westgronden gekend, die velen toegelaten hebben het hoofd enigszins te rechten.

Dit was evenwel niet het geval voor onze kustvisserij. Deze tak van onze nationale visserijbedrijvigheid is tenandere steeds zowat het zwakke broertje geweest en de afgelopen harde en langdurige winter heeft hieraan zeker niet geholpen, wel integendeel...

Vaak werden reeds in het verleden pogingen aangewend om ook de toestand van onze kustvisserij te lenigen en een helpende hand toe te steken in de mate van het mogelijke. Op enkele uitzonderingen na, is dit evenwel steeds onmogelijk gebleken. De redenen hiervoor zijn genoegzaam gekend, opdat wij ze hier andermaal in het lang en breed zouden moeten aanhalen.

Dat er toch mensen zijn die de moed niet opgeven en steeds maar verder pogen de kustvisserij uit het slob te helpen, pleit enkel in hun voordeel. Zondagmorgen waren we tenandere nogmaals getuige van een belangrijke bijeenkomst van onze kustvissers in de zaal «'t Zal wel gaan» te Oostende.

Naast kustvissersreders uit Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, bemerkten wij ondermeer de aanwezigheid van volksvertegenwoordiger Dries Claeys en de heer J. Verbanck, directeur van de vismijn te Nieuwpoort. Ook E.H. Corneillie, onze visserij-aalmoezenier was aanwezig. 67 kustvissersreders hadden de oproep beantwoord.

Het was de heer Prosper Vandenberghe, die als voorzitter van het «Verbond der Kust- en Middenslagvisserij» de zitting voorzat. Spreker wees erop dat, dank zij de tussenkomsten van bepaalde volksvertegenwoordigers en de aktieve werking van het Ministerie van Landbouw een gunstige kentering in de visserij kan waargenomen worden. Dt is dan vooral het geval voor de middenslag- en hoogzeevisserij. De diepzeevisserij maakt minder goede periodes door en de kustvisserij heeft zeer slechte maanden achter de rug.

Spreker wees er dan ook op dat deze bijeenkomst belegd werd om in alle eerlijkheid en met kennis van zaken de toestanden te bespreken zoals ze zich thans voordoen vor de kleine visserij. Hij drukt er in dit verband op dat de kustvisserij wel degelijk de moeilijkste tak is van de ganse nationale visseerijbedrijvigheid. Er bestaan geen officiele statistieken, die een juist overzicht geven van de aanvoer en opbrengstten. Een deel wordt inderdaad op de «vrije markt» verkocht, zodat men zich niet kan beroepen op juiste maatstaven.

Het is evenwel ook zo dat de kleine kustvisserij zelden heeft kunnen rekenen op de steun van de bevoegde overheidsdiensten. Zo bijvoorbeeld kan een mogelijke uitbreiding van de Britse territoriale wateren enkel aangezien worden als een beschermingsmaatregel voor de Britse kustvissersvloot, tegen de invasie vanwege de vreemde visserseenheden. Welke ook de gevolgen hiervan zijn voor onze eigen middenslagvisserij, toch is dergelijke maatregel te begrijpen.

De heer Vandenberghe vroeg zich dan ook af welke de vorm van de tussenkomst zou moeten zijn welke eventueel zou kunnen gevraagd worden aan de staat. Dient deze tussenkomst berekend te worden op basis van het aantal bemannigsleden van het betreffende vaartuig of op het aantal zeedagen, of op de PK van het schip, of op de bruto-opbrengst ? Allemaal vragen die een pro en een contra inhouden.

Daarop ontstond een grondige bespreking van de noden.

Na deze drukke gedachtenwisseling werd enkel een tussenkomst op basis van de bruto-opbrengst weerhouden. Hierdoor zouden meer vaartuigen inderdaad hun vangsten langs de officiële weg verkopen, zou er minder kans op dumpingpraktijken bestaan en zou er misschien wel meer in zee gegaan worden. Een eerste moeilijkheid rijst evenwel op als men komt tot het instellen van een «plafond». Boven dit plafond zouden geen tussenkomsten kunnen genoten worden. Dit zou evenwel ook aanleiding kunnen geven tot bepaalde misbruiken. Zo zou het inderdaad heel goed mogelijk zijn dat enkele reders hun vangst langs officiële weg zouden verkopen totdat het maksimum bedrag waarbij men nog kan aanspraak maken op een tussenkomst zou bereikt zijn. De rest van de vangst zou op de vertrouwde manier aan de «trap» aan de man gebracht worden.

Na heel wat heen en weer gepraat kwam men tot een voorstel van een aanwezige kustvisserreder en dat het volgende inhoudt. Men zou een degressieve tussenkomst kunnen toekennen op basis van de bruto-opbrengst van het vaartuig.

Zo zou de tussenkomst op basis van een eerste schijf X frank bedragen, vanaf de tweede schijf tot aan de derde zou de tussenkomst reeds lager liggen, enz... derwijze dat de grootste bruto-opbrengsten de kleinste tussenkomsten zouden genieten en omgekeerd. Dit laatste voorstel wordt als het gezondste aangezien. Met de Hogere Overheid zal de kwestie verder besproken worden in het kader van de subsidiering van de visserij.

DE MODERNISATIE VAN DE KUSTVLOOT

Hierop neemt de heer Vandenberghe opnieuw het woord, waarbij hij het noodzakelijk acht dat ook de kustvissersvloot dringend aan modernisatie en heraanpassing van de bestaande eenheden gaat denken. Inderdaad, volgens de statistieken blijkt dat de gemiddelde ouderdom van de scheepsklassen I en II, respektievelijk garnaalscheepjes met motoren tot 80 PK en kusttreilers met motoren begrepen tussen 80 PK en 120 PK op 31 december 1961 overeenstemmend 27 jaar en 2 maand en 22 jaar en 10 maand bedroeg. Dit is ook meteen de hoogste gemiddelde ouderdom van onze nationale vissersvloot.

Dat dit nu precies de kustvissersvloot moet zijn, valt lichtelijk te begrijpen. In de eerste plaats speelt de finantiële kant van de zaak hier wel de voornaamste rol. Weinig of zelfs geen enkel kustvisser beschikt over voldoende kapitaal om het vereiste gedeelte van de kostprijs van een nieuw vaartuig welke hij zelf dient te dragen, in deze onderneming te investeren. Zij beredderen de boel dan ook zo goed en zo kwaad als het gaat.

Een tweede faktor die eveneens een hoofdzakelijke rol speelt, is de hoge leeftijd van onze kustvissersreders. Niemand durft het aan gebruik te maken van de voordelige kredietverleningen welke hen ter beschikking staan. Vanuit menselijk standpunt bezien is dit ten zeerste te aanvaarden, maar hier blijft de kustvisserij dan ook steken.

Dit zijn nu precies de punten welke de grootste belemmering uitmaken voor een modernisatie en heropflakkering van het kustvissersbedrijf.

De boomkorrevisserij, waarvan het veiligheidssysteem, dank zij de knappe werking van de heer J. Verhoest in zoverre uitgewerkt is, dat zij zonder vrees mag ingebouwd worden, kan in vele gevallen de oplossing bieden. Het is evenwel zo dat niet alle reders, en wij denken hierbij in de eerste plaats aan de kleine garnaalscheepjes, naar de

boomkorre overslaan. Die reders die evenwel zinnens zijn over te schakelen op de boomkorrevisserij en waarvan het vaartuig hiervoor geschikt is, mogen echter niet langer dralen. In de ons omringende landen hebben wij hiervan voorbeelden bij de vleet. Een blik bij onze Noorderburen volstaat hiervoor.

Hierbij dient nog rekening gehouden te worden met het feit dat de reders die overgaan tot de installatie van bokken, een toelage krijgen van de staat ten bedrage van 6.000 F.

HET SOCIAAL PROBLEEM

De problemen welke zich voordoen in de kustvisserij zijn zeer kompleks. Naast het finantieel vraagstuk rijzen nog moeilijkheden op sociaal gebied, de uitbatingskosten, enz. Zo worden door verscheidene reders voorstellen gedaan betreffende een staatstussenkomst voor het huren van de vereiste navigatie-instrumenten, het kompaszetten, de werkloosheidsvergoeding, en de familiale bedrijven.

Zo bijvoorbeeld hebben wij op sociaal gebied het feit dat van een kustvisser-reder, die zijn zoon werkgelegenheid verschaft op zijn vaartuig, deze laatste geen werklozensteun kan genieten, wanneer er niet uitgevaren wordt, niettegenstaande diezelfde zoon in feite werknemer is. Anderzijds is het zo, dat ook de kustvisserij niet gespaard is gebleven van het bemanningsprobleem. Voorbeelden bij de vleet kunnen aangehaald worden van vissers ter kustvisserij die weigerden in zee te gaan wanneer het één dag slecht weder is en één dag goed om te kunnen genieten van de werklozensteun. Dergelijke voorvallen gaan voor de reder evenwel gepaard met belangrijke finantiële verliezen. Ook hierin zou in de mate van het mogelijke enige verbetering dienen gebracht te worden.

Totdaar deze eerste bijeenkomst van onze reders ter kustvisserij, met het oog op een verbetering van de aldaar heersende, weinig gezonde en gunstige toestanden.

Tenslotte nam volksvertegenwoordiger Dries Claeys nog even het woord. Deze laatste wees er ondermeer op, dat het misschien wel nuttig zou zijn dat binnen het kader van de Rederscentrale een kommissie zou opgericht worden om al die diverse problemen van naderbij te onderzoeken en de zich opdringende maatregelen te treffen. Hij stelt zich de vraag of de kustvisserij al dan niet te redden valt. Hierop antwoorden is volgens spreker thans onmogelijk, omdat alle facetten van het probleem grondig dienen bestudeerd te worden. Hij stelt dan ook voor dat een afvaardiging uit de drie vissershavens zou bijeenkomen om samen met de bevoegde personen, onder leiding van de heer Vandenberghe, alle punten dringend aan een diepgaande studie te onderwerpen, — B.

ZIJ HADDEN PECH...

SCHADE AAN GALG

Terwijl de Z.407 van reder Mevr. Vandepitte Micheline de visserij bedreef werd plots vastgeslagen aan een zich onder water bevindend voorwerp. Hierdoor werd de BB-achtergalg beschadigd terwijl het dek ontzet werd. — B.

NOKKENAS DEFEKT

De Z.809 «Zanzibar» was ter visserij uitgevaren. Tengevolge van motorbreuk moest schipper Romain Degroote zich door de Z.512 «Leon Laura», schipper Leon Gheselle, naar de thuishaven laten slepen.

KORRE IN DE SCHROEF

De Z.404 «Laura-Camiel-Annie» schipper-eigenaar Leon Meyers, bedreef de garnaalvisserij toen de korre bij het wegzetten, muurvast in de schroef verward geraakte. De Z.104 «Zeehond» zorgde voor de opsleping naar Zeebrugge.

BIJZONDERE VANGSTEN

In de afgelopen week werd op het Waterschoutsambt verslag neergelegd van het vangen van gemerkte vissen door volgende vaartuigen:

Z.590 «Horizon», schipper Hubert Rappé, op de Silverpit : een gemerkte pladijs EL 7561 van 33 cm lengte, sleepnet op 40 vadem diepte.

Z.472 «Jan Bart II», schipper Carlos Moens, nabij het lichtschip Shmits Knol : een gemerkte paldiis EO 3001 van 23 cm lengte, sleepnet op 25 vadem diepte.

OPGESLEEPT

De Z.547 «Saturnus», schipper François Claeys, werd dezer dagen opgesleept door de motorboot nr 4 van Zeebrugge wegens motordefekt. Het vaartuig verliet de vissershaven van Zeebrugge om zich naar IJmuiden te begeven toen in de vaargeul van Zeebrugge plots twee harde slagen op het achterschip gevoeld werden. Hulp werd gevraagd en het vaartuig werd terug naar de vissershaven opgesleept. Aldaar stelde men volgende schade vast : de verzekeringsbout van de veer en de keerkoppeling waren doorgebroken, de presbouten geplooid, het deksel van de keerkoppeling gebarsten en de as van de keerkoppeling gebroken.

ROERDEFEKT

Op de visgrond Kreeftenput had de Z.428 «Deo Gratias» met roerdefekt af te rekenen. Schipper Lucien Ponjaert was aldus genoodzaakt zich door de Z.420 «Vera», schipper François Snauwaert, naar Zeebrugge te laten opslepen.

Eksamenuitslagen

Werving van scheepswerktuigkundigen 2e klasse ten behoeve van het bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart

Uitslagen :

Van Landeghem ERG Oostende, Tissiaen WH Oostende, Hoornaert RDA Oostende, Focke GH Oostende, Germonpré MH Oostende, Cogghe RR Oostende, Van Dycke G Oostende, Kyndt FA Oostende, Sleuyter R Oostende, Cuypers MA Stene, Vandekerckhove GAL Oostende, Hannaert RGC Oostende, Luyens WC Oostende, Vanderbeken WH Oostened, Janssens DE Stene, Vanderbeke RJA Stene, De Ly RMJ Oostende, Jacobsen JGM Oostende, De Sitter PEF Oostende, Zwaenepoel WM Oostende, Hubert ER Oostende, Missiaen RC Oostende, Questier W Oostende, Lingier ACC Zandvoorde, Severy RF Oostende, Borrey OJA Oostende, Van Steenkiste RAE Bredene, Schallier J Nieuwpoort, Pottier RP Oostende, Mombert AM Oostende, Torreele NA Oostende, Landsuser JPC Gistel, Rotsaert RAR Oostende, Van Gheluwe DO Oostende, Billiaert JH Oostende, Samijn RF Oostende, Vynck JK Oostende, Logghe WG Oostende, Calcoen RK Nieuwpoort, Vande Kerckhove JAC Oostende, Pollet MM Oostende, Roelens AJ Oostende, Vyane RP Oostende, Tournoy RJ Heist, Hubrechsen HR Oostende, Vandersticheien RG Bredene, Osstyn CE Oostende, Belpaeme RMA Bredene, Masure HC Oostende, Luyens RF Oostende, Coudeville LL Wenduine, Coenije WR Bredene, Bertens MO Bredene, Willems MA Snaaskerke, De Jonghe LF Oostende, D'Hondt RH Stene, Van Robays JP Oostende, Pots RAG Oostende, Vandecasteele JE Bredene, Jacques MPJ Oostende, David VJG Nieuwpoort, Meeesschaert R Bredene, Martinsen EJ Oostende, De Sancte NR Bredene, Deygers OU Bredene, Legein LE Oostende, Cattoor AA Bredene, Asmus G Oostende, De Vriendt RM Oostende, Van Hee JO Bredene, Grootaerdt EM Oostende, Becue JJ Snaaskerke, Raekelboom AP Oostende, Claerhoudt P Oostende.

Werving van handlangers ten behoeve van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart

Makelberghe OR Oostende, Debaets AR Oostende, Monteny RPR Oostende, Vandewalle FF Bredene, Dekeyser FJ Oostende, Bogaert R Oostende, Claeys RGA Stene, Delanghe RK Bredene, Steenacker FH Bredene, Maertens JP Oostende, Duyck AC Oostende, De Gheselle RJ Oostende, de Prince MRE Oostende, Verbiest GR Oostende, Keters OJ Oostende, Decoo J Stene, Lingier R Oostende, Verburgh RAG Oostende, Wittesaele R Gistel, Arickx YED Oostende, Vanderwal A Oostende, Vandierendounck RR Oostende.

BREVETTEN, DIPLOMA'S, CERTIFIKATEN EN VERGUNNINGEN IN DE KOOPVAARDIJ, DE ZEEVISSERIJ EN DE PLEZIERVAART

De volgende brevetten, diploma's en certificaten werden in de loop van de maand april 1963 toegekend :

Brevet van kapitein ter lange omvaart :

Caudron CHM.

Brevet van eerste luitenant ter lange omvaart :

Geers HS.

Brevet van tweede luitenant ter lange omvaart :

Cordonnier JEG, Weygers EAA, Julien EM, Laureyssens G, Lambregs JMM, Montrieux JMN, Hermans FFJ, Verellen GFP, Vergult IRE, Lahaye HPR, Gilles JMA, Goossens JPH, Peeters BMJ, Costermans PF, Wilmes P.

Brevet van schipper ter visserij 2e klasse :

Laplasse HUF, Lycke WG, Heinderson CG.

Brevet van schipper ter visserij 2e klasse :

Decuypere RM, Provost GE, Elias FD, Meyers MF, Vanhulle GRV, Dobbelaere AF, Ducheyne AM.

Brevet van schipper ter kustvisserij :

Van Eecke JBC, Lemaire FM, Van Craeynest GG, Coulier WM, Legein FL.

Diploma van aspirant-schipper ter visserij :

Meyers RCH, Maenhout YPR, Casteleyn RL.

Brevet van officier-werktuigkundige 2e klasse :

Bertau JPG.

Certificaat van volmatroos :

Defosse FM, Isore FC, Cabrera-Gonzalez R, Van Kerckhoven JG, Berge GA, Goedseels IAC.

Certificaat van sloepsgast :

Vandendriessche MAE, Mares O, Martinsen GL, Goethals AEE.

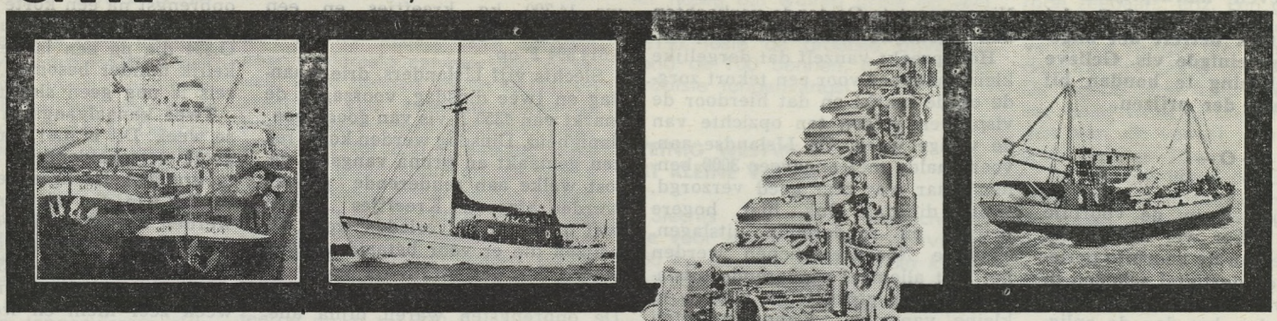
HUWELIJK

Men meldt ons het huwelijk van de heer Julien Verleene, zoon van de heer en mevrouw Engel Verleene-Huys, reders van de O.369 «Koningin der Engelen» met mejuffer Maria Calcoen, dochter van de heer en mevrouw Engel Calcoen-Vandenberghe, reders van de O.229 «Roger-Jeanine».

Ons blad biedt aan het jonge paar en wederzijdse ouders de beste gelukwensen aan.

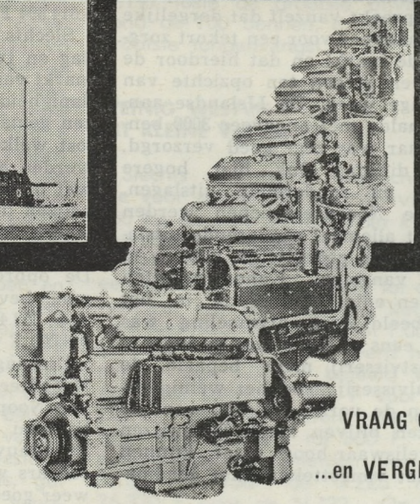
agra

GM DIESEL
SERIES 53,71-v71&110



EEN VOLLEDIGE FAMILIE
DIE DE VOLDOENING VERZEKERT
VAN DE VEELEISENDEN

Al de GM dieselmotoren, van 20 tot 2.800 pk.
worden gebouwd met een zeker aantal identieke hoofdonderdelen,
wat een verder uitgebreide standardisatie dan met gelijk welk ander merk mogelijk maakt.



Elke GM dieselmotor kan
de goedkoopste brandstoffen
verbruiken.
VRAAG ONMIDDELLIJK INLICHTINGEN.

...en VERGEET NIET :
met GM bekomt men overal
de doelmatigste service !

GM DIESEL
GENERAL MOTORS CONTINENTAL S.A. ANTWERP

VERDELERS : BELGIË. Bounameaux - Luik. Detebel - Brussel 7. Dieselmen - Gent.
Dumont-Thiriart - Luik. Dunamis - Antoing. Jorens - Antwerpen.
Simap - Oostende. Verswijver - Antwerpen.
GROOT HERTOGDOM LUXEMBURG. Schmitz-Luxemburg.

Nog beduidend hogere opbrengst in april 1963

Alhoewel we tijdens de voorgaande maanden februari en maart nogal verwend geworden zijn wat betreft opbrengsten, kunnen we ook voor de maand april niet aan de klaagmuur staan, integendeel. Het werd eveneens een goede maand voor het grootste gedeelte van onze vissersvloot, vooral dan voor de middenslagvisserij. Dit moge dan blijken uit het opbrengstcijfer dat tijdens die voorgaande aprilmaand werd verwezenlijkt, opbrengstcijfer dat ruim 5 miljoen hoger lag dan dit van verleden jaar.

We kwamen inderdaad tot een totaalcijfer voor de Oostendse vissershaven dat 42.983.386 F bedroeg, waar vorig jaar in april «slechts» 37.903.644 F werd bereikt. Ook dat cijfer werd verleden jaar als zeer goed aangezien zodat we dit jaar zeker tevreden mogen zijn.

Het grootste gedeelte van dit bedrag ging natuurlijk weer naar de opbrengst der visverkoop. Hier noteerden we inderdaad 42.133.037 F tegenover 37.170.977 F vorig jaar in april. De deelvisverkoop gaat maar steeds in stijgende lijn en bereikte nu al een cijfer van 197.765 F. Verleden jaar in april brachten de lossers en rapers en de wegers het met hun deelvis slechts tot 67.110 F. Ofwel krijgen ze steeds meer, ofwel wordt er steeds minder in 't «zwart» verkocht.

De garnaalvissers brachten het tot 648.894 F en bleven meteen onder het maandresultaat van vorig jaar, toen nog 665.557 F werd bereikt.

REEDS 48 MILJOEN MEER OPBRENGST NA 4 MAANDEN

Dank zij vooral de fantastische maanden februari en maart staan we momenteel met een voorsprong van bijna 48 miljoen frank. Januari was tot nu toe de enige maand waar minder werd opgebracht dan verleden jaar, in februari werd 21 miljoen meer opgebracht en in maart 22 miljoen. Voor april kregen we zoals hierboven aangehaald een meer-opbrengst van vijf miljoen. De tongenvangsten hebben hier de grote rol gespeeld en brachten onze reders terug in goede doen. Alleen de garnaal- en haringopbrengst zijn tot nu toe nog altijd lager dan verleden jaar. De totale opbrengst na vier maanden beloopt thans de som van 192.312.943 F, cijfer dat in 1962 eerst halverwege juni werd bereikt. Eind april stonden we inderdaad nog maar met 144.437.487 F. De visopbrengst beliep na vier maanden 190.134.977 F en voor 1962 noteerden we 142.535.482 F.

De garnaalopbrengst komt op de tweede plaats met 722.703 F tegenover 1.067.536 F verleden jaar na vier maanden. Voor onze garnaalvissers zijn het werkelijk vier zeer magere maanden geweest. Ook in mei werd nog niet veel verdiend en zolang de weersomstandigheden zo blijven zoals ze nu zijn, zal er wel niet veel verbetering komen. Dat is op zijn minst zeer spijtig.

Veel beter was het met de deelvis op naam waarvan de opbrengst na vier maanden steeg van 232.360 F naar 678.910 F. Voor de lossers en de rapers lijkt het ook een goed jaar te zullen worden.

De sprotopbrengst is dit jaar ook veel hoger want in plaats van de 53.502 F van verleden jaar staan we nu reeds met 715.053 F en dit ondanks het vele slechte weder van de wintermaanden. De dagen dat kon gevist worden waren de vangsten evenwel zeer groot en al werden ze dan aan spotprijzen verkocht, toch kwam er wel wat van. Tenslotte stonden we einde april met een haringopbrengst die slechts 61.300 F bedroeg, hetgeen er wel op wijst dat het haringseizoen bijzonder vroeg beëindigd werd dit jaar. Voor zover van haringseizoen dan nog sprake kan zijn. Verleden jaar stonden we aan het eind van april met een opbrengst van 548.607 frank.

Laten we hopen dat we ook einde mei met gunstige cijfers kunnen uitpakken. Toch zullen het wel geen rekordmaanden meer worden aangezien al verschilende vaartuigen opliggen en dat verschillende schepen terug in Engeland zijn gaan verkopen.

PAKETBOTENDIENST OOSTENDE-DOVER

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 19-5-63 tot 25-5-63

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

— alle dagen te 10 (1) en te 15 uur

Afvaarten uit Dover :

— alle dagen te 12 en te 17 uur (2)
— Op 24 25-5-63 bijkomende afvaart te 11.30 uur
(1) vervoert ook auto's op 20, 21, 22, 23 en 24-5-63
(2) Vervoert ook auto's op 19, 20, 21, 22 en 23-5-63

CAR-FERRYS

Afvaarten uit Oostende :

— dagelijks te 13.25 uur
— Op 19-5-63 bijkomende afvaart te 00.15 uur

Afvaarten uit Dover :

— Dagelijks te 11.45 uur
— Op 24 en 25-5-63 bijkomende afvaart te 23.30 uur

OOSTENDSE MARKT

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

—o—

Zeer weinig vis in de voorbije week, dat is zeker wel het meest kenmerkende van de voorbije periode. Slechts een dertigtal schepen in een ganse week is zeker ook een rekord, ook al is het dan de opligperiode voor sommige schepen. Het feit echter dat talrijke middenslagvaartuigen in Engelse havens gingen verkopen was wel de grootste oorzaak van deze werkelijk minieme aanvoer op de Oostende markt. Ook schepen van andere havens kwamen in zeer klein getal aan de afslag hetgeen ook wel uitzonderlijk is, in vergelijking dan met andere jaren rond deze tijd waar soms meer schepen uit Zeebrugge en Nieuwpoort te Oostende verkochten dan eigenlijke Oostendse schepen.

Het spreekt vanzelf dat dergelijke kleine aanvoer voor een tekort zorgde op de markt en dat hierdoor de visprijzen stegen ten opzichte van de vorige week. De IJslandse aanvoer daalde met ongeveer 3000 bennen maar was zeer goed verzorgd, vooral dinsdag. Ook hier hogere prijzen en renderende uitslagen. Voor de Noordzeeschepen werden het niet allemaal renderende uitslagen, dit dan gedeeltelijk wegens te kleine vangsten. Kanaalvarianten brachten enige afwisseling in het marktbeeld, deze afwisseling was echter eens te meer zeer gering.

De kustvisserij, meer bepaald de garnaalvisserij deed het weinig beter dan de vorige weken,, want de vangsten blijven klein. De prijzen zijn weliswaar hoog maar kunnen toch het vangsttekort niet goedmaken.

Een totale aanvoer van 32 schepen aangevoerd en bestaande uit 6869 B vis, 14.700 kg kreeftjes en een 30.000 kg tongsorteringen brachten 5.614.594 F op.

Slechts vijf IJslanders, drie maandag en twee dinsdag, voorzagen de markt van 4350 B vis van goede hoedanigheid. Dinsdag werden korte reizen gemaakt en prima vangsten gelost welke aan renderende prijzen werden afgezet. Kreeftjes kregen wat minder dan verleden week, de prijzen die er voor betaald werden waren dan ook merkelijk hoger en stegen dinsdag tot 970 F per ben. De opbrengsten waren bijna allemaal bevredigend en schommelden van 253.443 F voor de O.318 naar 840.000 F voor de O.80.

Dinsdag alleen werd vis van de Noordzee aangevoerd. Een vangst van Noop Head met een flinke partij haai en een vangst met witte kabeljauw die deze week zeer schaars was. Haaien kregen ook nu weer goede prijzen die zelden onder de 400 F daalden. Voor de O.231 werd het alleszins een renderende opbrengst na een korte reis. Minder renderend was het resultaat van de O.334 die na een langere reis merkelijk minder besomde. Een slechte reis is nog geen slecht jaar.

Twee kanaalvangsten in een ganse week. Dit is niet van aard om 'n grote verscheidenheid in de markt te brengen. De kreeftjes die op zaterdag van die visgrond gebracht werden kregen even boven de 1000 F per ben. Uitslagen die schommelden van 119.000 naar 133.000 F

De westvangsten waren de ganse week zeer klein en weinig talrijk. Hetgeen gelost werd kreeg echter goede prijzen waardoor sommige opbrengsten nog een redelijk peil bereikten.

Voor de tongenvissers waren dinsdag en woensdag de beste verkoopdagen. Zaterdag reeds waren de prijzen hoger dan de voorgaande week, maandag was die prijs enigszins gedaald (kwaliteit) en dinsdag werd gemiddeld 6 naar 8 F meer betaald; het gemiddelde werd aldus tot bij de 50 F opgedreven, prijs die we in maanden niet meer bereikten. De duurste soorten waren de kleine sorteringen, die zelden onder de 50 bleven. Platvis kreeg ook betere prijzen die stegen van maandag naar woensdag. Meestal wel renderende uitslagen voor deze schepen die dikwijls erg kleine vangsten in de markt brachten.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	11-5-1963	13-5-1963	14-5-1963	15-5-1963	16-5-1963
Tongen, grote — Sole, grosse	32.40-37.80	31.20-42.—	36.—40.—	35.80-42.—	36.—43.—
3/4 tongen — 3/4 sole	37.20-37.60	37.60-41.40	47.80-50.20	47.40-56.—	53.—
Bloktongen — Sole moyenne	39.20-42.—	39.80-43.—	52.80-56.20	53.80-57.60	57.—
Voor-kleine — Petite	51.20-52.60	44.40-55.—	52.80 - 56.40	55.—58.—	61.—
Kleine — Toute petite	48.—49.50	38.—45.—	47.—48.—	49.80-50.60	53.—
Tarbot groot — Turbot gros	46.—48.—	42.—52.—	42.20-66.80	41.—69.—	.....
Middel — Moyenne	30.—36.—	31.80	40.—49.—	34.60-39.80	40.—
Kleine — Petite	25.—27.—	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	6.—	6.20- 8.20	8.60-10.20	8.40-10.—	.....
Grote iek — Grosse	6.— 6.40	7.60- 9.20	14.20	9.60-13.—	.....
Kleine iek — Petite	7.— 8.—	11.40-13.—	12.—15.—	11.60-16.—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	6.—7.—	9.60-12.—	11.—15.80	12.—14.—	.....
Platjes — Toute petite	4.— 6.60	5.60- 6.20	9.60-12.—	7.60- 8.20	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	10.20	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	23.—	.....
Kleine — Petit	.....	.....	3.80-16.60	12.80-15.80	.....
Heek, grote — Merlu, gros	17.80-20.—	.....	.....	.....	20.—23.—
Middel — Moyen	14.—	.....	16.60	.....	15.—18.—
Kleine — Petit	8.40	.....	.....	.....	9.—
Rog — Raie	8.—16.—	8.—16.—	11.—19.—	14.—20.—	8.—15.20
Rode poon — Perlon	10.—	.....	13.—	18.—	12.—
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	7.—	10.—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	14.—20.—	15.—21.80	15.40-23.—	19.—30.40	20.—
Gullen — Petit cabillaud	6.—10.—	.....	10.60-11.20	14.60-16.—	10.20-12.—
Hozemondahmme — Baudroie	34.—40.—	38.—	36.—43.—	.....	30.—40.—
Wijting — Merlan	3.—10.—	6.80-10.80	8.40-15.—	6.—14.—	7.40
Schar — Limande	.....	.....	.....	9.—10.80	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	19.20-24.—	13.60-25.—	.....
Zeehaai — Aiguillat	6.—	6.— 8.—	8.40- 9.40	11.40	6.80
Hondshaai — Rousette	5.—	.....	6.— 8.—	11.40	5.80
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	7.—	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	14.60	9.40-21.—	16.—20.80	18.—25.—	10.80-12.40
Keilrog — Raie radiée	11.—17.60	16.—20.—	18.—24.—	.....	16.60-20.40
Zeekreeft — Langoustine	22.60-24.30	14.60-27.30	15.60-32.30	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	13.50-20.40	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	5.60	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	6.—	10.—	8.—11.60	.....	.....
Leng — Lingue	7.—	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	16.—18.—	.....	18.—33.20	.....	10.—21.—
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	7.— 8.20	8.—	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	40.—48.40	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	9.40	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	16.—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	10.—	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	27.40'	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	11.40	.....	.....

ZATERDAG : GUNSTIGE MARKT

Slechts drie schepen op deze zaterdagmarkt. Twee tongenvangsten en een gevarieerde vangst van het Kanaal van ongeveer 100 bennen met 60 bennen kreeftjes. De prijzen waren, ondanks de slechte weersomstandighesen die weinig goeds voorspelden voor het week-end, zeer goed. Vooral tongen waren veel duurder dan tijdens de voorgaande marktperiode en stegen tot een gemiddelde van rond en even boven de 40 F per kilo. Platvis was goedkoop, tarbot kende een goede middelprijs. Voor de schaarse kreeftjes werden goede prijzen betaald zodat het dit keer wel een meevaller werd voor de drie schepen welke aan de afslag verschenen.

De markt werd ingezet met de verkoop van de 58 bennen kreeftjes aangevoerd door de O.38 van de rederij «De Vuurtoren». De grote soort noteerde tot even boven de 1.000 F per ben, de kleine sortering kreeg 680 F per ben van 30 kilo. Goede prijzen dus, in aanmerking nemend dat gans de vorige week IJslandse kreeftjes aangevoerd geweest waren en dat het weer absoluut niet gunstig was om de kreeftenverkop te bevorderen. Benevens deze kreeftjes loste dit schip nog een 115 bennen vis van zeer goede hoedanigheid en van een zer grote verscheidenheid. Het waren veelal dure soorten die erg schaars waren : als staartvis, zonnevis, rode knorhaan, keilrog, schotse schol, enz.

EN VISMIJNECHO'S

Keilrog werd duur verkocht en kreeg tot 880 F per ben, prijs die trouwens ook voor roggen werd getaald. Schotse schol kreeg tot 20 F en voor staartvis werd tot 40 F betaald. Zonnevis kreeg opnieuw meer dan 25 F per kilo en rode knorhaan kreeg tot 16 F. De opbrengst voor de O.38 was wel bevredigend en bedroeg 133.860 F. Voor de beide tongenschepen werden het ook hogere resultaten dan verwacht. Vooral de kleinere soorten waren veel duurder dan de laatste weken en noteerden tot iets boven de 50 F per kilo. Het feit dat de Nederlandse tongenvissers zich al aan het klaarmaken zijn om de nieuwe haringkampagne in te zetten is hier zeker niet vreemd aan. Minder tonginvoer dus en stijgende prijzen op de eigen markt. Ook de grote soorten werden duur verkocht zodat de gemiddelde prijs zeker 40 F per kilo bedroeg. De uitslagen schommelden hier van 96.820 F voor de Z.537 naar 112.500 F voor de O.279. De bijvangsten van deze tongenvissers waren niet bijzonder omvangrijk en bestonden voornamelijk uit platvis, wijting, platjes en wat tarbot. Platjes kregen de opvangprijs en platvis was er niet veel beter aan toe. Wijting daalde eveneens tot de minimumprijs terwijl gullen nog het best van de hand gingen en dan nog hoe kleiner hoe beter.

MAANDAG :

ZEER KLEINE AANVOER

Slechts elf schepen kwamen op de eerste grote (?) verkoopdag van deze week aan de afslag. Zij voorzagen de markt van ongeveer 2570 bennen vis, 10.000 kg kreeftjes en 12.500 kg tong. De opbrengst van deze aanvoer bedroeg 1.991.394 F. De kwaliteit van de geloste vangsten was niet altijd even schitterend en liet soms zelf te wensen over. Hierdoor werden nogal schommelende prijzen genoteerd. Over het algemeen was de markt wel tamelijk gunstig met ronde vis aan de dure kant en de kleine tongsorteringen aan stijgende prijzen. Voor de westschepen was het een goede verkoopdag want alle soorten gingen hier vlot en duur van de hand. Spijtig waren hier de vangsten aan de kleine kant zodat de opbrengsten moeilijk allemaal als bevredigend kunnen aangezien worden. Voor de tongenvissers werden het wel goede resultaten terwijl voor de IJslanders goede en minder goede besommingen moesten genoteerd worden.

Alles bijeen veel minder dan verwacht, dit dan vooral door het feit dat talrijke schepen hun vangst in Engeland gingen verkopen, waar de prijzen momenteel zeer goed zijn. Ondertussen krijgen de schepen die hier verkopen ok hogere prijzen zodat iedereen renderende reizen kan maken. Iets wat in deze nogal slappe periode als zeer goed mag bestempeld worden.

DRIE IJSLANDERS

Van IJsland kregen we drie schepen aan de afslag, deze zorgden voor een totale aanvoer van ongeveer 2000 bennen vis en 10.000 kg kreeftjes. Voor kreeftjes waren de prijzen beter dan verleden week aangezien tot 830 F betaald werd voor de grote soort en tot 570 F voor de kleine sortering. De kreeftjes van de Z.212 vooral waren van zeer goede hoedanigheid. De best verkochte vissoorten waren kabeljauw, schelvis, blauwe leng, rode zeebaars en schaat. Kabeljauw noteerde nu al tot 730 F per ben en schelvis haalde 1350 F per ben. Rode zeebaars schommelde van 230 F voor de kleine soort naar 530 F voor de grote. Blauwe leng kreeg maandag tot 800 F per ben en voor schaat werd van 830 naar 890 F betaald. De grote IJslandse vangst was minst gevarieerd en bestond vooral uit kabeljauw, koolvis, gul en rode zeebaars. De kleine vangsten van de kleinere schepen vertoonden ook de grootste verscheidenheid. De opbrengsten varieerden van 253.443 F voor de O.318 naar 578.468 F voor de O.81, die de langste reis van de drie schepen maakte.

KLEINE TONGEN KRIJGEN STIJGENDE PRIJZEN

Vijf tongenvissers wat wel zeer weinig is in vergelijking met enkele weken terug. Nu zijn de meeste schepen naar meer winstgevende visgronden teruggekeerd en dat zijn dan momenteel vooral de Noord en het Kanaal. De Noord is wel de meest bezochte visserijgrond alhoewel we van daar het minste vis op de markt krijgen. Al die schepen die ginder vissen trekken voornamelijk naar Grimsby om te verkopen en krijgen daar zeer goede prijzen voor hun verschillende vissoorten. Er worden daar dan ook prachtige prijzen gelukt. Deze die maandag op de Oostendse markt werden bereikt waren overigens ook verre van slecht en schommelden van 89.130 F voor de O.131 naar 161.800 F voor de O.191. De ene bijvangst was groter dan de andere, maar alle vijf bestonden ze uit dezelfde soorten platvis, wat kabeljauw en verder wijting en platjes. Platvis kreeg betere prijzen dan zaterdag en noteerde van 330 F naar 660 F per ben. Wijting kreeg stijgende prijzen die van 330 naar 430 F per ben opliepen, wijting is een vissoort die deze week voorzeker zeer schaars zal worden binnengebracht. Tarbot was niet bijzonder duur maar kreeg toch wel betere prijzen dan verleden week. Kabeljauw die bijzonder schaars was noteerde tot 1060 F. Alleen een vijftal bennen zandschullen dienden te worden opgevangen. Wat de tongen betreft, voor de grote soorten werden dalende prijzen betaald, voor de kleine sorteringen stijgende. Gemiddeld werd op het einde van de markt opnieuw rond de 40 F per kilo betaald; om dit gemiddelde te bereiken was het echter nodig dat weinig grote en veel kleine tong werd aangevoerd. De O.191 loste de grootste bijvangst, rond de 100 bennen, de O.156 de grootste tongenvangst.

WEINIG WESTVIS UIT KLEINE VANGSTEN

Slechts een drietal westschepen die voor amper 230 bennen vis en 100 kg tong zorgden. Eerder kleine vangsten dus waarvoor echter zeer goede prijzen worden betaald zodat een paar schepen toch nog tot enig resultaat konden komen. Keilrog was zeer duur en haalde tot 1.000 F en voor rode knorhaan werd nooit minder dan 1.000 F betaald voor de grote soort en 500 F voor de kleine. Roggen waren eveneens duur en noteerden tot 800 F. De opbrengsten schommelden hier van 36.680 F voor de O.225 naar 76.370 F voor de N.722. Op de kust zit nog altijd zeer weinig vis, want door de O.111 die twee dagen en twee nachten in zee was werd een erg kleine vangst ingebracht die nog geen 3.000 F opbracht. Het is tijd dat dit gaat verbeteren.

DINSDAG : TE WEINIG VIS HOGE PRIJZEN

Nog minder schepen op de tweede verkoopdag dan op de eerste. Toch was er iets meer vis op de markt, dit dank zij de IJslanders die allebei een ruime en zeer verzorgde vangst in de afslag brachten. Verder een paar Noordzeevangsten met witte kabeljauw en een flinke partij haai van Noop Head. De kleur werd in de markt gebracht door een drietal westschepen en een kanaalvangst terwijl tenslotte twee tongvissers voor een kleine 4.000 kg fijne vis zorgden. Een aanvoer die dus wel degelijk veel te klein was en de prijzen dan ook de hoogte in joeg waardoor de opbrengsten dit keer allemaal renderend uitvielen.

De duurste soorten waren dinsdag kleine tongsortering, grote tarbot, kabeljauw, schelvis, rog en kleine platvis. De andere soorten waren minder duur maar nooit goedkoop.

In totaal een 3600 bennen vis, ongeveer 3000 kg kreeftjes en 3400 kg tongsortering.

PRACHTIGE VANGST VAN DE O.129

Alhoewel de O.129 «Amandine» van de reders Verhaeghe E. en Vincent P. steeds mooie verzorgde vangsten op de markt zet was het dit keer toch wel zeer mooi. Niet alleen was de kwaliteit prima, maar ook de omvang was er aangezien bij de 650 bennen vis en ruim 100 bennen kreeftjes werden gelost. De vangst bestond voornamelijk uit een prachtige vangst kabeljauw, verder uit koolvis, leng, schotse schol, staartvis, heilbot, schelvis, zeewolf, rode zeebaars, enz. Een goed gevarieerde, prachtig verzorgde en omvangrijke vangst die een zeer renderende opbrengst gaf : 467.000 F. De ingebouwde frigo doet hier zeker goed werk al blijft het verzorgen van de vangst nog van zeer groot belang.

Tot nu toe werd de O.129 zeer renderend uitgebaat, we hopen voor de reders dat het zo mag verder gaan.

RENDERENDE REIZEN VAN IJSLAND

In totaal een aanvoer van 2300 bennen vis en 3000 kg kreeftjes van deze visgrond. De vangst van de O.80 was veruit de omvangrijkste en bevatte bij de 1700 bennen. Toch was ook de vangst van de O.129 bijlange niet te versmaden zodat beide schepen het tot renderende uitslagen wisten te brengen. De prijzen voor de meeste soorten waren merkelijk hoger dan op de vorige verkoopdag vooral dan deze voor kabeljauw, rode zeebaars, leng en schelvis. Rode zeebaars steeg tot 540 F per ben, blauwe leng tot 900 F, schelvis tot 1600 F en kabeljauw werd zelden onder de 550 F verkocht nadat voor de mooiste partij van de O.129 tot 750 F was betaald. Ook koolvis was dit keer beter in trek zodat de gemiddelde prijs voor IJslandse vis schommelde rond de 500 F per ben voor de O.80 en iets boven de 600 F voor de O.129. Kreeftjes waren ook duurder dan maandag en noteerden nu tot 970 F voor de grote sortering en van 550 naar 490 F voor de kleine soort. Voor de O.80 werd 840.000 F genoteerd, een opbrengst die lange tijd niet meer werd bereikt van IJsalnd.

RUIME VANGST VAN NOOP HEAD MINDER VAN DE NOORDZEE

Van de Noordzee kregen we twee schepen aan de afslag, een met hoofdzakelijk kabeljauw en een ander schip met een flinke partij haaien. Deze haaien kregen eens te meer weer zeer renderende prijzen zodat het voor de O.231 weer een erg goede uitslag werd : 358.000 F na een korte reis van nog geen 14 dagen. De vangst van de O.334 was niet zo omvangrijk en bestond uit ruim 120 bennen kabeljauw en verder bijna 100 bennen totten. Deze beide soorten kregen nog redelijke prijzen, uitgenomen de kleinste totten die iets boven de opvangprijzen bleven en 170 F noteerden. De grote totten noteerden van 700 naar 530 F en waren dus wel duur. Voor witte kabeljauw werd tot 1150 F betaald, deze in bennen noteerde rond de 1000 F per ben. Al was het dan voor de «Anita» een tamelijk lange reis, de kwaliteit van de vangst was nog zeer goed zodat althans dat is meegevallen. De uitslag die 239.000 F beliep had wel iets hoger mogen zijn volgens de duur van de reis.

vervolg blz 11

Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 9 tot en met 15 mei hebben er 42 vaartuigen aan de markt geweest, daarvan waren er 22 schepen van de reis, die hoofdzakelijk van de KR en de West kwamen, de overige waren kustvissers of grotere schepen van zeer korte reisjes. Zoals vorige week waren er alleen tongen en pladijssoorten aan de markt, de overige vissoorten werden in veel mindere mate aangevoerd.

De 28.828 kgr tongen werden veel vlotter afgenomen dan vorige week, de prijzen zowel voor de grote als kleinere sortering waren goed, de gemiddelde prijs was ook veel hoger, namelijk 45,93 F over gans de week, hetgeen toch reeds een noemenswaardig gemiddelde is. De tarbot werd in nog mindere mate aangevoerd dan vorige week en toch waren de prijzen nog lager, van 41 tot 45 F. De kabeljauw en de gullen bekwamen renderende prijzen, van 20 tot 30 F en van 10 tot 22 F voor de gullen en middengullen. Grote wijting, van 7 tot 15 en van 7 tot 11 voor de kleine bracht ook mooie prijzen op, spijtig waren de wijtingvangsten niet biezonder groot. De aanvoer van pladijssoorten was nog groter dan vorige week, ten andere, de tweede hoofdschotel bestond uit deze vissoort. De grote en middenslag van 6 tot 9 F en de 3de slag van 6 tot 12, in vergelijking waren de kleinere platvissoorten duurder dan de grote, van 4 tot 10 F voor de kleine pladijs. Roggevis werd er juist zoals de vorbije week praktisch niet aangeboden. Totale aanvoer : 28.828 kg tongen en 1630 bennen vis brachten 2.085.080 F op.

DAG- EN KUSTVISSERIJ

Van deze slag van visserij waren er niet veel aan de markt deze week, slechts op het vorige weekeind en deze week een achttal boden hun vis aan. De tongen en bijvangsten zijn zeer klein, zodat er praktisch geen renderende cijfers gebracht werden. Veel van deze vaartuigen blijven aan de kade liggen omdat in de eerste plaats de verdiensten te klein zijn en ten tweede het weder dat niet is zoals verwacht wordt.

GARNAALAANVOER

De garnaalaanvoer was hoger dan vorige week, 4.180 kgr garnalen brachten 182.734 F op, de prijzen waren eveneens hoger, zij schommelden tussen de 30 en de 58 F het kgr, de gemiddelde prijs was merkelijk hoger, namelijk 43,65 F. De uitvaarten waren gestegen tot 77 hetgeen wil zeggen dat er steeds maar garnaalvangers bijkomen.

DONDERDAGMARKT

Een vaartuig van de KR, en een zestal kustvissers die een viertal dagen in zee waren. De vangsten bestonden hoofdzakelijk uit tongen en pladijssoorten, de zeer weinige overige vissoorten waren wijting en gullevis. De 3.300 kg tongen werden aan betere prijzen afgenomen dan op de markt van gisteren, de duurste soort, de kleine, haalde voor de kustvissers van 56 tot 57 F, de grote soorten door elkaar 41 en de slips tot 43 F. De tongen van het vaartuig van de reis haalden van 27 tot 40 F voor de fruits, 53 F voor de kleine, die het duurst waren en van 48 tot 42 à 44 F voor de slips, de gemiddelde prijs bedroeg 44,95 F. De zeer weinige tarbot bracht het van 44 tot 50 F het kgr. De schone kabeljauw en gullen van 22 tot 24 F. De grote wijting 8 F en de kleine 6 F vielen iets minder in de smaak. De pladijssoorten schommelden tussen de 7 en de 8 F en de kleine 6 F vielen iets minder in de smaak. De pladijssoorten schommelden tussen de 7 en de 8 F voor de grote en middenslag, tot 10 voor de 3de slag, van 5 tot 6 F voor de kleine pladijs en van 7 tot 10 F voor de ongegutte. De opbrengst van Z.437 met een 2000 kgr tongen en een 40-tal bennen vis bedroeg 104.610 F. De kustvissers hun besommingen lagen tussen de 9.720 F voor de Z.68 en de 20.290 F voor Z.553.

ZATERDAGMARKT

Opnieuw weinig vis, de aanvoer op deze verkoop werd gedaan door een schip van de reis en een viertal vaartuigen die van 5 tot 6 nachten in zee waren. De 3.600 kg tongen werden niet zo vlot afgenomen als op de donderdagmarkt, de duurste, opnieuw de kleine (5de sortering) lag tussen de 52 en de 53 F, de grotere soorten waren iets goedkoper, van 30 tot 33 voor de bloks en van 34 tot 40 voor de fruits. De TP van 40 tot 50 F en de slips tot 42 F, gemiddelde prijs lag even boven de 41 F. De tarbot werd maar aan zeer matige prijzen afgenomen, van 37 tot 42 F het kgr. De kabeljauw tot 22 en tot 19 F voor de schone gullen. De grote wijting tot 8 F en kleine tot 6 à 7 F. De pladijs haalde eveneens maar matige prijzen, van 6 F voor de grote en middenslag tot 7 F voor de 3de slag. Een koopje roggevis van grote naar kleine bekwam 14 F het kg. De besomming van de Z.420 bedroeg 77.020 van de reis. De overige van 20.120 voor de Z.30 tot 58.920 voor de Z.472 in een zestal zeenachten.

MAANDAGMARKT
WEINIG VIS
MATIGE PLADIJSPRIJZEN

De markt werd bevoorraad door 12 schepen, daarvan waren er 5 van de reis, drie van de KR en een van de West, de overige een zevental waren kustvissers en grotere vaartuigen met kleinere reisjes achter de rug. De vangsten waren niet zeer groot, dan toch voor wat de kleine vaartuigen betreft. De 7.900 kgr tongen bekwamen prijzen die schommelden tussen de 52 à 57 F, voor de duurste, de kleine. De grote sortering haalde van 28 tot 37 F voor de bloks, van 36 tot 41 voor de fruits. De kleinere slag tot 48 F voor de TP en tot 42 F voor de slips, de gemiddelde prijs was dan ook 41,26 F. De tarbot bracht het niet hoger dan 41 tot 45 F het kgr. Het weinige kabeljauw- en gullevis haalde prijzen op die tussen de 19 en 24 en de 10 à 15 F lagen het kgr. Voor de grote als de kleinere wijting werden zeer goede prijzen betaald, van 10 tot 12 en van 8 tot 9 voor de kleine. De aanvoer van pladijssoorten was vrij groot, de prijzen ervoor betaald waren eerder onder peil, van 6 tot 8 voor de grote en middenslag en van 7 tot 12 voor de 3de slag, de kleine pladijs bracht het niet hoger dan van 4 tot 5 F. Roggevis werd niet aangebracht. De cijfers die bereikt werden lagen tussen de 57.990 voor de Z.449 en de 105.850 voor de Z.415 en van 59.270 voor de Z.432 tot 92.770 voor de Z.114. De kleinere vaartuigen brachten het van 14.650 voor de Z.408 tot 15.070 voor de Z.240

DINSDAGMARKT
GROTERE TONGSOORTEN
DUURDER

Er waren een achttal vaartuigen aan de afslag, daarvan waren er 7 schepen van de reis en een dagvisser. De zeenachten lagen tussen de 9 en 11. Tongen en pladijs werden door alle vaartuigen binnengebracht, van andere vissoorten was er praktisch niets te zien. De 7.900 kgr tongen werden, dan toch voor wat de grote soorten betreft, vlotter afgenomen dan gisteren, van 30 tot 39 F voor de bloks, van 40 tot 53 voor de fruits en van 46 tot 51 F voor de schone kleine, de 5de sortering was het duurst, van 50 tot 53 F, alhoewel minder in prijs dan de vorige verkoopdag, de TP en de slips respektievelijk van 46 tot 48 en van 40 à 42 F het kgr, gemiddelde prijs was ook iets hoger, namelijk 43,18 F. De tarbot bekwam opnieuw maar zeer matige prijzen, van 40 tot 45 F, de varia bracht het van 30 tot 35 F. De kabeljauw en de gullevis werd goed afgenomen, van 20 tot 25 en van 11 tot 16 F voor de gullen. Grote en kleine wijting, van 10 tot 15 en van 9 tot 11F haalde opnieuw zeer renderende prijzen. De grote pladijsaanvoer, bekwam maar zeer flauwe prijzen, alhoewel al deze vis zeer vers en van uitstekende kwaliteit was, de grote en middenslag van 6 tot 8 F, de 3de slag van 7 tot 9 F en de meiers (kleine pladijs) van 4 tot 6F. De zeehaaien bekwamen van 6 tot 8 F. Roggevis was er niet op de markt. De opbrengsten brachten van 58.910 F voor de Z.560 op. Deze van een negental nachten van 36.170 voor de Z.470 tot 52.570 F voor de Z.561.

WOENSDAGMARKT
BETERE TONG- EN PLADIJSSOORTEN

Voor de woensdag was de aanvoer niet groot, slechts een tiental vaartuigen, acht van de reis en twee van 4 tot 8 zeenachten. Deze verkoopdag was de meest gunstige van de voorbije verkoopdagen. De tongprijzen waren beter, de grote sortering van 32 tot 36 F voor de grote, en van 42 tot 50 F de bloks, de fruits haalden eveneens mooie prijzen van 48 tot 58 F, de duurste waren de schone kleine en de kleine, de prijzen schommelden tussen de 51 en de 60 F het kgr. De kleinste sortering van 52 tot 56 F. Voor de TP en van 42 tot 47 F voor de slips, gemiddelde prijs lag vrij hoog 50,29 F het kgr. Alhoewel de aanvoer van tarbot deze week ook niet groot geweest was, kregen ook deze vissoorten prijzen die toch nog altijd maar aan de lagere kant liggen, van 42 tot 45 F. De kabeljauw en de gullen bekwam eveneens winstgevende prijzen, van 22 tot 30 F en van 14 tot 20 F voor de schone gullen. De wijtingsoorten werden aan iets mindere prijzen afgenomen, van 11 tot 13 voor de grote en van 7 tot 8 voor de kleine. De pladijssoorten, waarvan opnieuw tamelijk grote aanvoer was, kreeg hogere prijzen toegewezen, van 7 tot 9 voor de grote en van 6 tot 8 voor de middenslag pladijs, de 3de slag van 7 tot 8, de deelvis haalde eerst 5 F en op het einde 10 F het kgr, de kleine pladijs van 4 tot 8 F. Een tiental bennen grote roggen en tiltroggen brachten van 19 tot 17 F op voor de tilten. De opbrengsten waren goed van 55.160 F voor de Z.557 tot 106.540 F voor de Z.558 in een 10-tal dagen en van 56.860F voor de Z.186 tot 92.140 F voor de Z.476. De kustvisser Z.499 bracht het in vier zeenachten tot 21.260 F.

SCAP

Samenwerkende vennootschap voor de bevoorrading aan de visserij

— O —

Statutaire algemene vergadering

De statutaire algemene vergadering zal gehouden worden op VRIJDAG, 31 MEI 1963 in het lokaal „HOTEL du NORD", GROENTENMARKT, 19, Oostende om 15 u. 30 met de volgende dagorde :

1. Verslag van de Raad ;
2. Verslag van het College van Kommissarissen ;
3. Goedkeuring der Balans en Winst- en Verliesrekening op 31-12-1962 ;
4. Ontlasting te geven aan de Raadgevers ;
5. Ontlasting te geven aan de Kommissarissen ;
6. Vaststellen van de vergoeding der Kommissarissen ;
7. Statutaire benoemingen.

Na de vergadering wordt de leden een koffiepartij aangeboden.

Voor de Beheerraad

De Direkteur,
(get.) P. VANDENBERGHE
(567N—3153V)

Datum	Vangsten	Kgr	F.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
8-5	17	434	21.157	40,—	53,—	
9-5	11	361	18.831	44,—	58,—	
10-5	14	438	21.250	43,—	55,—	
13-5	16	414	21.637	46,—	57,—	
14-5	1	12	708	59,—		
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
1115	3	15.300	366.480			
13-5	11	150.900	1.991.394			
14-5	10	187.500	2.461.640			
15-5	8	32.100	795.080			
	32	**385.800**	**5.614.594**			
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
9-5	7	8.500	210.010			24,70
10-5	5	11.382	224.720			19,74
13-5	12	27.219	522.750			19,14
14-5	8	26.832	448.850			16,72
15-5	10	36.298	678.750			18,72
	42	**110.231**	**2.085.080**			**18,99**
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
9-5	16	812	30.522	30,—	48,—	37,59
10-5	16	848	37.194	38,—	53,—	44,21
13-5	20	1.227	52,931	33,—	51,—	43,12
14-5	10	471	23.174	43,—	58,—	49,20
15-5	15	822	38.613	43,—	54,—	46,92
	77	**4.180**	**182.734**			**43,65**
TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE						
9-5	7	3.336	150.060			44,95
10-5	5	3.613	148.020			41,08
13-5	12	7.967	330.720			41,26
14-5	8	6.193	267.420			43,18
15-5	10	7.719	387.480			50,19
	42	**28.828**	**1.284.110**			**45,93**
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
9-5	1	554	8.055			
13-5	9	6.257	89.368			
15-5	3	11.807	111.860			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
9-5	8	187	8.402	38,—	54,—	44,93
10-5	13	413	17.446	33,—	49,—	42,21
13-5	15	521	23.878	41,—	50,—	45,83
14-5	1	48	2.728	56,—	58,—	56,83
15-5	12	344	16.913	47,—	53,—	49,15

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

DONDERDAG, 9 MEI 1963

Z.68	4	150	15	9.720
Z.541	4	200	10	19.780
Z.553	4	150	10	20.290
Z.538	4	150	10	18.520
Z.764	4	200	10	18.210
Z.554	4	150	10	18.880
Z.437	10	2000	50	104.610
				210.010

ZATERDAG, 11 MEI 1963

Z.456	5	300	20	24.130
Z.30	5	200	20	20.120
Z.472	6	700	50	58.920
Z.428	6	600	40	77.020
				224.720

MAANDAG, 13 MEI 1963

Z.24	5	300	20	30.880
Z.240	4	150	10	15.070
Z.408	4	100	15	14.650
Z.554	12	1900	40	92.770
Z.550	5	100	40	34.110
Z.432	10	400	65	59.270
Z.468	6	300	20	30.390
Z.552	9	600	30	40.810
Z.415	13	1800	60	105.850
Z.407	4	400	15	37.500
Z.449	10	1100	50	57.990
Z.809	1			3.460
				522.750

DINSDAG, 14 MEI 1963

Z.544	9	500	60	49.070
Z.470	9	600	50	36.170
Z.561	9	600	50	52.570
Z.540	11	1000	120	113.680
Z.510	11	1300	50	67.070
Z.523	11	1100	50	70.820
Z.560	11	800	60	58.910
Z.45	1			560
				448.850

WOENSDAG, 15 MEI 1963

Z.499	4	200	20	21.260
Z.775	12	1100	40	75.860
Z.445	10	700	50	58.460
Z.557	10	400	70	55.160
Z.551	10	800	70	76.530
Z.476	10	900	90	91.140
Z.462	10	550	50	63.850
Z.526	10	700	50	72.120
Z.558	10	1200	65	106.540
				678.750

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	13-5-1963	14-5-1963
Grote schelvis	23,—27,—	25,—32,40
Middelmatige schelvis	14,60-18,40	19,—23,—
Kleine schelvis	15,—	16,60
Kabeljauw	7,80-14,60	10,80-15,40
Gullen	7,— 7,80	7,60- 9,60
Wijting	10,—	12,—
Schaat	16,60-17,80	.....
Zeebaars	4,60-10,60	8,60-10,80
Leng	11,20-16,—	9,80-17,—
Schartong	7,40- 9,—	6,— 9,20
Heilbot	19,20-21,—	25,40-46,20
Koolvis	6,20- 8,60	6,80- 8,—
Hondstong	3,60-13,40	3,40-11,30
Zeewolf	8,— 9,—	11,—
Platen	.....	.....

MARKTBERICHTEN

	NIEUWPOORT			ZEEBRUGGE		
	9-5-1963	13-5-1963	15-3-1963	13-5-1963	14-5-1963	15-5-1963
Grote tong — Grosse sole	40	37	45	28—32	30—32	34—36
Bloktong — Sole moyenne	40	50	55	30—37	35—39	42—50
Fruittong — Sole 3/4	40	50	62	36—41	40—43	48—58
Schone kleine tong — Petite sole	40	50	64	44—52	46—51	52—60
Kleine tong — Toute petite sole	40	47	62	52—57	50—53	55—60
Grote tarbot — Turbot gros	50		50	41—45	40—45	41—45
Middelm. tarbot — Turbot moyen	50	44	50	30—35	30—45	34—40
Varia — Divers	50	40	40	20—25	30—35	30—35
Griet — Barbue	43		36	20—25	20—25	20—25
Pieterman — Grane vive	—	—	—	—	—	—
Grote pladijs — Grosse plie	9	6— 7	6— 7	6— 8	6— 7	7— 9
Middelm. pladijs — Plie moyenne	9	12—14	12—14	7— 8	6— 7	6— 8
kleine pladijs — Petite plie	9	10	10—12	7—12	7— 9	6— 8
Deelvis — Portion	—	—	—	7— 9	5— 7	5— 9
Kabeljauw — Cabillaud	—	24—20	24—22	19—24	20—25	22—30
Gul — Petit cabillaud	15	18—12	18—15	10—15	11—16	14—22
Keilrog — Raie radiée	—	—	—	—	—	—
Rog — Raie	18	17	20	—	—	17—18
Tilten	15	12	18	—	—	16—17
Scherpstaarten	11	10	10—15	—	—	16—17
Halve man	—	—	—	—	—	12—15
Grote wijting — Gros merlan	10	12	13	10—12	10—15	12—13
Kleine wijting — Petit merlan	10	9	8— 9	8— 9	9—11	7— 8
Bot — Flet	—	—	—	—	—	—
Schar — Limande	—	12	17	6— 8	6— 8	8—10
Zeehaai — Aiguillat	—	8	11	—	9—10	9—10
Zeehond — Chien de mer	8	9	—	—	—	—
Robaard — Grondin rouge	—	15	25—20	—	—	—
Knorhaan — Grondin	—	10	10	—	—	—

GENT
VAN 4 TOT 10 MEI 1963

Driekwart tong 55-78, voorkleine tong 60, kleine tong 58, grote tarbot 120, middelmatige tarbot 80-65, kleine tarbot 58, griet 90, middelmatige griet 60, grote iek 30-40, kleine iek 28, iek 3de slag 25, grote schelvis 68, middelmatige schelvis 55, kleine schelvis 35, rogvlerken 60-68, kabeljauw 48-76, repen gullen 66, hozemondhamme 74, wijting 20-24, makreel 38-45, rode knorhaan 42, repen zeebaars 48-68, gepelde haringshaai 45-65, heilbot 95, koolvis 38, garnaal 80-110, zalm 220, kreeftjes 100.

BRUSSEL
VAN 4 TOT 10 MEI 1963

Driekwart tong 60-82, kleine tong 65, grote tarbot 130, middelmatige tarbot 90, kleine tarbot 60, kleine griet 58, grote iek 42-35, platjes 24, middelmatige schelvis 60-72, rogvlerken 65-75, kabeljauw 50-78, wijting 24-30, makreel 40-48, repen zeebaars 50-70, heilbot 10, koolvis 45, garnaal 80-100.

OOSTENDSE MARKT IN CIJFERS

ZATERDAG 11 MEI 1963

KANAAL			Kreeft	
O.38	14	110	1700	133.860
KREEFTENPUT			Tong	
Z.537	14	35	2000	96.820
O.279	14	45	2150	112.500

MAANDAG, 13 MEI 1963

IJSLAND			Kreeft	
O.81	22	1350	—	578.468
Z.212	16	200	8000	260.080
O.318	17	500	2000	253.443
KREEFTENPUT			Tong	
O.131	15	50	1700	89.130
O.191	15	90	2700	161.800
O.127	13	50	2400	120.810
O.218	14	50	2800	155.300
O.156	15	40	2700	146.638
WEST			Tong	
O.225	10	80	—	36.680
N.722	10	90	100	76.370
O.267	10	60	—	60.970

DINSDAG, 14 MEI 1963

IJSLAND			Kreeft	
O.80	18	1700	—	840.000
O.129	19	600	3000	467.560
NOOP HEAD				
O.231	11	550	—	358.405
NOORDZEE				
O.334	15	350	—	239.610
KANAAL				
O.109	13	150	—	119.560
WEST				
O.77	7	40	—	39.980
O.148	10	100	—	74.990
O.196	8	60	—	50.300
KREEFTENPUT			Tong	
Z.504	13	30	1500	90.510
Z.274	12	50	2000	143.870

WOENSDAG, 15 MEI 1963

NOORD				
O.87	6	100	—	91.070
KREEFTENPUT			Tong	
O.155	13	40	1600	109.980
O.185	10	40	1000	73.810
O.166	13	40	1400	87.620
Z.443	12	100	2500	207.770
Z.546	11	50	1200	98.000
WEST			Tong	
Z.201	9	80	400	68.610
O.327	7	50	—	42.640

DONDERDAG, 16 MEI 1963

KANAAL			Tong	
O.229	14	150	250	103.130

Uitvaarten der vissersvaartuigen uit Oostendse haven

DONDERDAG 9 mei

O.217, IJsland
O.282, IJsland
O.459, IJsland
O.124, Noordzee
O.119, Kanaal
O.112, Kanaal
O.112, West
O.153, Kreeftenput
O.154, Noord

VRIJDAG, 10 mei

O.316, IJsland
O.335, Noordzee
O.15, West
N.744, West
O.34, Noord
O.268, Witte Bank
O.165, Witte Bank

ZATERDAG, 11 mei

O.317, IJsland
O.37, Noord

ZONDAG, 12 mei

O.160, Kanaal
O.254, Kanaal
O.346, Noord
O.192, Noord
O.204, Noord
O.312, Witte Bank
O.105, Witte Bank
O.135, Witte Bank

MAANDAG, 13 mei

O.293, IJsland
O.345, Noord
O.281, Noord

DINSDAG, 14 mei

O.38, Kanaal
N.722, West
Z.274, Kreeftenput
O.79, Kreeftenput

WOENSDAG, 15 mei

O.81, IJsland
O.237, IJsland
O.318, IJsland
Z.201, West
Z.443, Kreeftenput
Z.546, Kreeftenput
O.191, Kreeftenput
O.131, Kreeftenput
O.218, Kreeftenput of Witte Bank

Zeebrugse haven

Donderdag 19 mei

B.603 West
Z.422 Kreeftenput
Z.491 Kreeftenput

Vrijdag 10 mei

Z.580 Kreeftenput
Z.545 Kreeftenput
Z.514 Kreeftenput
Z.122 Kreeftenput
Z.403 Kreeftenput
Z.495 Kreeftenput
Z.559 Kreeftenput
Z.516 Kreeftenput
Z.539 Kreeftenput

Zaterdag 11 mei

Z.452 Kreeftenput
Z.93 Kreeftenput
Z.590 Kreeftenput

Zondag 12 mei

Z.25 Kreeftenput

Maandag 13 mei

Z.562 Kreeftenput
Z.257 Kreeftenput
Z.226 Kreeftenput
Z.570 Kreeftenput ... ...
Z.184 West ... ...
Z.548 West

Woensdag 15 mei

Z.407 Kreeftenput
Z.437 Kreeftenput
Z.554 Kreeftenput
Z.581 Kanaal

VERWACHTINGEN

Zaterdag 18 mei

Kreeftenput : O.120

Maandag 20 mei of dinsdag 21 mei

IJsland : O.324

Maandag 20 mei

IJsland : O.250 O.236 (380 bennen vis, 140 bennen kreeft)
O.85 (1800 vis t.t.z. 1000 kab.-gul, 450 kools, 50 schel en totten, 150 bonen, 150 varia) z
Kreeftenput : O.193 Z.542 O.266 O.249
West : N.763
Kanaal : O.215 O.147 Z.419

Dinsdag 21 mei

IJsland : O.331 O.286
Kanaal : Z.543 O.369 O.115 O.15
Kreeftenput : O.235 O.132 O.214 Z.222
West : N.762
Noop Head : O.228

Woensdag 22 mei

Kreeftenput : Z.516 O.151 O.283 Z.452 Z.417 O.153
Noordzee : O.333 O.292
IJsland : O.216 O.239
Kanaal : O.287 Z.405
Noop Head : O.124

PUBLICITEIT IN het visserijblad DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

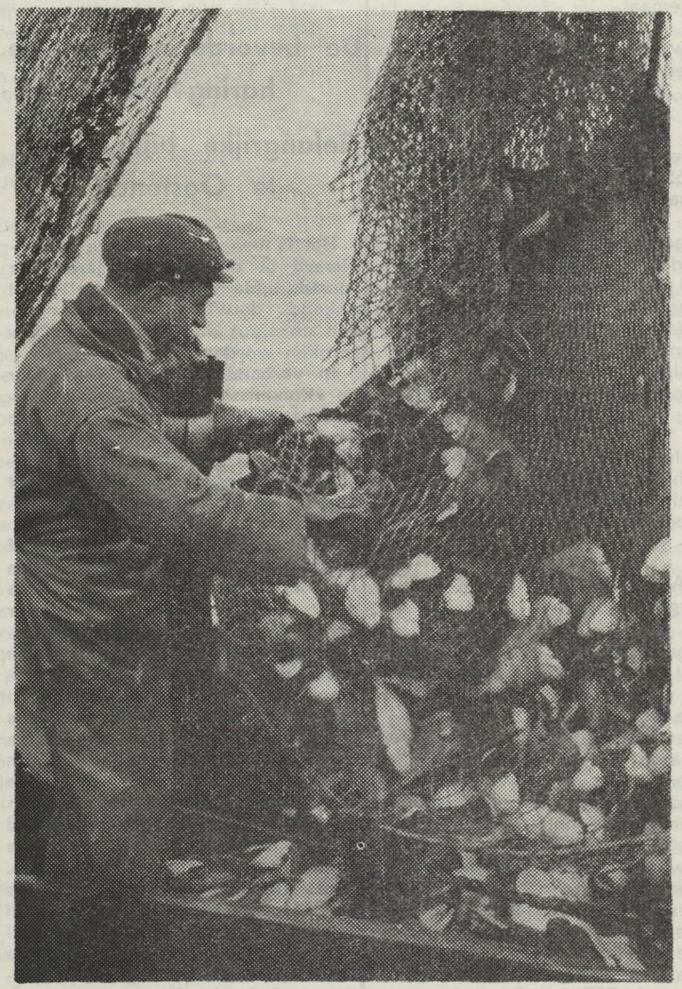
Tongen vissen op de West (III)

OUDE VISBAKKEN SLOPEN, MODERNE VAARTUIGEN RENDEREN BETER

DE VISSERSHAVENS Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort, en Blankenberge tellen samen 416 vaartuigen, voornamelijk gekoncentreerd te Oostende en te Zeebrugge. 169 scheepjes bedrijven de kustvisserij 208 zijn van het middenslagtype en 39 vaartuigen hebben IJsland en omgeving tot aktieterrein. De totale tewerkstelling op al deze vaartuigen bedraagt amper 2000 vissers. 65 t.h. eigenaars van de middenslagklasse zijn tegelijkertijd schipper. De overige schepen behoren toe aan een zestal bedrijven, met gemiddeld 5 schepen. Onder de kustvissers treft men 90 t.h. reders-schippers aan.

Vooral wat de middenslagklasse betreft zijn de rederskringen aan de kust niet pessimistisch gezind. Integendeel zien zij ons land nog aan de spits van de visserij in Europa komen, zo de vloot verder gemoderniseerd wordt; een 115-tal schepen zijn immers ouder dan 30 jaar; en zo de staat verder steun blijft verlenen onder vorm van slooppremiën en goedkope kredieten.

Het meest nijpende probleem blijft echter het personeelstekort Wat echter het zogenaamde vijfjarenplan voor de visserij betreft, is men in de bevoegde kringen minder te spreken, waar we tevens konden noteren dat een officiële planning eenvoudig weg niet zou bestaan en dat het vijfjarenplan van een minister enkel moet dienst doen om al te opdringerige volksvertegenwoordigers, die zich om de visserijproblemen bekommeren zoet te houden.



De zoveelste vangst druipend van het zeewater, werd aan boord gehesen. De stuurman waagt zich dan onder de natte vracht en trekt de knoop los, die de kuil van het net dichtstropt. Onmiddellijk stort de lillende vismassa op het dek. De tongen, voor wie de mazen van het net te eng waren, puilen eruit en zitten in het net verstrengeld. Door hevig schudden van de vissers vallen zij bij hun soortgenoten, want geen visje mag verloren gaan. De tongen tonen zich weerloos en roeren zich amper; de zeldzame kabeljauwen gaan echter geweldig te keer, slaan hevig met de staart en doen het spreekwoord «spartelen als een vis op het droge» alle eer aan.

Kip op zondag

Op de «Henk Zwart» was het zondag, hetgeen echter alleen aan de kalender zichtbaar was. Het werk was er niet minder om. De motorist, onder wiens bevoegdheid ook de keuken ressorteerde, wilde aan de zondag toch een speciaal cachet geven en deed als keukepiet een biezondere inspanning. Hoe paradoksaal het ons ook toescheen maar uit het visruim, kwam hij met kippen te voorschijn, die gebraden werden en door de vissers verorberd, zij het dan ook op onvervalste indianenmanier.....

Bovendien voorzag hij de dag bij wijze van vieruurtje voor elk een portie pudding. Het keukenwerk is traditiegetrouw voor de motorist voorbehouden naast de zorg voor de motor terwijl hij evenmin van het werk aan dek en het schoonmaken van de vis gespaard blijft. Een betere illustratie voor het personeelstekort hebben we niet kunnen bedenken.

Toch was de zondag niet voor alle vissers gelijk. Op enkele kabellengten (een kabellengte komt ongeveer overeen met een boogscheut aan wal..) van ons voer een Nederlandse vissersvaartuig, waarvan de bemanning blijkbaar het princiep huldigde : «Never on sunday» want er werd niet gevist. Alleen een roergang hield het schip op koers.

(Vervolg blz. 10)

80-JARIGE IJSLANDVAARDER

August Desaever

uit Koksijde

In een mooi verbouwd vissershuisje nabij de Oosthoek, op de rand van de duinen langs de Robert Vandammelaan, woont August Desaever, één van de drie nog in leven zijnde Koksijdse IJslandvaarders. August zag te Koksijde het levenslicht op 9 september 1883 en is dus een rasechte Koksijdenaar en een kind van de zee, zoals trouwens zijn beroep steeds is geweest. In zijn kraaknet huisje leven August en zijn echtgenote Augusta Marvellie, 77 jaar, samen met nog een thuisgebleven dochter die als grote steun voor vader en moeder moet geloofd, een rustige oude dag.

Het gezin Desaever telde 8 kinderen, waarvan er nog 3 in leven zijn, Henri, Jan en voornoemde dochter. Er zijn reeds 14 kleinkinderen en een achterkleinkind en onder de kleinkinderen bevinden zich ook reeds vissers. Het gezin Desaever verloor een 52-jarige zoon die plotseling overleed.

August Desaever deed 7 maal de lastige trip naar IJsland, waarvan zijn eerste reis dagtekent uit 1901 en dit met de «Pecheuse» waarmee hij trouwens alle reizen deed.

Op zijn eerste reis werd er ook één van de grootste vangsten genoteerd van de vloot van Duinkerke, nl. 540 ton en op z'n laatste reis in 1907 was de vangst ook zeer groot, nl. 470 ton. Deze reis werd gedaan met drie broers, Charles, August en Engelbertus. Over de voeding vertelde onze visser dat de eerste drie à vier dagen van de vaart er vers brood en groentensoep kon gegeten worden maar daarop waren beschuit en aardappelen met de pel en de kabeljauwkop zowat de bijzonderste voeding. In 1938 stopte hij het harde vissersleven na als IJslandvaarder, visser te zijn geweest op de vloot van Nieuwpoort en Oostende.

Ook de vader van August Desaever was een IJslandvaarder, die 27 maal de reis naar IJsland deed. August's vader overleed op 85-jarige leeftijd en samen met zijn vader heeft August tweemaal gevaren.

Deze sympathieke visser wist ons ook nog te vertellen dat volgens een geziene TV-reportage over IJsland alles toch zoveel veranderd is aldaar en de modernisatie ook op dit vissersoord reeds ver is doorgedrongen. Als slot kunnen we nog vermelden dat Desaever, op een plechtigheid te Koksijde, vereerd werd met de gouden medaille, hem op de borst gespeld door de toenmalige eerste minister. — K.

April '63 -- meer garnaal dan in april '62

KLEINERE VANGSTEN

Voor de Oostendse kustvisserij is het zeker geen schitterende maand geworden. Eens te meer kon deze tak van onze visserij de eindjes bijna niet, en in veel gevallen in het geheel niet, aan elkaar knopen. Nochtans werd er meer garnaal op de markt gebracht dan in dezelfde maand van verleden jaar. Dit komt dan niet zozeer omdat de vangstresultaten ineens veel beter waren, maar omdat er merkelijk meer schepen op garnaal visten en dat een veel groter getal schepen de boomkorrevisserij bedrijft, ten overstaan van verleden jaar april. Dit systeem zal trouwens door de schepen die het nu nog niet hebben, eveneens moeten worden toegepast, willen zij niet helemaal ten onder gaan. De vangst per schip van de boomkorrevissers en van deze die het nog gelijk vroeger deden, verschilt zeer veel. Zo kan men op dezelfde markt vangsten zien van 9 kg en 90 kg Dat zulks nog grotere verschillen geeft wat de opbrengst betreft is wel bijzonder duidelijk.

Samenvattend was het alleszins geen goede garnaalmaand voor onze kustvissers. De zeer kleine vangsten werden aan een lagere gemiddelde prijs verkocht dan vorig jaar en de garnaal zelf was dikwijls zeer klein. Alles was dus klein, ook de resultaten en dat is wel het spijtigst van allemaal.

Er werden in april 1963, 383 vangsten garnaal verkocht tegenover slechts 336 in april van vorig jaar. Verder steeg de totale aanvoer van 13.204 kg naar 13.582 kg en kregen we een opbrengst die daalde van 665.557 F in april 1962 naar nog maar 648.894 F dit jaar april.

De gemiddelde prijs per kg was lager dan verleden jaar en kwam van 50,40 F terug naar 47,75 F. Ook de vangst per schip was kleiner en dit ondanks het feit dat er veel meer schepen de boomkorren hebben aangeslagen. In plaats van 39 kg werd nog slechts 35 kg binnengebracht.

Tenslotte was ook de opbrengst per schip kleiner dan in april 1962 aangezien toen 1980 F werd bereikt tegenover nu nog maar 1693 F.

NOG AANZIENLIJKE ACHTERSTAND NA VIER MAANDEN

Alhoewel wat de aanvoer betreft, in april beter was dan verleden jaar, kijken we nog altijd tegen een gevoelige achterstand op, na de eerste vier maanden van dit jaar. De zeer harde winter is hier heel zeker de grootste schuldige want er kon praktisch geen enkele dag worden gevaren tijdens januari en februari, terwijl ook in maart de aanvoer miniem was. Zodoende kregen we na vier maanden nog maar 408 vangsten terwijl verleden jaar in die tijd 542 vangsten werden verkocht. De aanvoer per schip was kleiner zodat de totale aanvoer daalde van 21.656 kg naar 14.782 kg. De opbrengst was vanzelfsprekend ook kleiner aangezien ook nog een lagere gemiddelde prijs werd betaald. Zo daalde het opbrengstcijfer van 1.067.536 F naar 722.703 F. De opbrengst per schip verminderde van 1.969 naar 1.771 F terwijl de vangst daalde tot 36 kg nadat vorig jaar een vangst van 40 kg kon genoteerd worden. Toen reeds werd dit cijfer als zeer slecht aanzien. De gemiddelde prijs tenslotte zakte van 49,29 naar 48,89 F. Deze lagere prijs kan gedeeltelijk worden verklaard door de kleinheid van de aanvoer waarvoor natuurlijk geen prijs kan gegeven worden als voor grote garnaal. Er treden op een en dezelfde markt dan ook nogal dikwijls grote prijsverschillen op, die tot 20 F per kg kunnen bedragen.

Ook op vis moest door de kleine kustschepen niet gevaren worden. Deze schepen die het toch probeerden moesten heel dikwijls onverrichterzake of met zeer minieme vangstjes terugkeren. Ook hier was niets te verdienen.

We kunnen nu alleen maar wensen dat het in de komende maanden veel beter moge gaan. Zolang de temperatuur echter zo laag blijft zal daar echter nog wel niet teveel van in huis komen.

Tongen vissen op de West

(vervolg van blz. 9)

«Ik kap uw handen af»

Als algemene regel geldt in de Belgische visserij dat ieder bemanningslid zelf instaat voor zijn proviand. Aardappelen, groenten vlees en brood wordt gezamenlijk aangekocht en de kosten gedeeld door het aantal vissers. Zij brengen individueel hun boter mee, toespijs, fruit en andere versnaperingen. Het vertegenwoordigt per maand toch een niet te verwaarlozen bedrag waarbij dan nog hun RMZ-bijdrage moet gerekend worden van 24 F per zeedag. Voor de matrozen, motoristen en schippers, die, alhoewel lang niet in verhouding met de uiterst zware prestaties, toch behoorlijke gages verdienen, vallen deze beroepskosten tussen de plooien.

Anders is het gesteld met de scheepsjongens, van wie de bruto-verdiensten per jaar voor de middenslagvisserij forfaitair op 40.000 F worden vastgesteld. Evenals de «groten» moeten zij daarvan ook hun uitrusting kopen. Zij krijgen weliswaar van het Ministerie van Landbouw een aanmoedigingspremie van 50 F per zeedag maar worden aan boord dan ook versleten als echte duiveltjes-doet-al, die dezelfde zware prestaties moeten leveren als hun maats en in niets ontzien worden. Hun idealisme voor de zee en de visserij is dan ook na de eerste reizen al grotendeels bekoeld. Trouwens welk jongetje van 15 zou onder die voorwaarden willen varen ?

Het meest dankbare rekruteringsterrein blijft nog steeds de vissersfamilie zelf doch in heel veel gevallen hoorden we de vaders verklaren : «Als hij het riskeert naar zee te gaan, dan kap ik zijn handen af» met wie ze dan zoonlief bedoelen, van wie ze niet willen hebben dat ze hetzelfde «hondenleven» tegemoet gaan. Nu zijn er wel veel vaders, die aan hun zoon nooit het beroep zouden toewensen, dat ze zelf beoefenen, maar zo kernachtig hebben we het nooit weten uitdrukken.

Deze geestesgesteldheid komt natuurlijk de aanwerving niet ten goede, zodat men zich afvraagt waar men de kandidaten voor de visserij nog moet gaan zoeken; zeker niet in gezinnen, die helemaal niets met de vaart te maken hebben. Men waagde trouwens een eksperiment met werklozen, vooraan in de twintig, die men vooraf een herscholing liet ondergaan. Het eksperiment liep falikant uit : het merendeel bedankte reeds na de eerste zeereis; de meer geharden hadden na drie reizen de buik vol van de zee en gaven de pijp aan Maarten.

De carrière van de jongeren, die dan toch (zonder afgehakte handen), op de visserijvloot belanden, wordt bedreigd als de jonge vissers op vrijersleeftijd komen om in veel gevallen geheel afgebroken te worden rond de trouwdag. Zij nemen dan hun toevlucht tot de staatsmarine (zeepolitie en maalboten) of tot de zeemacht, die geduchte konkurrenten zijn van de visserij, althans wat het personeel betreft.

Momenteel wordt de visserij vloot varende gehouden door de aanwerving van Spanjaarden, die als voortreffelijke vissers bekend staan maar die een hele boel problemen van psychologische aard scheppen.

In het licht van dit probleem zijn de reders er dan ook niet op uit de vloot te zien aangroeien, vermits ze niet meer behoorlijk kan bemand worden, maar sturen ze veeleer aan op een verbetering en modernizering van bestaande vissersvloot voor de aanvoer van kwaliteitsprodukten.

In de kustvisserij, dat nog een uitgesproken familiebedrijvigheid is , doet zich een ander personeelsprobleem voor. De zoons, die met hun vader varen, kunnen niet geboekt worden als werknemer met al de nadelige gevolgen hiervan. De vissers hebben er echter iets op gevonden en ruilden de zonen onder elkaar ... en de administratie zag dat het goed was !

VOLGEND ARTIKEL

BETERE KWALITEIT VAN DE BELGISCHE VIS

De bevordering van de haringvisserij

Belangrijke bijeenkomst te Oostende

Het is een feit dat onze haringvisserij in de loop der jaren een voortdurende achteruitgang heeft gekend, derwijze dat thans van een absoluut dieptepunt mag gesproken worden.

In verband hiermede werd door de «Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij» een nota opgesteld nopens de uitwerking van een werken financieringsprogramma met het oog op de bevordering van de haringvisserij.

Alvorens evenwel een definitief programma op punt kan worden gesteld, dient men in de eerste plaats te weten in welke mate er onder de reders belangstelling bestaat voor dit initiatief en welke vaartuigen eventueel bij de uitwerking van het programma zouden betrokken worden. Deze gegevens moeten toelaten te berekenen welke de financieringskosten zouden zijn en tevens in hoever een regelmatige aanvoer van haring zou kunnen bereikt worden, rekening houdend met de vangstkapaciteit van deze schepen en de afzetmogelijkheden.

Met dit doel voor ogen wordt op maandag, 20 mei e.k. te 20 uur in de vergaderzaal van «'t Zal wel gaan», St Petrus en Paulusplein, te Oostende, een belangrijke bijeenkomst belegd. Op deze zitting, waartoe alle belangstellenden uitdrukkelijk uitgenodigd worden, zullen alle aspekten van dit probleem met kennis van zaken overwogen worden.

Wij drukken er andermaal op dat de aanwezigheid van allen die hiervoor belangstelling voelen, dringend gewenst is. — B.

Oostendse Vismijnecho's

(Vervolg van bladzijde 5)

KANAALVARIANTEN PEPERDUUR

Een kanaalvangst werd gebracht door de O.109. Deze vangst was niet zo erg omvangrijk maar bevatte allemaal zeer dure vissoorten zoals keilrog, rode knorhaan, vlaswijting, tarbot, tong, roggen, enz. Keels noteerden tot 1300 F per ben en voor rode knorhaan werd ook meer dan 1000 F per ben betaald. De roggen haalde tot 950 F en voor de andere soorten, die werkelijk erg schaars blijven, waren de prijzen legio. Vandaar een opbrengst die wel kan bevredigen en 119.000 F beliep.

De drie kleine westvangsten die we nog op de markt kregen zorgden voor een zekere verscheidenheid die echter al te klein was. Alle westsoorten kregen vanzelfsprekend renderende prijzen waardoor met kleine vangsten toch nog niets kon bereikt worden. Voor deze westschepen varieerden de resultaten van 39.980 F voor de O.77 naar 74.990 F voor de O.148.

TONGEN KRIJGEN VERDER STIJGENDE PRIJZEN

De tongenaanvoer was dinsdag nog kleiner dan maandag en was lange tijd niet meer zo gering. Inderdaad, slechts twee schepen kwamen van de kreeftenput verkopen en brachten een 3500 kg van deze fijne vissoort op de markt. Deze schaarste werkte vanzelfsprekend stijgende prijzen in de hand waardoor de gemiddelde prijs op het einde van de markt, t.t.z. na de tweede en laatste tongenbeurt dicht bij de 50 F per kilo schommelde. Deze prijs werd sedert begin januari niet meer bereikt en werd nu bereikt wegens de schaarste vooral en anderzijds door het feit dat de aanvoer in Nederland wel enigszins zal gaan verminderen door het nakende haringseizoen. Behalve voor tongen werden ook veel hogere prijzen betaald voor platvis en wijting. Wijting noteerde tot 650 FF en voor platvis werd nooit minder dan 500 F betaald. De resultaten voor deze schepen die nochtans kleine vangsten losten schommelden van 90.000 tot 143.000 F dit voor de Z.504 en de Z.274.

PARKEERPLAATS NIET RUIM GENOEG ?

Sedert enkele maanden, t.t.z. na de harde vorstperiode van deze winter, werd een soort verbreding van de vismijnlaan verwezenlijkt langsheen de haringhalle (voorzijde). Dit had wel een doel en dat was dat de auto's waarvan de eigenaars een pakhuis huren in die rij hun auto's daar zouden plaatsen waardoor de baan zou vrijblijven voor het verkeer. Het gaat er nu op lijken dat die plaats minder en minder gaat gebruikt worden want op sommige ogenblikken is het verkeer er volledig vastgelopen en kunnen de bussen er bijna niet meer door. Een beetje scherper toezicht zou hier zeker geen kwaad kunnen. Het is toch niet nodig dat er eerst een ongeluk zou gebeuren?

WOENSDAG : NOG MINDER VIS EN VERDER STIJGENDE PRIJZEN

Slechts acht schepen aan de afslag, allemaal middenslagschepen die ofwel van de west ofwel van de kreeftenput kwamen. Een kleine Noordvangst werd door O.87 binnengebracht en werd aan fantastische prijzen verkocht. Ook de andere schepen kregen trouwens nog hogere prijzen dan de vorige dagen voor de verschillende soorten waaruit hun vangst bestond. Hierdoor werden ook met kleine vangsten nog bevredigende resultaten bereikt en was iedereen tevreden (uitgenomen de handel). Tongen stegen tot een gemiddelde prijs van rond de 50 F per kgr met dit keer ook stijgende prijzen voor de grotere soorten.

Een Noordvangst dus door de O.87 binnengebracht en bestaande uit een 100 bennen vis met bijna geen tong. Kabeljauw en gullen werden zeer duur verkocht en noteerde hier rond de 25 F per kilo. Steenschol kreeg 1320 F per ben en voor roggen waren de prijzen zeer hoog, want de grote moerroggen haalden nu al tot 1000 F per ben. Aan zulke prijzen werd het toch een renderende opbrengst aangezien men amper een week weg was geweest en 91.000 F besomde.

ZEER KLEINE WESTVANGSTEN

Van de West was de aanvoer opnieuw zeer gering. Slechts twee schepen verschenen aan de afslag en zorgden voor 130 bennen vis en 400 kg tongsortering. Een grote partij platjes van de Z.201 werd aan 430 F per ben verkocht, hetgeen een aardig sommetje opbracht. De roggen kregen nooit minder dan 600 F per ben en noteerden tot 1000 F. Soldaten kregen 1250 F en alle andere soorten waren meer dan duur waardoor de uitslagen nog schommelden van 42.000 F voor de O.327 naar 68.000 F voor de Z.201. Haaien waren ook erg duur aangezien ze evenals de zeehonden 570F noteerden.

WEINIG TONG TE VANGEN

Voor de tongenvissers was het blijkbaar ook niet allemaal koek en ei want de vangsten bleven zeer klein. Van 1000 naar 2500 kilo per schip met daarbij dan 40 tot 100 bennen vis. De meeste vangsten bleven echter beneden de 2000 kg en de bijvangsten onder de 50 bennen. Tongen waren nog wel iets duurder dan de vorige dagen en haalden nu ruim 50 F per kilo. De platvissoorten gingen ook vlot van van de hand en platvis noteerde van 410 F voor de platen naar 800F voor de kleine iek. Tarbot steeg opnieuw tot 69 F wat de hoogste prijs van de laatste weken was. De uitslagen bleven hier nog betrekkelijk goed en schommelden van 73.810 F voor de O.185 naar 207.670 F voor de Z.443. Dit laatste schip loste het dubbele van de vis van de andere schepen en veruit het meeste tong. Eens te meer een zeer mooi reis voor dit schip dat er dit jaar nog geen andere gemaakt heeft.

NOG SLECHTER VOOR DE GARNAALVISSERIJ

Voor de kustvisser en meer bepaald voor de garnaalvisser is het een slechte week geweest. Van de zeven dagen van de week werden er slechts op vijf garnaal aangevoerd waardoor in totaal van 8 tot 14 mei slechts 1659 kilo garnaal werden aangevoerd. Deze werden verkocht aan prijzen gaande van 40 naar 58 F per kilo, terwijl het gemiddelde 50,40 F bedroeg. Nog steeds grote prijsschommelingen die uit te leggen zijn in het verschil in grootte van de garnaal. De totale opbrengst was 83.683 F groot. De vangst per schip bleef gemiddeld erg klein en bedroeg 28 kilo. De opbrengst per schip was te laag en beliep slechts 1418 F.

Het koude weer dat we nog altijd kennen laat niet toe betere verwachtingen te koesteren.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN, NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

WANNEER DE NIEUWE WET OP DE VISKEURING ?

Het is onze lezers bekend dat een ontwerp van wet op de viskeuring bestaat, welke door de Bedrijfsraad voor Zeevisserij volledig onderzocht, aangevuld en gewijzigd werd.

Dit ontwerp was reeds maanden geleden aan het ministerie van volksgezondheid overgemaakt.

Het moet zijn dat men op dit ministerie te veel bekommernissen heeft, want van dit ontwerp werd niets meer gehoord.

Door volksvertegenwoordiger Dr. Claeys werd maandelijks aangedrongen opdat dit ontwerp voor de Kamer zou komen.

Eindelijk is dit bevoegd ministerie uit zijn slaap gewekt en heeft het thans laten weten dat dit ontwerp van wet praktisch gereed is, maar dat bedoeld ontwerp van wet nog aan de ministerraad en aan de Raad van State moet vorgelegd worden.

Daarna moet het nog naar het parlement zodat, als alles goed gaat we tegen de volgende verkiezingen niet alleen de volksvertegenwoordigers en senatoren zullen gekeurd worden door het volk volgens hun aktiviteiten, maar ook de viskeuring eindelijk door een nieuwe wet zal geregeld worden.

Beter laat dan nooit.

We vragen ons af in welk jaar dit ontwerp werkelijkheid zou geworden zijn, moesten we geen actieve volksvertegenwoordigers hebben, die zich aan alle visserijproblemen interesseert en er een praktisch gevolg aan tracht te doen geven.

DE MOEILIJKHEDEN MET DE BREISTERS VAN VISNETTEN

Einde 1962 werden verschillende breisters van visnetten uit Oostende—Stene door de Rijksdienst voor pensioenen der zelfstandigen lastig gevallen voor betaling van bijdragen als zelfstandige arbeidsters.

Een van de betrokkenen ging volksvertegenwoordiger Claeys opzoeken. Deze stelde vast dat hier moeilijkheden zouden uit voortvloeien, niet alleen voor pensioenstorting, maar ook voor de kinderbijslagen.

De heer Claeys heeft onmiddellijk aan de Rijksdienst voor de Pensioenen een uitvoerige nota overhandigd waarin hij de werkelijke speciale toestand uiteenzette welke alleen in onze vissers-omgeving te vinden is.

Een grondig bijkomend onderzoek werd in het vooruitzicht gesteld en bij brief van 21-11-1962 bevestigd. Dit onderzoek werd inderdaad alhier ingesteld en zopas werd volgende brief aan dhr Claeys bezorgd :

In aansluiting met ons schrijven van 21-11-1962 en na bijkomend onderzoek van het dossier, op grond van een verslag van onze inspektiedienst en een bijzondere studie van dergelijke gevallen, hebben wij de eer U te berichten dat hogergenoemde en alle personen die een identieke aktiviteit uitoefenen geen verplichtingen hebben in het kader van de wetgeving betreffende het rust- en overlevingspensioen der zelfstandigen.

Zij mag derhalve de aanmaning welke zij van onze diensten heeft ontvangen als nietig en ongegrond beschouwen.

Wij achten ons gelukkig dat deze moeilijkheid daarmede van de baan is, niet alleen voor de breisters en hun gezin maar ook voor de visserij die de diensten van deze breisters moeilijk of niet kan missen.

Grootse veranderingswerken aan Oostendse haveninstellingen in het vooruitzicht gesteld

KOMT EINDELIJK DE ZO NOODZAKELIJKE REORGANISATIE ???



Hoe gering de trafiek in onze dokken is blijkt uit deze foto. Biezonderlijk de afgebeelde kranen zijn ontoereikend voor een snelle en afdoende ontscheping.

Het kan niet ontkend worden en wij vrezen niet de waarheid geweld aan te doen, als wij zeggen dat onze Oostendse haven, en wij doelen hier dan in de eerste plaats op onze handelshaven, sedert ettelijke jaren een zoete winterslaap kent. De trafiek is er gering, terwijl wij met lede ogen moeten toezien hoe de internationale cheepvaartbeweging steeds meer en meer toegespitst wordt op de Zeebrugse haven. Het is spijtig te noemen maar het is een feit en een feit is meer geloofwaardig dan het woord van de Lord Mayor.

Thans echter, en wij verheugen er ons bijzonder om, schijnt er toch een gunstige kentering te zullen komen en werden zelfs voor een zeer nabije toekomst grootse reorganisatiewerken uitgewerkt en door de bevoegde diensten goedgekeurd. Over dit alles sprak vorige week vrijdag de heer Van Craeynest, sekretaris van haven en industrie bij de Oostendse Handelskamer.

xxx

Het was voor een goed gevulde konferentiezaal dat de heer Van Craeynest vorige week vrijdag handelde over de «Oostends Haven en haar toekomst». Onder de aanwezigen bemerkten wij ondermeer burgemeester Piers; volksvertegenwoordiger Dries Claeys; bestendig afgevaardigde Smissaert en zijn dame; E.H. Corneillie, onze visserijaalmoezenier; de heer Marc Vanhecke, voorzitter van de VVB en de heer Daniel Depontieud, sekretaris van de VVB.

Het was de heer Marc Vanhecke die de inleidingsrede uitsprak, waarop hij onmiddellijk het woord verleende aan de heer Van Craeynest, die zich hier andermaal ontpopte als een boeiend en vlot spreker.

Alvorens zijn eigenlijke toespraak aan te vangen wijst de heer Van Craeynest erop dat hij het hier uitsluitend over de handelshaven zal hebben en slechts éénmaal over de vissershaven.

Hierbij maakte hij een onderscheid voor wat betreft de vier volgende punten die hij achteraf in detail zal bespreken :

— de werken welke zullen uitgevoerd worden
— de modernisering van de bestaande dokken
— de kommerciële uitbating van de haven
—de t komst

WELKE WERKEN ZULLEN IN EEN ZEER NABIJE TOEKOMST VERWEZENLIJKT WORDEN ?

Als eerste punt van zijn rede handelde de heer Van Craeynest over de werken welke aan de Oostendse handelshaven en ook aan onze vissershaven zullen uitgevoerd worden.

Hierbij komt op de eerste plaats de verplaatsing van het Oosterstaketsel. Daar waar dit thans niet het geval is, zal dit staketsel na uitvoering van de geplande werkzaamheden paralleel lopen met het bestaande Westerstaketsel. Aan de uiteinde van de beide staketselhoofden heeft men thans een breedte van nagenoeg 150 meter. Naarmate men evenwel de dokken nadert vermindert deze breedte met het gevolg dat vaartuigen van grotere afmetingen onmogelijk de haven kunnen aandoen, waardoor een beperking ontstaat vor de trafiek. Na de uitvoering van de geplande werken zal de havengeulbreedte evenwel overal ongeveer 160 meter zijn.

BELOFTEN ?

Een volgende punt had betrekking op onze vissershaven. Als wij de heer Van Craeynest mogen geloven en wij twijfelen hieraan geen ogenblik, dan zal onze visserij-industrie binnen afzienbare tijd kunnen beschikken over een tweede vissersdok met de erbij horende slipway met groter vermogen. De toegang tot dit nieuwe vissersdok zou precies naast de vuurtoren gelegen zijn en zich uitstrekken in de richting van de «Halve Maan». Zonder de woorden van de heer Van Craeynest hierbij in twijfel te willen trekken, moeten wij toch enig voorbehoud maken voor de voornoemde werken. Als wij even terugblikken in de afgelopen jaren, dan kunnen wij vaststellen dat deze beloften herhaalde malen afgelegd werden. Spijtig genoeg bleef het bij «beloften» en werd onze visserij-industrie van overheidswege verder op die reeds zo vaak, tot vervelens toe gebruikte stiefmoederlijke wijze behandeld. Laat ons hopen dat het eindelijk zover is en dat wij dusdanig onze visserij kunnen laten uitgroeien tot die plaats welke zij moet bekleden in het ééngemaakte Europa van weldra.

DE HEROPBOUW VAN DE COCKERILLKAAI

Ook de heropbouw van de Diepwaterkaai (Cockerillkaai) staat op het programma. Het kan niet ontkend worden dat de Diepwaterkaai van het grootste belang is voor onze handelshaven. Door de uitgevoerde werken zal de diepte opgevoerd worden tot nagenoeg tien meter bij laagwaterstand en dit over een lengte van zowat 750 meter. Door de verbeteringswerken zal het mogelijk gemaakt worden toegang te verlenen aan grotere eenheden. Hierbij zal de breedte van de vaartuigen geen rol spelen, wel nog enigszins de diepgang. Het dient evenwel gezegd dat door deze veranderingswerken de tonnemaat van de eenheden welke de haven zullen aandoen, merkbaar hoger zal liggen.

DE VERBREDING VAN DE VOORHAVEN

Tenslotte komen wij tot een laatste punt voor wat betreft de werken welke zullen uitgevoerd worden, nl. de verbreding van de voorhaven. Misschien zal men zich wel afvragen welke de noodzaak hiervan is. Laten wij eerst vermelden dat de breedte thans amper 200 meter bedraagt. Door de geplande werkzaamheden zou deze breedte echter opgevoerd worden tot 250 meter. Om de noodzakelijkheid hiervan te doen begrijpen, haalde de heer Van Craeynest een praktisch voorbeeld aan. Een belangrijke industrie uit het Oostends omliggende voerde sedert 1951-52 grote hoeveelheden steenkool in uit Amerika. Dit transport geschiedde evenwel slechts enkele malen via de Oostendse haven. De direktie van deze industriële onderneming had inderdaad vlug ingezien dat dergelijke handelwijze verre van voldoeninggevend was en besloot dan ook de aanvoeren via de Zeebrugse haven te laten geschieden, wat tot op heden nog steeds gebeurt. Als wij hierbij even de berekening maken, rekening houdend dat de jaarlijkse invoer uit Amerika zowat 2.500 ton bedroeg over een periode van ruim 10 jaar, dan komt men tot de vaststelling dat de totaliteit de 2.500.000 ton overtreft. De vraag stelt zich nu : «Welk finantieel verlies heeft de Oostendse stadskas hierdoor geleden ?» Zeker gaat het hier om ettelijke millioentjes. Verder vermeldt de heer Van Craeynest nog dat een grote Oostendse houthandel eveneens de vermelde handelwijze erop nahoudt, zodat ook hier belangrijke kapitalen verloren gingen.

HUIDIGE STADSDOKKEN DE MODERNISERING VAN DE

De heer Van Craeynest haalde aan dat er veel geklaagd wordt over de eerder geringe trafiek in de Oostendse haven. Dit is ook zo maar toch moet men de zaken niet al te somber voorstellen. Uit de hieronderstaande cijfers blijkt inderdaad dat een verbetering kan waargenomen worden over het eerste kwartaal 1963 in vergelijking met dezelfperiode van het vorige jaar :

	Eerste kwartaal 1962	
Aantal schepen	172	
Netto tonnemaat	72.256	ton
Gelost	58.605	ton
Geladen	163.369	ton
	Eerste kwartaal 1963	
Aantal schepen	255	
Netto tonnemaat	123.499	ton
Gelost	83.858	ton
Geladen	36.362	ton

Hieruit komt naar voor dat bijvoorbeeld de faktor lossen-laden gedurende het eerste kwartaal 1963 omzeggens verdubbelde in vergelijking met de eerste trimester van 1962.

Vervolgens wijdde de heer Van Craeynest uit over de langsheen het vlotdok opgestelde kranen, waarbij hij de voor- en nadelen hiervan besprak. Een algemeen verschijnsel is wel dat de armlengte van de kranen te gering is, waardoor moeilijkheden oprijzen bij het laden en lossen van de gemeerde eenheden. Ook de opslagplaatsen zijn verre van voldoeninggevend. De bestaan-

de magazijnen, welke voorzien zijn van een gelijkvloers en een eerste verdiep, zijn slechts voor de helft bruikbaar, gezien de hieken van de kranen te kort zijn en de reikwijdte beperkt is. Ook de inrijpoorten van deze opslagplaatsen zijn van groot belang. Het is dan ook spijtig te noemen dat deze inrijpoorten een te kleine breedte hebben.

De stapeloppervlakte is eveneens gering. De Oostendse haven beschikt over amper 15 duizend m2 stapeloppervlakte, die dan nog slechts voor de helft bruikbaar is. De uitbreidingsmogelijkheden zijn evenwel beschikbaar. In de onmiddellijke nabijheid liggen er 32.000 m2 industriegrond die op een zeer nuttige wijze als dusdanig zouden kunnen aangewend worden. De heer Van Craeynest is de mening toegedaan dat de thans beschikbare stapelruimte op zijn minst zou dienen verdubbeld te worden. Het is logisch dat dit gebrek aan stapelruimte een beperkend karakter heeft voor de trafiek van de Oostendse haven.

DE KOMMERCIELE UITBATING VAN DE HANDELSHAVEN

In verband hiermede wees de heer Van Craeynest erop, dat nog veel wat weg dient afgelegd te worden. Het belang van de Oostendse koopvaardijvloot was vroeger veel groter. In de afgelopen jaren heeft deze vloot evenwel veel aan belangrijkheid ingeboet. In een technische uiteenzetting wijdde hij dan uit over de rol welke ondermeer de zeevrachtprijzen, vervoerprijzen te lande en de binnenvaart spelen met betrekking tot de Oostendse haven.

Er wordt evenwel gewezen op het feit dat indien alle vooropgestelde plannen uitgewerkt worden, er gunstige resultaten kunnen bereikt worden.

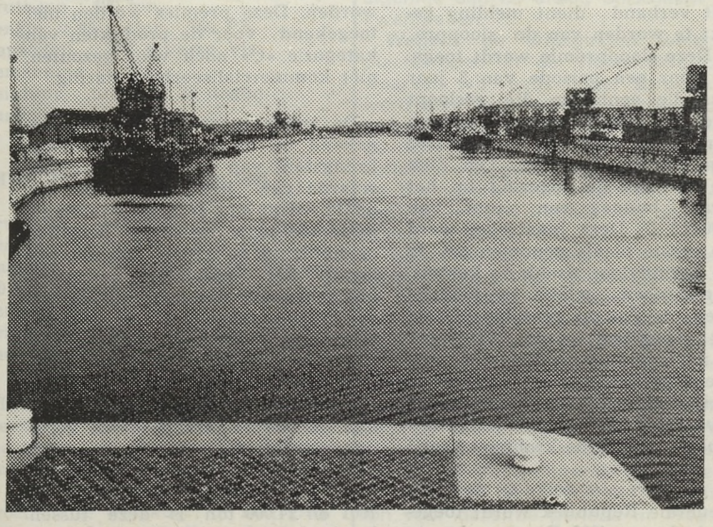
Tot besluit had de heer Van Craeynest het nog over de toekomst welke is weggelegd voor de Oostendse haven, waarbij hij enkele persoonlijke gedachten naar voor bracht.

Wij zijn er vast van overtuigd dat dergelijke avonden niet alleen wenselijk zijn, maar zelfs een noodzaak zijn geworden. Spijtig genoeg kon, gezien het reeds gevorderde uur, geen debatavond gehouden worden, zoals gepland. Wij kunnen ons niet van de mening ontdoen dat men hier tot interessante gedachtenwisselingen had kunnen komen. We hopen dat het niet bij die ene voordracht zal blijven en zouden durven vragen aan de heer Van Craeynest of hij er misschien zou voor te vinden zijn ook eens een debatavond te wijden aan onze vissershaven en haar verschillende aspekten. Ook hier is interessante stof weggelegd.

Hierop nam de heer Marc Vanhecke opnieuw het woord om de heer J. Van Langenhove in te leiden, die zou handelen over de «Streekontwikkeling van ons arrondissement». Deze laatste schetste aan de hand van opgemaakte grafieken en statistieken de ontwikkeling welke het arrondissement Oostende-Veurne-Diksmuide genomen heeft in de laatste jaren. In een eerste gedeelte had hij het over de geografische indeling van het arrondissement waarbij hij de nadruk legde op het grote tekort aan werkgelegenheid.

Spreker ging vervolgens in een zeer technische uiteenzetting, doorspekt met de nodige «prikjes» aan hen die het aanbelangt, verder en behandelde in volgorde alle sociale en ekonomische aspekten van ons arrondissement.

Het was laat in de avond als deze bijeenkomst besloten werd, maar de aanwezigen verlieten voldaan de zaal. Beide sprekers hadden ieder op hun eigen manier twee problemen behandeld, waarvan het belang niet langer over het hoofd mag gezien worden. — B.



Nog en beeld van het Oostendse havenkompleks dat een zeer triestig uitzicht heeft.

objektieve voorlichting

inzake visserij geeft u

het visserijblad

zorgt door haar reklaamdienst

voor uitbreiding van uw zaak !

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam woensdagnamiddag bijeen onder voorzitterschap van de h. Vander Cruyssen. De h. Bentein vervulde het ambt van rijkscommissaris.

Gezien de afwezigheid van schipper Cattoor André kon de stranding van de Z.349 «Sirius» ter hoogte van Domburg op 28 januari II. niet in behandeling genomen worden.

AANVARING MET GRIEKS MOTORSCHIP

De raad riep dan de zaak op: aanvaring tussen de O.148 «Snipe» en het Griekse ms «Liberator». Deze aanvaring deed zich voor op 28 juli 1962 en schipper Deblauwe Charles die reeds als getuige werd gehoord hoorde zich thans door de rijkscommissaris in deze zaak betrekken. Uit de nieuwe ondervraging van Deblauwe bleek dat hij geen aandachtseinen had gegeven. De raad legt de schuld van de aanvaring niet op de schouders van de Belgische schipper maar wees op het feit dat het geven van een aandachtsein reglementair geboden is.

Rijkscommissaris dhr. Bentein ging daarop onmiddellijk over tot zijn requisitoire en vorderde een vermaning.

HET TRAGISCH EINDE VAN MOTORIST H. DUMAREY

Daarna hoorde de raad schipper Van Hyfte Aimé van Z.425 «Research». Het was aan boord van deze middenslagtrawler dat op 2 februari de 21-jarige motorist Dumarey H. uit Bredene op tragische wijze aan zijn einde kwam.

De raad wenste volledig ingelicht te worden over de ware toedracht van de zaak en schipper Van Hyfte vergemakkelijkte dit onderzoek door preciese, openhartige antwoorden.

Het was 5.30 u. in de namiddag toen Van Hyfte motorist Dumarey voor de laatste maal levend zag. Op de brug hadden ze een gesprek over een defect aan de biltjespomp. Dumarey had gevraagd de korre te winden om de zuigmond van deze pomp te kunnen zuiveren. Hij had de biltjespomp leeg getrokken met de dekpomp en meldde dat hij om 6 u., wanneer de korre zou worden ingehaald, de biltjespomp nader zou onderzoeken en herstellen.

Toen de korre gewonden werd kwam de motorist niet op dek om te helpen maar iedereen dacht dat hij met de pomp bezig was. Gezien de korre gescheurd was werd onmiddellijk tot herstel overgegaan. Na een twintigtal minuten is de schipper dan naar de machinekamer geweest om te zien hoever Dumarey stond. Hij zag Dumarey niet en kwam terug op dek. Toen hij voor de tweede maal in de machinekamer kwam vond hij Dumarey met het bovenlijf onder de vloerplaat, de benen naar boven. Zijn bovenkleding was meegedraaid in de koppeling en gedeeltelijk ook in een tandwiel van een toerentteller die op de schroefas is vastgezet.

In de biltjesput stond olie en water en de motorist moet daarin tenslotte verdronken zijn.

Naar de mening van sommige raadsleden moet Dumarey reeds gegrepen geweest zijn vóór de schroef werd afgetrokken.

De dood van de jonge motorist wekte destijds heelwat beroering. Hij had pas zijn legerdienst achter de rug en het was zijn tweede reis aan boord van de Z.425.

Stuurman Vandecasteele bevestigde nog de verklaringen van de schipper. In een volgende zitting zullen nog een paar getuigen gehoord worden.

Uit het buitenland

De Duitse visserij : Ondernemingsgeest en initiatief

In onze nummers van 5 april en 26 april hadden ij het reeds over de Duitse visserijbedrijvigheid gedurende het jaar 1962. Achteraf verkeerden wij evenwel in de onmogelijkheid hiermede verder te gaan gezien ons de vereiste plaatsruimte ontbrak.

Thans kunnen wij in huidig nummer verder gaan met bedoeld artikel, en zullen wij het ondermeer hebben over het Duitse standpunt tegenover de subventies welke in vreemde visserijstaten worden toegekend ; de plannen welke hiervoor bestaan in de Duitse Federale Republiek, en de evolutie van de vissersvloot.

x x

BUITENLANDSE REDERIJEN GENIETEN VAN BELANGRIJKE SUBVENTIES

De Duitse rederijen dienen geen vrees te hebben voor een buitenlandse konkurrentie bij middel van gelijke middelen, maar een dergelijke konkurrentie veronderstelt in de eerste plaats gelijke beginvoorwaarden. In werkelijkheid genieten de buitenlandse rederijen ter diepzeevisserij belangrijke subventies, zodat de konkurrentie ten overstaan van de Duitse vloot als het ware vervalst wordt.

Zo bijvoorbeeld kende de IJslandse regering in 1958 per eenheid een subventie toe welke ging van 4.080.000 F tot 6.240.000 F voor de produktie van verse en gezouten visprodukten. Het is wel zo dat voor het jaar 1959 deze tussenkomsten verminderden, maar die toch nog sommen inhielden die gingen van 1.488.000 F tot 2.628.000 F per diepzeetreiler. Ook in Groot-Brittannië geniet de diepzeevissersvloot van een niet onbelangrijke staatssteun. Voor het jaar 1959 bedroeg deze totale subventie het ronde sommetje van 2.640.000.000 F. Voor 1958 was dit bedrag enigszins minder maar bedroeg toch nog 2.400.000.000 F.

Het is dan ook met deze feiten voor ogen dat dhr Dr. Löbe, volksvertegenwoordiger uit Bremen bij de maritieme overheid tussenkwam voor het verkrijgen van een steun. Zo verklaarde hij ondermeer :

„De Duitse visserij maakt zeer moeilijke ogenblikken door. Indien geen enkele reële steun wordt toegekend, zal men noodgedwongen dienen over te gaan tot de sloping van 44 eenheden voor de diepzeevisserij. Ook voor de kotters en loggers zijn de toestanden verre van rooskleurig. Onder de oorzaken van de nefaste toestand dienen ondermeer vermeld te worden : de traditionele visgronden geven niet langer de noodzakelijke rentabiliteit, terwijl de nieuwe visserijgronden welke dienen opgezocht te worden op verre na niet gekend zijn. Hierbij komt nog dat deze nieuwe gebieden steeds verderafgelegen zijn van de thuishavens. Het is dan ook om die reden dat de Europese visserijstaten die kunnen bogen op een stevige visserij-ekonomie, alles in het werk stellen om een zo stevig mogelijke plaats in te nemen op de traditionele visserijgronden en zelfs overgaan tot de uitbreiding van hun territoriale wateren tot op 12 mijl, in plaats van de gebruikelijke 3 mijl. De twee internationale konferenties welke tot op heden in dit verband gehouden werden, hebben niet kunnen beletten dat mogendheden zoals IJsland en Noorwegen overgingen tot deze maatregelen, met al de gekende gevolgen en talrijke konflikten tussen de betrokken regeringen. Hierbij komt nog dat de Duitse visserijindustrie andere moeilijkheden te bekampen heeft, en wel in die mate dat een staatstussenkomst hen nog moeilijk kan geweigerd worden : de konkurrende mogendheden subventionneren hun zeevisserijbedrijvigheid in een zeer belangrijke mate. En, terwijl de Duitse Federale Republiek overging tot de vrijstelling van visinvoeren en visserijprodukten binnen het kader van de Europese Ekonomische Gemeenschap, oefent een ongelijke konkurrentie gesubventionneerd door de vreemde regeringen, een druk uit op de Duitse markt.»
Totdaar deze uiteenzetting van Dr Löbe.

De Duitse visserij kan onmogelijk de prijzenpolitiek, welke gevoerd wordt door de vreemde landen volgen. Nopens dit onderwerp schreef de voornoemde heer Dr. Löbe het volgende :

«Dit is onmogelijk, gezien er omzeggens geen enkele subventie wordt toegekend. Zij kan niet genieten van de konkurrentievoordelen op het stuk van de kostprijs, niettegenstaande het in de vaart brengen van een moderne vissersvloot en het beschikken over goede vissers. Gedurende de jongste wereldoorlog ging niet minder dan 82 % van de tonnage van de toen bestaande stoomvissersvloot verloren. De konkurerende mogendheden waren in staat hun vissersvloot opnieuw op te bouwen, dank zij een niet onbelangrijke steun van het Marshallplan, voordelige leningen, en betere investeringsmogelijkheden dan deze welke in Duitsland werden toegekend.

Geen enkele van deze mogendheden, die dichter bij de visserijgronden gelegen is, kende een muntverhoging, terwijl de oorlogsschade eveneens veel geringer was. Dit geheel van ongunstige toestanden legt uit waarom de schuld van de Duitse stoomvissersvloot een totaal van 1.584.000.000 F bereikte, terwijl het verlies van de rederijen in 1961 eveneens de som van 360.000.000 F bedroeg Men zou bijna kunnen zeggen, meer schulden dan gevangen vis, terwijl ook nog de terugslag der vangsten in rekening dient gebracht te worden. Ieder reder ter zeevisserij heeft dringende behoefte aan steun, dat het nu gaat om een grote rederij of een gewone kustvisser.»

Rekening houdende met de gevangen kwantiteiten en de steun welke in de omringende visserijstaten wordt toegekend aan de rederijen, mag gezegd worden dat een meeropbrengst voor de vloot van 300.000.000 F noodzakelijk is.

DE DOOR DE REGERING GEPLANDE STEUNMAATREGELEN

De inspanningen welke gedaan werden hebben geleid tot het feit dat de regering besloten heeft bepaalde steunmaatregelen te treffen. In dit verband dient melding gemaakt te worden van de sloopprемie. Deze sloopprемie wordt toegekend voor een periode van 3 jaar d.w.z. alle eenheden die gesloopt werden of zullen gesloopt worden tussen 1 juli 1960 en 30 juni 1963 zullen hiervan genieten. Ten dien einde voorzag de regering op het federaal budget een som van 240.000.000 F. Deze maatregel werd in de eerste plaats genomen om de grote haringvloot alsook de kustvissersvaartuigen welke verouderd zijn en niet langer rentabel, uit de vaart te nemen en te vervangen door moderne vaartuigen, teneinde de rentabiliteit van de uitbatende rederijen op te voeren. Hierbij dient nog vermeld dat speciale voorwaarden bestaan voor de krabbenvisserij

De sloopprемie welke in de Duitse Federale Republiek wordt toegekend bedraagt 4800 F per gesloopte brutoton. De grote haringvissersrederijen kunnen hierbij nog genieten van een supplementaire premie van 1400 F per gesloopte brutoton, daar waar het bewijs werd geleverd dat de aandeelhouders en de vennoten op een voldoende wijze hebben medegewerkt aan de konsolidatie van de onderneming.

Het leningoktrooi voor de konstruktie van vissersvaartuigen is eveneens voorzien op het lopende budget. Deze steun moet in de eerste plaats de modernisatie en de rationalisaie van de diepzeevisserij en de loggervloot toelaten. Deze leningen ten voordele van de konstruktie worden toegestaan in de vorm van hulp voor de struktuur, zonder diskriminatie, welke ook het belang van de rederij weze. De voorwaarden zijn dat het vaartuig na 30 juni 1961 besteld werd en dat de financiering hiervan verzekerd is aan de marktvoorwaarden. De reder dient ten minste 15 % van de kostprijs van het vaartuig met eigen middelen te dekken. Hij is verplicht het vaartuig zelf uit te baten gedurende de duur van de lening. De leningen kunnen tot 25 % bedragen van de konstruktiekosten, met een maksimum van 18.000.000 F per vaartuig. De premievoet beloopt thans 4 % en de terugbetaling dient te geschieden in dertien jaarlijkse schijven.

Anderzijds werd eveneens voor de eerste maal overgegaan tot de uitreiking van aanvoerspremies : deze zijn evenwel uitsluitend voorbehouden aan de Duitse visserseenheden. Van in het begin werd aangestipt dat deze premies in de eerste plaats toegekend werden teneinde de aanvoeren van kwaliteitsprodukten op te voeren, terwijl zij slechts toegekend worden voor aanvoeren van verse visprodukten die rechtstreeks voor de menselijke konsumptie bestemd of op zee ingevroren of gezouten produkten die opgestapeld worden om achteraf tot menselijk verbruik aangewend te worden. Deze premies worden niet toegekend voor de produkten van kategorie «C» noch voor gezouten, niet kommercialiseerbare haring.

De aanvoerpremies worden toegekend op basis van de bruto-opbrengsten van de verkoop of de waarde van het produkt, die bepaald wordt aan de hand van de gemiddelde prijs welke op hetzelfde ogenblik op de afslag wordt verkocht. Een ander faktor speelt hiernaast ook nog een rol, en wel de bruto-tonnage van de door de betrokken rederij uitgebate eenheden. Van een gezamelijke uitgebate bruto-tonnage van minder dan 7000 ton bedraagt de aanvoerpremie 6 % van de bruto-opbrengt of de vertegenwoordigende waarde van het produkt. Voor rederijen met een totale brutotonnage begrepen tussen 7001 en 14.000 ton is deze tussenkomst 5% : van 14.001 tot 21.000 ton beloopt de aanvoerpremie 4 % en tenslotte voor de rederijen waar-

van de totale brutotonnage de 21.000 on overschrijd t wordt de aanvoerpremie berekend op basis van 3 %. Wanneer nu door het in de vaart brengen van een nieuw vaartuig de gestelde brutotonnage overtreft wordt de eerst toegekende premie gehandhaafd. Voor de grote haringvisserij, de kleine diepzeevisserij en de kustvisserij, houdt men bij gebrek aan afslagprijs, rekening met de waarde van het produkt. In deze gevallen blijft de aanvoerpremie vast bepaald op 6 %. Onafhankelijk van deze beschikkingen, wordt een bijkomende premie toegekend voor de krabbenaanvoeren welke voor menselijk verbruik bestemd zijn. Deze premie bedraagt 4 % en wordt berekend op basis van de bruto-opbrengst.

EVOLUTIE VAN DE VISSERSVLOOT

In oktober 1962 was de verdeling van de rederijen de volgende :
1) Middenslag- en kustvisserij

Visserijgronden	**Aanvoer in ton**
Noordzee en Baltische Zee	141.000

2) Grote haringvisserij (loggers)

Nordzee	69.000

3) Diepzeevisserij

Noordzee en Atlantische Oceaan	383.000

Op een totaal van 162 diepzeetreilers hebben er 92 Bremershaven als thuishaven, 38 Cuxhaven, 18 te Hamburg en 14 te Kiel. De vloot bestaat uit 38 stoomvaartuigen met steenkool, 54 stoomeenheden met mazouten 70 motoreenheden. 53 eenheden zijn voorzien van een vismeelinstallatie, en 38 hebben een diepvreisinrichting aan boord. Tot op heden omvat de Duitse vissersvloot niet minder dan 25 hektreilers deze hektreilers eveneens voorzien van een diepvriesinstallatie.

De evolutie van het vaartuigtype kan duidelijk geïllustreerd worden, dor het maken van de vergelijking tussen de stoomtreiler «München» en het motorvaartuig met dezelfde naam :

«MUNCHEN» gebouwd in 1949

Bruto-ton : 400 ton
Lengte : 44 meter _ 750 PK
Kapaciteit : 350 t verse vis
Bemanning 19 man
Reisduur : tot max 23 dagen
Snelheid : 11 knopen

«MUNCHEN» gebouwd in 1961

Bruto-ton : 1000 ton
Lengte : 71 meter - 2000 PK
Kapaciteit : 6000 ton verse vis en 400 ton diepvriesvis.
Bemanning : 40 man
Reisduur : tot max 50 dagen
Snelheid : 15 knopen

Tot in 1952 werd de Duitse diepzeevisserij uitsluitend bedreven ter hoogte van de IJslandse en Noorse kusten. In 1952 werd begonnen met de diepzeevisserij langsheen de Groenlandse westkust; in 1953 ging het naar de visserijgronden ter hoogte van New-Foundland; in 1955 naar de oostkusten van Groenland en tenslotte in 1958 naar de gronden in de nabijheid van Labrador.

De duur van de reizen wordt beperkt door de bewarnigsduur van de visprodukten welke in ijs opgestapeld worden. Deze visprodukten mogen inderdaad niet later aangevoerd worden aan de afsalg dan 15 dagen na de vangst. De 38 vriestrawlers zijn evenwel in staat langere reizen te maken, gezien de vangsten opgestapeld worden in iesiurmrnediepv
diepvriesruimen.

Gegeven zijnde dat de rentabiliteit van de vissersvaartuigen afhankelijk is van de verhouding tussen de produktieve dagen (eigenlijke visdagen) en de onproduktieve dagen (reisduur naar en van de visgronden), is de toestand van de vriestreilers veel gunstiger. Bijvoorbeeld voor en diepzeetreiler die verse visprodukten aanvoert van de Groenlandse gronden telt men zeven dagen voor de heenreis en eveneens zeven dagen voor de terugreis, hetzij 14 onproduktieve dagen voor slechts 8 produktieve dagen

Voor een vriestrawler daarentegen rekent men eveneens 14 reisdagen maar hierbij kunnen niet minder dan 30 dagen de visserij bedreven worden. Hierbij komt nog dat de nieuwe en moderne eenheden kunnen aangewend worden naargelang de vereisten van de markt, hetzij voor de aanvoer van verse vis, hetzij voor de produktie van diepvriesproduktie, of meer nog, voor beide.

Teneinde deze eenheden toe te laten de visserij te bedrijven in de meest moeilijke gebieden zijn zij uitgerust met de meest moderne en aangepaste navigatieinstrumenten.
— B (vervolgt)

IN DE VAART BRENGEN VAN VRIESTREILERS LEIDE TOT VERMINDERING VAN VERSE VISAANVOEREN

Niettegenstaande een vermindering van de aanvoeren van verse visprodukten, hebb n de totale produkties van de vier voornaamste vissershavens, weinig wijzigingen ondergaan gedurende 1962, in vergelijking met het vorige jaar. Deze vermindering van de produktie van verse vissoorten dient evenwel in de eerste plaats toegeschreven te worden aan een grondige wijziging van de vlootstruktuur. Als men de cijfers van de eerste tien maanden van 1962 vergelijkt met de overe nstemmende cijfers van diezelfde periode in 1961 komt men tot de vaststelling dat dit 17.434 ton bedraagt, hetzij 5,3%, maar de waarde van de aanvoeren van verse visprodukten verminderde slechts van 19.200.000 F, hetzij van 0,9%, rekening houdend met de verhoging van de visprijzen aan de afslag.

De 25 hekvriestreilers, waarvan 17 uit Bremerhav n, zijn belangrijke voortbrengers van diepbevroren en gezouten visprodukten die niet aan de afslag verkocht worden, zodat de verkoopstatistieken van de afslag niet langer overeenstemmen met de eigenlijk aan de afslag ontscheept kwantiteiten.

Wegens de wijzigingen welke plaatsgrepen in de vlootstruktuur, waarvan wij reeds hoger spraken, werd een vermindering vastgesteld van de haringproduktie welke aangevoerd werd door de Zweedse kotters en loggers. Deze daling van de haringaanvoeren heeft een bijzondere invloed uitgeoefend op de afslag te Cuxhaven.

Indien de haringaanvoer n welke bestemd zijn voor menselijk verbruik een daling vertoonden (55.853 ton gedurende de eerste tien maanden van 1962 tegenover 70.584 ton gedurende diezelfde periode van 1961), kenden daarentegen de haringprodukties welke bestemd zijn voor de verwerkingsindustrieën een niet onbelangrijke stijging en wel van 30.950 ton gedurende de eerste 10 maanden van 1961 tot 44.288 ton voor dezelfde periode in 1962. In dit cijf r zijn, vooral voor wat Cuxhaven betreft, de aanvoeren van de Deense kotters begrepen.

De uitbreiding van de territoriale wateren van verscheidene landen heeft de Duitse diepzeevisserij ontstoken van visserijgronden welke door deze treilers traditioneel bevist werden. Hierdoor dienden zij noodgedwongen nieuwe en verder af gelegen visserijgronden op te zoeken, waardoor zij verplicht waren fabriekschepen en vriestreilers in de vaart te brengen. Op 31 oktober 1962 omvatte de Duitse diepzeevloot 38 treilers welke uitgerust waren met een vriesinstallatie. De onderverd ling voor de vier voornaamste Duitse havens doet zich als volgt voor:

— Bremerhaven:	25
— Cuxhaven:	8
— Hamburg:	1
— Kiel:	4

Verder omvat diezelfde Duitse diepzeevissersvloot op diezelfde datum 120 treilers, welke niet uitgerust waren met een vriesinstallati, en dus de traditionele sleepnetvisserij bedrijven. Voor deze eenheden doet de verdeling per haven zich als volgt voor:

— Bremerhaven:	66
— Cuxhaven:	30
— Hamburg:	15
— Kiel:	9

Op de 38 vriestreilers zijn er 23 hektreilers, waarvan 15 te Bremerhaven, 4 te Cuxhaven en eveneens 4 te Kiel. De 13 resterende klassieke zijn onderverdeeld als volgt: 10 te Bremerhaven, 4 te Cuxhaven en 1 te Kiel.

Van de gewone treilers, niet uitgerust met een vriesinstallatie zijn er 2 hekttreilers met Bremerhaven als thuishaven, terwijl de 118 overige treilers van het klassieke type zijn, en als volgt over de vier grote Duitse vissershavens onderverdeeld zijn:

— Bremerhaven:	75
— Cuxhaven:	30
— Hamburg:	15
— Kiel:	9

Deze bovenstaande cijfers laten duidelijk blijken dat de eenheden welke rekening hielden met de nieuwe toestanden, geschapen door de verderaf gelegen visserijgronden, het talrijkst zijn in de vissershav n van Bremerhaven. Het is dan ook niet te verwonderen dat de verkopen op de afslag te Bremerhaven het sterkst verminderden. De aanvoeren van diepbevroren visprodukten daarentegen kenden een nieuwe stijging, niettegenstaande het feit dat de produktie hiervan ten zeerste benadeeld werd door de moeilijkheden welke ondervonden werden bij de kommercialisatie. De kontrakten op lange termijn welke afgesloten werden met vreemde mogendheden, evenals met Oost-Duitsland zullen de afzet van deze diepbevroren visserijprodukten tolaten tot op een ver gevorderde datum van het huidig jaar. Gezien het stijgend belang van de binnenlandse markt voor deze produkten en in de vaart brengen van nieuwe vriestreilers, mag verwacht worden dat de Hamburgseproduktie in 1963 30.000 tot 35.000 ton zal bereiken.

De aanvoeren van gezouten visprodukten, die de aktivieit waarborgen van de Duitse diepzeevisserij tijdens die perioden van het jaar waarop de verse vis moeilijk kan gekommercialiseerd worden, zijn zeer belangrijk. De rechtstreekse aanvoeren werden hoofdzakelijk genoteerd in de grote Portugeese vissershavens, terwijl Italië, die nog vorig jaar belangrijke kwantiteiten opkocht thans weigerde nog grote kontrakten af te sluiten. De belangrijkheid van deze rechtstreekse aanvoeren in vreemde vissershavens legt tenandere uit waarom de aanvoeren in de eigen Duitse havens verminderden.

Gedurende de eerste tien maanden van 1962 bedroegen de kwantiteiten gezouten visprodukten welke rechtstreeks in vreemde havens werden aangevoerd 6.903 ton, waarvan 5.165 ton voor de treilers uit Bremerhaven en 1.738 ton voor de diepzeeëneenheden uit Cuxhaven. Vorig jaar bedroeg deze produktie 5.722 ton, waarvan 3.804 ton voor de eenheden uit Bremerhaven, 1.685 ton voor de treilers uit Cuxhaven en 233 ton vor de Kielse diepzeetreilers.

Thans verwacht men voor het aan gang zijnde jaar een belangrijke vraag, vooral dan vanwege de Italiaanse invoerders. — B.

NOORDZEE- EN OCEAAN-PROBLEMEN

Overal ter wereld worden momenteel drukke onderhandelingen gevoerd of staat men op het punt deze te voeren betreffende het probleem van de territoriale wateren of de kontinentale onderwaterplateaus.

Al is onze Noordzee als zee dan klein en nogal ondiep, uit haar golven steekt een grote en belangrijke kwestie de kop op. In het kort samengevat komt deze kwestie neer op de volgende vraag : Wie is eigenaar van wat er op of onder de zeebodem ligt ?

In dit geval zou hetgeen «er op o f onder de zeebodem ligt» wel eens aardgas of olie kunnen zijn, en de «eigenaars» zouden Noorwegen, Engeland, Nederland, West-Duitsland of Denemarken kunnen heten. De Noordzee bespoelt immers de kusten van al die landen,en ieder van deze landen maken aanspraken op rechten gelegen ver buiten de branding ?

De oliemaatschappijen gaan zich rechten van een land, waarvan de kusten door een zee bespoelt worden, reiken. Niet alleen de oliemaatschappijen stellen zich die vraag, ook de landen. Er bestaat over die kwestie inderdaad geen eensgezindheid. Onlangs nog heeft Engeland bekend gemaakt dat het zinnens is de visserij - grenzen uit te breiden, en in ieder geval deze van de tegenwoordige drie mijl op te heffen en later te vervangen door andere.

Niet zo lang geleden beoefenden de Franse vissersvaartuigen de kreeftenvisserij op nagenoeg 200 mijl uit de Braziliaanse kusten. Toch is het bijna tot ernstige incidenten gekomen aangezien Brazilië beweerde dat de kreeften die op die plaats over de zeebodem scharrelden aan haar toebehoorden. Frankrijk beweerde van zijn kant dat die kreeften in internationale wateren gevangen waren.

Het continentale waterplateau t.t.z. het deel onder water dat uit dezelfde landmassa bestaat als die waarop een land rust, is ook de basis waarop de onenigheid voor een groot deel rust. Op de konferentie van Genève die in 1958 doorging werd bepaald dat een land het recht zal hebben om het kontinentale plateau uit te baten hoe ver dit plateau zich ook mag uitstrekken. Nochtans heeft Engeland deze overeenkomst niet mede-ondertekend. Bovendien vormen de Noordzee en de landen die daaraan grenzen praktisch een geheel.

Momenteel zijn dan ook twee onderzoeken bezig in die Noordzee. Worden hier gunstige resultaten behaald, dan wordt het probleem van het eigendomsrecht dringend aktueel.

OCEAANBODEM IS DE GOEDKOOPSTE MIJN VOOR METALEN

Dr John L. Mero, lid van het Instituut voor Onderzeese Natuurlijke Rijkdommen bij de universiteit van Californië, verklaarde onlangs te Los Angeles in een interessante uiteenzetting op het 144ste congres van de American Chemical Society dat het mogelijk is door dreggingswerken metalen als nikkel, kobalt, mangaan en koper uit de zee te recupereren e ndit tegen een kostprijs die slechts 50 à 70 pct van die, verbonden aan de mijnexploitatie te land, zou bedragen.

Volgens Dr Mero hebben uitvoerige oceanografische studies aange-

vervolg blz 17

STIJGENDE BELANGSTELLING VAN DUITSE DIEPZEEREDERIJEN VOOR GROENLANDSE VISSERIJGRONDEN

In 1962 werden door de Duitse treilers 293.500 ton visprodukten aangevoerd, waarvan uit: Groenland 123.620 ton; IJsland 103.296 ton; Noordzee 28.276 ton. Hieruit blijkt duidelijk dat de visgronden in de omgeving van Groenland in een tijdspanne van enkele jaren uitgebreid zijn tot het trefpunt van 'n groot aantal Duitse sleepnettreilers. Het is tevens dit jaar de eerste maal dat op de Groenlandse kusten een kwantiteit van 34.564 ton kabeljauw, hetzij 40,4% van de totale produktie gevangen werd. De tegenwoordige toestand van de visserijregionen nabij Groenland komt in de eerste plaats voort van de gevoelige stijging van de kabeljauwsoorten op de oostkust, en meer bepaald op de zuidkust van dit land. Dit bleek na de talrijke gegevens welke ingewonnen werden na verscheidene expedities.

De stijgende belangrijkheid van de Groenlandse visserijgronden voor de Duitse visserijbedrijvigheid en kabeljauwproduktie, vooral vanuit het standpunt van de zouters- en vriezersindustrie, legt de speciale nadruk op de intensificatie van de kabeljauwopzoekingen. Het is aldus dat in de herfst 1959 de tot dan toe ondernomen opzoekingen beëindigd werden met het merken van kabeljauw. De studiereizen welke gedurende de herfst 1959 en de winter 1959-1960, alsook tijdens de lente 1960 ondernomen werden boden uitstekende gelegenheden tot het merken. De hieronderstaande tabel geeft de resultaten weer van de laatste vier ondernomen reizen:

Op 31 augustus 1961 werden 46 gemerkte kabeljauwen teruggevangen, hetzij 2,7%; het waren nu precies deze gegevens die een duidelijk inzicht gaven van de uitgestrektheid der trektochten van de Groenlandse kabeljauwsoorten.

De talrijke merkingen, die zowel van Duitse, als van Noorse zijde doorgevoerd werden op de west- en zuidkust van Groenland, hebben aangetoond dat sedert het begin van de eeuw, tengevolge van verwarming der noordelijke regionen, de kabeljauw die van IJsland kwam in de laatste dertig jaren een kwantiteit kabeljauwsoorten meesleepte naar de Groenlandse westkust. Deze kabeljauwsoort verbleef tussen de 62° en 70° N.B.

Nopens de trektocht en de positie van de kabeljauw die ten zuiden van Groenland verblijft weet men heel weinig af, terwijl ook hetgene welke men weet nopens de aan de westkust vertoevende kabeljauw betrekkelijk weinig is. Het is vooral dank zij de expedities van het opzoekingsvaartuig «Anton Dorhn» gedurende de laatste zes jaren, dat men enigszins iets te weten is gekomen van de laatstvernoemde soort. Zowel op de westkust als op de zuidkust werden gemerkte kabeljauwen gevangen in volle paaitijd. Het is evenwel nog volledig onzeker te spreken van de kabeljauwsoort, eigen aan de westkust van Groenland, gezien het sedert 1956 absoluut vaststaat dat dit gebied bekend staat als een trefplaats van intensief paaien der kabeljauwsoorten.

Om de geringe wetenschap in verband met de aan de west- en zuidkust van Groenland levende kabeljauw op te voeren, werden deze nieuwe merkingen door de Duitse deskundigen vooral uitgevoerd in de meridionale wateren van dit land. Derwijze dat de visserij en de ijsvorming het toelieten, werden gedurende 1959 en 1960 volgende merkingen doorgevoerd: 200 kabeljauwen op de zuid-oostkust van Groenland vanaf de Mösting Grund tot aan de Discordebank; 647 kabeljauwen aan de zuidkust van Groenland van de Farvelkaap tot aan de verwoestingsbank; 643 kabeljauwen aan de zuid-oostkust van Groenland van Samersut tot de Danasbank; 217 kabeljauwen aan de westkust van Groenland op de Fyllasbank, hetzij 1.726 in totaal.

In dit overzicht komen slechts de teruggevangen gemerkte kabeljauwen voor gedurende de eerste 9 maanden die volgden op het merken, want het is slechts aan de hand van het terugvangen na een korte tijdspanne dat men zich rekenschap kan geven van de migratie van kabeljauw. Volgende gegevens konden hierbij ingewonnen worden:

— **een merkbare migratie heeft plaats** gedurende een betrekkelijk korte tijd, in twee richtingen: in de richting van de noord-oostkust tot nabij de noord-west-kust en vanuit het noord-west tot aan de Diskobank.

— **de afhankelijkheid van de plaats** der vangsten van gemerkte kabeljauwsoorten en eventueel de richting van de migratie naargelang het seizoen.

Data	Vaartuig	Soorten merkteken	Aantal	Gevangen gemerkte kabeljauw
25/26 oktober 1959	«Island»	Blauw teken met geel plastiek plaatje	90	2
9/13 december 1959	«Island»	geel teken met geel plastiek platje	461	10
20 april - 7 mei 1960	Shellfish	idem	671	29
26 sept. - 10 okt. 1960	«Falkland»	geel teken met blauw plastiek plaatje	500	5
		Totaal:	1.726	46

Alle kabeljauwen welke gemerkt werden gedurende de herfst en de winter, alsook tijdens de paaitijd, werden teruggevangen ten oosten of ten noord-oosten van de plaats van het merken. Alle soorten welke tijdens de lente werden gemerkt, werden teruggevangen hetzij ten westen, hetzij ten noord-westen van de plaats van het merken. Opvallend is hierbij dat geen uitzondering op deze regel kon worden vastgesteld.

De migraties van het oosten of 't noord-oosten tijdens de winter en de lente kunnen uitgelegd worden als zijnde paaimigraties. De migraties tijdens het einde van de lente tot in de herfst mogen bestempeld worden als migraties uit voedseldrang.

De vangsten van gemerkte vissen in de IJslandse wateren na 131 tot 283 dagen zijn bijzonder interessant. De kabeljauwmigraties gedurende de maanden oktober en december, kwamen van de Danasbank, Semersut, Nanortalik, de Farewellkaap en de Billebank naar het Gammel Loch, waar deze vissen gevangen werden tussen 1 en 27 augustus. Deze vangsten stemmen overeen met de opgedane ervaringen die namelijk de terugkeer aanwijzen in mei-juni van de Groenlandse kabeljauw op de noord-westkust. Het is tenandere deze kabeljauw die een maand vroeger de gelegenheid biedt mooie vangsten te maken, als zij voorbij de Dohrn Bank trekt.

— B.

Uit Nederland

BETWISTING OM EEN VIS
Dier had ring met diamanten in de buik

DOOR POLITIE IN BESLAG GENOMEN

« Ik heb u de vis verkocht maar niet wat zich in de buik bevond ».

Er zat namelijk een met diamanten afgezette ring in de vis. Toen de handelaar dan ook de vis schoonmaakte, zoals zijn klante hem had gevraagd en de ring ontdekte, hield hij rood van woede vol dat de ring hem toebehoorde terwijl de koopster staande hield dat zij de vis met de inhoud had gekocht. Natuurlijk trok de twist tussen de vishandelaar en zijn klante de aandacht. Een politieagent kwam tussenbeide. Hij nam de ring in beslag en verzocht beide tegenstanders hem naar het politie-kommissariaat te volgen. Even-als in het sprookje zullen de beide partijen met ledige handen naar huis gaan want de ring zal aan de dienst van de gevonden voorwerpen worden toevertrouwd.

Oceaanbodem goedkoopste mijn voor metalen

(Vervolg van blz. 16)

toond, dat klompen metaalerts in vrijwel onuitputtelijke hoeveelheden op de oceaanbodem kunnen gevonden worden en dat nieuwe voorraden zich gestadig blijven vormen.

«Een hydraulische baggermachine voor grote diepten», zo zei hij, «die in feite een reusachtige stofzuiger zou zijn, zou de ertsklompen kunnen samenvegen en ophalen zonder dat de oceaanbodem zelf zou moeten aangeraakt worden. Met televisiekamera's zoals er nu al bestaan zou het gemakkelijk zijn de zeebodem te verkennen en de baggermachine de weg te wijzen».

«In een enkele baggeroperatie», betoogde Dr Mero verder, «zou het mogelijk zijn bijna 50 pct van het nikkelverbruik in de Verenigde Staten, meer dan 100 pct van dat van kobalt en aanzienlijke hoeveelheden grondstoffen te produceren. Dr Mero voegde er aan toe dat de zee tot dusver nog weinig is geëxploiteerd doordat de scheikundige en mijnbouwondernemingen niet beschikken over de gegevens die onlangs over de enorme voorraad grondstoffen op de zeebodem werden verzameld.

De Universiteit van Californië houdt zich reeds tien jaar bezig met de studie van de technische en economische aspecten van de industriële uitbating van de natuurlijke rijkdommen die de zeebodem biedt.

Uit de studies is reeds gebleken dat de meest gebruikte metalen geproduceerd kunnen worden tegen 25 à 50 pct minder kosten dan wanneer deze uit mijnen te land zouden worden gehaald.

Dag van de Nederlandse visserij

De Dag van de Nederlandse Zeevisserij die op 18 mei in IJmuiden wordt gehouden trekt allerwege de aandacht. Ook de Nederlandse radio en TV zullen rondom dit evenement aardige programma's opbouwen. Voor de radio ziet dit er als volgt uit : 15 mei Hilversum I van 16 u. af: als gast in Jeugdland dhr A.v.d. Veer uit IJmuiden, de beheerder van het bekende visserij- en scheepvaartarchief, 16 mei Hilversum II, tussen 14.35 en 15.05 uur : In Avrodite De Vrouw in de Visserij. Redaktie Ageeth Scherphuis, 18 mei Hilversum I, 16.10 u. Als de dag van gisteren. Een uitzending over de Nederlandse Zeevisserij van een halve eeuw geleden. Gesprekken met onder meer de oud-schippers Dirk Koper, Rein Groen en Cor v.d. Leek. Medewerking van Jan de Cler, Alex de Haas, Paul de Waart en Joop den Tonkelaard. Samenstelling Ton Bouws, 19 mei Hilversum II, 8.18 u. Weer of geen weer. Een programma voor de vroege zondagmorgen van Bert Garthoff en Leo de Beer. Hoe vindt men de vis ? Vandaag gesprekken over de moderne apparatuur aan boord van vissersschepen, 20 mei Hilversum I, tussen 7.45 en 8 u. Radiokrant voor Nederland.

Reportage van het vertrek van de haringvloot. Hilversum II 14.35 - 14.50 u. Is er wel genoeg vis ? Nu de haringvloot weer uitvaart, probeert men antwoord te geven op deze vraag. Een reportage van Tom Nieuwenhuizen, 21 mei Hilversum II 14.40-15 u. Schoolradioserie De Wereld in de klas, vandaag de dominee, de dokter en de politieagent op zee. Over het werk van het hospitaalkerkschip De Hoop en Hr. Ms. Politiekruiser. Hilversum I tussen 19.10 en 19.25 u. Echo, reportage van zee.

Op 22 mei Hilversum I tussen 19.30 en 19.50 u. Radiokrant voor Nederland reportage van zee, 23 mei Hilversum I tussen 19.30 en 19.50 u. Radiokrant voor Nederland, reportage van zee, 24 mei Hilversum I tussen 19.10 en 19.25 u. Echo reportage van zee, 18-25 mei Hilversum 1 en 2, nieuws. De speciale korrespondent, 28 mei Hilversum I, 8.50 u. Moeders wil is wet. In de reeks Waar voor Uw geld. Ze zijn er, de Malse Maatjes. Tekst B. Kortekaas . Den Haag.

Televisie, 11 mei, 17.30 u. AVRO-televisie, Uit de kleine kamera, 'n uitzending over de visserij. Redaktie Gerrit den Braber, 18 mei 16 u. NCRV-televisie, rechtstreekse uitzending van het openluchtspel Vispoort IJmuiden. Tekst en samenstelling Jaap Kolkman. Regie Leo van Kuyk en Gerard Barbiers. Medewerking van delegaties uit verschillende vissersplaatsen en plaatselijke verenigingen. Regie Fred Benavante, 19 mei, VARA–televisie. In Achter het Nieuw, Visserij-onderzoek.

H.M. Koningin Juliana heeft ter gelegenheid van haar verjaardag op voordracht van de minister van landbouw en visserij benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau de heren J. Breunis te Den Haag, hoofd van de afdeling voorlichting van het departement voor landbouw en visserij en ir. H.A.M. van Erp te Amstelveen, inspekteur der Visserijen.

Bedrijfslichamen vragen om een staatssekretaris voor visserij

Vier bedrijfslichamen uit de visserij hebben gevraagd om 'n staatssekretaris voor de visserij. Deze vraag van het visserijschap, het bedrijfschap voor de groothandel in vis en aanverwante bedrijven, het bedrijfschap voor de visconserven-industrie en de kommissie detailhandel in vis van het hoofdbedrijfschap detailhandel kan wel als zeer belangrijk worden gekenschetst. Opvallend mag overigens wel heten, dat men het produkschap bij deze lichamen mist, blijkbaar omdat men het alleen bij de vertikale organen heeft willen houden. De brief van de bedrijfslichamen is verstuurd aan de fractievoorzitters en aan de partijbesturen van de KVP, PVDA, VVD, ARP, CNU en SGP. Hier rijst weer de vraag waarom men andere partijen hierbij blijkbaar is voorbijgegaan. Of verwacht men van partijen als de PSP en de CPN toch geen heil? De brief, waarin om 'n staatssekretaris wordt gevraagd, luidt als volgt:

«Tot dusverre bestaat de figuur dat het beleid, uitgaande van het Ministerie van Landbouw en Visserij, ongedeeld in handen is van de minister. Zonder ook maar iets te willen afdingen op de belangstelling die deze bewindslieden in het verleden voor de visserij hebben getoond mag toch worden aangevoerd dat organisatorisch minder wenselijke toestanden konden worden geconstateerd. In de eerste plaats is het begrijpelijk dat voor het beheren van deze portefeuille in het bijzonder moet gelet worden op deskundigheid ten aanzien van de bodemvoortbrengselen, deze gezien met inbegrip van de veeteelt. Hier tegenover vormt de visserij wel een zeer sterk afwijkend werkterrein, dat bij een dergelijke constructie licht in de verdrukking kan geraken.

Voorts zijn er bij de visserij zeer bijzondere aanrakingspunten met andere departementen. Het Staatsvissershavenbedrijf, met de doorwerking op problemen voor aanvoer en afslag, valt onder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De verpachting van oester- en mosselpercelen daarentegen ressorteert voor een deel onder het Ministerie van Financiën. Daarbij moet eraan worden gedacht dat de uitvoering der Deltawerken in de komende jaren juist op dit terrein vele zorgen zal vragen, waarbij slechts behoeft te worden gewezen op de afsluiting van het Veerse gat, alsmede op de vele vraagstukken rond de oester- en mosselcultuur. Als laatste punt bij dit onderdeel zij de aandacht gevraagd voor de te verwachten zeer belangrijke wijzigingen op internationaal terrein in de komende decennia. De vraagstukken hebben wederom een geheel eigen gezicht in verband met de gemeenschappelijke visgronden, gevaren van overbevissing en de territoriale visserijgrenzen. Ook hier mag niet buiten beschouwing blijven dat een deel der vraagstukken tot het domein van het departement van buitenlandse zaken bekoort. Intern zal de visserij zich voor een gedeelte waarschijnlijk op ingrijpende wijze moeten omschakelen op de verre visserij.

Al deze aangelegenheden maken het absoluut noodzakelijk dat de stem van de visserij ook rechtstreeks kan worden vernomen in de vergaderingen van het kabinet. Zo niet, dan moet worden gevreesd dat een voldoende coördinatie zal ontbreken. Ook intern op het Ministerie van Landbouw en Visserij zal 'n staatssekretaris een zeer nuttige functie kunnen vervullen. De historische omstandigheden hebben nu eenmaal meegebracht dat de belangen van de visserij door diverse naast elkaar staande afdelingen worden behartigd. Een staatssekretaris zou hier de noodzakelijke bundeling kunnen bewerkstelligen. Bij de behandeling van de begroting voor Landbouw en Visserij in 1963 in de Eerste Kamer der Staten-Generaal is erop gewezen dat mogelijk, gezien de veelomvattende werkzaamheden, de tijd is gekomen voor een staatssekretaris naast de minister. Aan de voorgaande wel zeer sprekende zakelijke argumenten zouden de ondertekenaars nog een motief met een zekere gevoelswaarde willen toevoegen. De visserij heeft in een land zoals Nederland met zijn lage kustlijn in verhouding tot de oppervlakte van oudsher een grote plaats ingenomen in de harten van de bevolking. Het moge dan zo zijn dat door de visserij bijgedragen percentage tot het nationaal inkomen niet meer zo belangrijk kan worden geacht als vroeger, des te meer aanleiding kan er juist daarom zijn aan de bijzondere belangen van deze tak van bedrijf een iets meer dan evenredige zorg te gaan besteden.

Uit Nederland

WAT BETREFT ARBEID VAN 14-JARIGEN OP VISSERSSCHEPEN

De kommissie arbeidswetgeving van de Sociaal-Ekonomische Raad acht het niet wenselijk, op dit moment de arbeid voor 14-jarigen op zeevisserijschepen totaal te verbieden. De staatssekretaris van Sociale Zaken van Volksgezondheid had de SER gevraagd om advies over een ontwerp k.b. tot uitvaardiging van zo'n verbod, met het doel over een wetgeving in dezen aan te passen aan een verdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie. Op het ogenblik staat Nederland de arbeid voor 14-jarigen toe op visserijschepen, waarop leden van één gezin varen, terwijl in andere gevallen onder bepaalde omstandigheden vergunningen kunnen worden gegeven. Voor 1962 zijn 102 vergunningen verleend.

De SER-kommissie vindt nu, dat een absoluut arbeidsverbod voor 14-jarigen weliswaar een oplossing zou bieden voor de met name van werknemerszijde naar voren gebrachte bezwaren met betrekking tot minder gewenste sociale omstandigheden aan boord, maar zij wil ook 'n open oog hebben voor de moeilijkheden die in de praktijk van het visserijbedrijf worden ondervonden als gevolg van het ontbreken van 'n ruimere vakopleiding voor vissers. Er bestaat op het ogenblik slechts een tweejarige opleiding. Jongens die direkt na de lagere school deze opleiding volgen en aan het eind daarvan nog geen 15 jaar zijn, zouden, als ze op dat ogenblik nog niet mochten varen, voor de visserij verloren zijn. En het aantrekken van arbeidskrachten voor de visserij blijkt steeds moeilijker te worden. De SER-kommissie pleit nu voor een driejarige vakopleiding. Aan het Visserijschap heeft zij gevraagd in hoeverre met medewerking van dit schap aan de leerlingen van het derde jaar financiële tegemoetkoming zou kunnen worden verleend. Het Visserijschap heeft geantwoord dat iets dergelijks zeer wel zou passen in het kader van zijn werkzaamheden. De hiermee samenhangende problematiek is door de kommissie vakopleiding van het Visserijschap in studie genomen.

REISVERSLAG VAN HET HOSPITAALKERKSCHIP „DE HOOP"

(1 januari - 1 mei 1963)

Op 1 mei is het hospitaalkerkschip in Rotterdam aangekomen, waar het schip op de oude werf van Wilton Feyenoord aan de Westkousdijk een schoonmaak- en schilderbeurt zal ondergaan. Op de dag van de Nederlandse Zeevisserij, die op 18 mei te IJmuiden gevierd wordt, zal « De Hoop » aldaar gemeerd liggen aan de zuidzijde van de Vissershaven.

Gedurende de periode van 15 januari tot en met 1 mei werden een aantal korte reizen gemaakt naar de Duitse Bocht en Zuid-Noorwegen.

De dienstverlening was als volgt :

MEDISCHE DIENST
(Scheepsarts L.G. van Rijn)

Er werden 18 patiënten behandeld, waarvan er 10 werden opgenomen in het scheepshospitaal. Het aantal verpleegdagen was 37. Via de radio werd 58 maal medisch advies gegeven. Er werden door de arts 17 recepten afgegeven. Het aantal patiënten, dat door « De Hoop » aan wal werd gebracht, bedroeg 7.

RADIO TECHNISCHE DIENST
(Radiotelegrafist HLJ Distel)

In de eerste 4 maanden van 1963 werden 19 reparaties aan defekte zenders, ontvangers, echoloden, radars en decca's aan boord van de vissersschepen op zee uitgevoerd. In 49 gevallen kon met een advies via de radio worden volstaan.

TECHNISCHE DIENST
(1e Machinist N. de Vreugd)

10 maal werd door het machinekamer-personeel hulp verleend Er werden 7 noodreparaties uitgevoerd, 2 maal werd drinkwater en 1 maal gasolie verstrekt.

METEOROLOGISCHE DIENST

Door kapitein W.F. Rog en de stuurlieden A. Visser, M. Rog en M. Kleyn werden 468 weerrapporten opgemaakt, die naar het KNMI te De Bilt werden verzonden. 182 weerberichten werden door «De Hoop» heruitgezonden.

DIVERSE DIENSTEN

2 maal gedurende deze periode verleende «De Hoop» sleephulp. Op 20-2 werd de KW 175 naar IJmuiden gesleept over een afstand van 90 mijl en op 1/3 sleepte «De Hoop» de KW 95 eveneens naar IJmuiden, over een afstand van 115 mijl.

AANVOER EN OPBRENGST IN DE RIJKSVISHALLEN TE IJMUIDEN

	MAART 1963		MAART 1962	
	Aanvoer in kgr	Opbrengst	Aanvoer in kgr	Opbrengst
Verse haring	3.745.044	1.272.554	4.104.627	1.135.952
Jonge haring (toters)	—	—	41.425	5.468
Steur haring	1.350	975	—	—
Makreel	224.413	163.742	171.835	104.474
Sprot	134.602	11.842	42.380	10.074
Schelvis	212.725	149.950	306.130	203.929
Kabeljauw	590.227	466.579	841.515	559.241
Koolvis	785.059	288.698	713.525	249.071
Wijting	1.826.404	373.555	857.971	267.541
Leng	12.240	7.876	25.906	14.255
Heek	98	161	1.001	607
Poon	13.571	5.552	24.353	8.403
Wolf	2.301	1.888	3.285	2.784
Zeebaars	89.810	36.419	68.150	28.101
Hammen	1.432	3.768	2.288	6.407
Haai	9.076	4.055	2.880	2.592
Schol	1.289.754	486.921	1.228.694	611.266
Bot	34.805	3.613	41.433	5.024
Schar	65.623	28.633	35.430	24.087
Tong	1.620.993	2.865.700	1.154.353	3.656.903
Tarbot	59.799	164.775	110.090	254.611
Griet	9.545	13.946	7.521	11.654
Tongschar	1.154	1.837	4.412	6.214
Schartong	8.097	3.428	12.826.	5.646
Heilbot	3.353	9.996	9.704	21.824
Rog	25.249	9.892	2.769	1.447
Vleet	2.908	3.013	4.880	3.345
Gek. garnalen	27.491	118.169	6.575	23.716
Kreeft	1.059	798	112	534
Inktvis	70	50	63	50
Diversen	50.544	13.733	56.374	25.322
Konsignaties	7.949	3.952	3.521	3.159
Totaal	10.856.745	6.516.070	9.886.028	7.253.701

Nieuwe schepen

Bij D. en Joh Boot in Alphen aan de Rijn wordt een trawler gebouwd voor de visserij bij het eiland Sint-Pierre.

De werf gaat binnenkort ook weer 4 kotters bouwen, 3 voor Scheveningen, 1 voor Katwijk. Men onderhandelt ook over de bouw van 3 hektrawlers van afwijkend ontwerp.

De rederij Rijnmond in Katwijk heeft de KW.203 «Wijna» in de vaart gebracht, een zusterschip van de kotters KW.201 «Tatjana» en KW.202 «Maria». Het schip is 143 ton, 24,49 meter lang en 6,74 meter breed. De Stork Dieselmotor heeft een vermogen van 508 PK.

De nieuwe KW.171 «Jan Maria» is nu in de vaart. Het schip vervangt de verleden jaar naar Sint-Pierre verkochte vorige «Jan Maria». Het schip meet 326 ton, is 44,20 meter lang en 7,30 meter breed.

De rederij Viking te Katwijk heeft de KW.195 «Peter Leonard» en de KW.196 «Alida» verkocht. De eerste is gekocht door de firma Haasnoot en heet nu KW.195 «Pieter Jacob», de tweede is nu het eigendom van de firma Van der Niet en heet nu KW.196 «Aagje Adriana».

MODERNE BEDRIJFSVOERING VOOR NEDERLANDSE VISSERIJ BROODNODIG

Investering te veel met vreemde middelen

Dr. A. G. U. Hildebrandt van het landbouw-economisch instituut heeft in «Economisch-Statistische Berichten» een overzicht gegeven van de ontwikkeling van de Nederlandse zeevisserij in de jaren vijftig. Hij wijst er op dat de visserij, in vroeger jaren een hoeksteen van Hollandse welvaart, allengs van relatief geringer betekenis is geworden. Onder de visserijlanden neemt Nederland echter ook nu nog een eervolle plaats in. Voor het gehele Nederlandse bedrijfsleven is de werkgelegenheid de laatste tien jaar met ongeveer dertien percent toegenomen. In de landbouw trad een daling op van achttien percent, in de visserij is de werkgelegenheid relatief ongeveer gelijk gebleven. Het totaal nationaal inkomen is in de jaren vijftig meer dan verdubbeld. De bijdrage van de landbouw is daarbij aanzienlijk achtergebleven. Ook de visserij bleef achter, doch in geringere mate dan de landbouw. Uit een overzicht van de toegevoegde waarde blijkt dat de landbouw niet veel van het gehele bedrijfsleven afwijkt. De visserij daarentegen volgde op een iets lager niveau. Dit duidt op een ongunstige situatie in die jaren hetgeen kan zijn veroorzaakt door het verouderde deel van de vloot ter grote zeevisserij. De oude schepen werden in de jaren vijftig slechts traag door nieuwe moderne eenheden vervangen. In 1962 werd een aanzienlijk deel van de oude vaartuigen opgelegd wegens gebrek aan bemanning, waardoor de vangcapaciteit van de vloot daalde. Dit ging bovendien gepaard met geringere vangsten per schip. Het heeft er tenslotte toe geleid dat de grondstoffenvoorziening van de Nederlandse visconservenindustrie, een belangrijke, doch marginale afnemer van de haringvisserij, in ernstige moeilijkheden kwam. Tijdige vernieuwing van de vloot is dus noodzakelijk, aldus drs Hildebrandt, om de werkgelegenheid in de visserij en de bijdrage aan het nationaal inkomen op peil te houden. In het algemeen heeft de visserij als deel van de Nederlandse bedrijfsleven zich in totaal iets beter kunnen handhaven dan de landbouw. Het achterblijven van het visserij-inkomen per man-jaar maakt echter een snellere vernieuwing van de vissersvloot ter grote visserij gewenst. De visserij zal haar plaats in het Nederlandse bedrijfsleven kunnen handhaven door de moderne ontwikkeling van het bedrijfsleven op de voet te volgen. Dit stelt reder en visser voor omvangrijke investeringen. In totaal werden in de periode 1951 tot en met 1962, 627 schepen gekocht en 617 motoren in bestaande schepen vernieuwd. De totale investering kan worden geraamd op ongeveer honderdzestig miljoen gulden. Hiervan werd honderdveertig miljoen gulden gebruikt voor de zeevisserij en twintig miljoen voor andere takken van visserij Opvallend is het grote aantal kotters, dat voor de kleine zeevisserij is gebouwd, namelijk 275. Iets meer dan de helft van de investering in schepen voor de zeevisserij was bestemd voor het kleinere scheepstype. De vloot voor de kleine zeevisserij kan daardoor de laatste jaren aanzienlijk worden uitgebreid. De bouw van trawlers voor de grote zeevisserij geschiedde traag, indien men de behoefte aan vernieuwing van de vloot in aanmerking neemt. Voor de grote zeevisserij werd in schepen geinvesteerd : 1951-2, 1952-2, 1953-2, 1954-5, 1955-10, 1956-11, 1957-10, 1958-8, 1959-7, 1960-13, 1961-9, 1962-9. Bij de kleinere schepen waren de aantallen : 1951-7, 1952-11, 1953-12, 1954-20, 1955-20, 1956-18, 1957-9, 1958-15, 1959-34, 1960-37, 1961-53, 1962-39.

Als men de statistiek van de scheepshypotheken bestudeert, dan blijkt dat particulieren aan de financiering van vissersvaartuigen weinig deelnemen en zich beperken tot kleine bedragen. Ook de scheepshypotheekbanken nemen slechts in bescheiden mate deel aan de financiering van de vissersvloot. Uit het gemiddelde krediet per hypotheek is af te leiden dat de scheepshypotheekbanken de grotere schepen helpen financieren. Van grote betekenis is de financiering door de andere banken. Dit betreft in hoofdzaak de «Coöperatieve Raiffeisenbank» en enkele algemene banken. Zij financieren voornamelijk de bouw van kotters en namen bijna tachtig procent van de totale kredietverlening voor hun rekening. Als men een verband legt tussen de investeringen en de nieuw ingeschreven scheepshypotheken blijkt dat in de periode 1952 tot en met 1961, 136 miljoen gulden werd geinvesteerd en 116 miljoen gulden aan vreemde middelen werd aangetrokken. Vermoedelijk zijn de investeringen iets hoger geweest als gevolg van de aanschaffing van elektronische apparaten en vistuig, doch het is duidelijk dat de nieuwbouw van vissersvaartuigen met een hoog percentage vreemde middelen werd gefinancierd. Voor de grote objecten, aldus drs. Hildebrandt, is het vrijwel niet mogelijk met minder dan 25 percent eigen middelen te volstaan. Voor de kleinere schepen (kotters) is zulks wel mogelijk, temeer omdat in verschillende branches de markt verzadigd raakt en daardoor des te vlotter leverancierskrediet is te verkrijgen.

De visserij is een riskant bedrijf, aldus het artikel. Bij enige ekonomische tegenwind brengt financiering met een zo hoog percentage vreemde middelen als thans plaats vindt grote gevaren met zich. Er dient dan ook naar een gezondere financiering der investeringen te worden gestreefd.

Drs Hildebrandt komt tot de conclusie dat de waarde van de uitvoer in de jaren vijftig de invoer heeft overtroffen. De Nederlandse visserij is een typisch exportbedrijf. Haring en platvis zijn de voornaamste bestanddelen van het exportpakket van de visserij. De waarde van aanvoer en uitvoer van haring is in de jaren vijftig op ongeveer hetzelfde niveau gebleven. Daartegen is de waarde van aan- en uitvoer van de overige zeevis (hoofdzakelijk platvis) snel gestegen. Van groot belang was daarbij de liberalisatie van de invoer van verschillende landen en de vordering der Euromarkt.

In het geheel van de Nederlandse visserij neemt de zevisserij de belangrijkste plaats in. De grote zeevisserij, uitgeoefend met loggers en trawlers, is in de afgelopen periode achtergebleven bij de algemene stijging van de aanvoer. Het aantal schepen is gedaald door geleidelijke vervanging van oude loggers door nieuwe trawlers met een grotere vangcapaciteit. De vervanging geschiedde in de jaren vijftig in een traag tempo door gebrek aan financieringsmogelijkheden. Verschillende reders moesten dan ook het bedrijf staken. Langs de weg der koude sanering voltrok zich aldus een zekere concentratie in het rederijbedrijf.

Een heel ander beeld toont de kleine zeevisserij met kotters, een kleiner type schip dat voornamelijk door schipper-eigenaars, de middenstanders in de visserij, wordt geëxploiteerd, zo legdt drs Hildebrandt uit. Het aantal kotters kon, met hoofdzakelijk vreemde middelen, gefinancierd, belangrijk worden vergroot.

Gunstige visstand en gunstige uitvoermogelijkheden hebben niet weinig bijgedragen tot de snelle opkomst van de kleine zeevisserij. Is voor de grote zeevisserij haring een goedkoop massaprodukt, het belangrijkst voor de kleine zeevisserij is tong, een luxe produkt, het voornaamste bestanddeel van de vangst. De Nederlandse zeevisserij exploiteert uitsluitend de Noordzee, die in hoofdzaak haring en platvis oplevert. Voor de rondvis (kabeljauw en schelvis) biedt de Noordzee tengevolge van overbevissing geen rendabele mogelijkheden meer. Het gevolg is dat de zeevisserij eenzijdig op platvis en haring is georienteerd. Voor de aanvoer van rondvis zou deelneming aan de verre visserij ter exploitatie van ver afgelegen visgronden noodzakelijk zijn.

In korte tijd hebben zich in de jaren vijftig belangrijke structuurveranderingen in de Nederlandse zeevisserij voltrokken. Tot omstreeks 1950 was er nog een zekere arbeidsverdeling tussen logger en trawlers. Met loggers werd de drijfnetvisserij op haring uitgeoefend, een passieve vorm van vissen. Met trawlers werd met het sleepnet, een actieve vorm van vissen, de visserij op rond- en platvis uitgeoefend. Reeds voor 1940 begon deze scherpe scheiding te verflauwen. Nieuwe technische toepassingen leidden ertoe dat ook met het sleepnet op haring kan worden gevist, wat voorheen niet mogelijk was. Het passieve drijfnet werd in de jaren vijftig geleidelijk verdrongen door de actieve trawlvisserij. Daarmee is thans ook het typische verschil van weleer tussen de verschillende rederijplaatsen vrijwel verdwenen. Het verschil in prestatie blijkt duidelijk uit de vergelijking tussen een oude drijfnetlogger en een moderne trawler voor 1961 :

Logger :

Gem. vangst per man-jaar	kg 36.000
Gem. opbrengst / man-jaar	f 18.000
Gem. toegevoegde waarde per man-jaar	f 5.700

Trawler :

Gem. vangst / man-jaar	kg 104.000
Gem. opbrengst / man-jaar	f 40.000
Gem. toegevoegde waarde per man-jaar	f 17.300

Daarbij moet volgens de heer Hildebrandt voorts nog in aanmerking worden genomen dat met de logger van januari tot mei in het algemeen niet wordt gevist, hetgeen seizoenwerkloosheid tengevolge heeft. In een tijd van volledige werkgelegenheid maakt dit het vinden van een bemanning voor de loggers er niet eenvoudiger op. Dat de logger zich ondanks het lagere inkomen lang handhaaft is toe te schrijven aan de typische vorm van beloning in de visserij. In principe vist men op deel, dat wil zeggen de bemanning ontvangt een bepaald deel van de opbrengst. Daardoor kan er een groot verschil in beloning op een oud en een nieuw schip ontstaan. Voor de oude loggers wordt het steeds moeilijker een bemanning te vinden. De beste vissers vinden een plaats op nieuwe schepen, anderen verlaten de visserij en zoeken een werkkring aan de wal.

In 1962 kon voor een vijftigtal loggers geen bemanning worden gevonden. De haringdrijfnetvisserij is dientengevolge thans grotendeels verdrongen door de haringtrawlvisserij. Een andere structuurwijziging is het gevolg van de opkomst van de moderne motorkotter. Deze heeft de kleine stoomtrawler van de rederijen in IJmuiden geheel verdrongen. De aanvoer van platvis wordt daardoor thans grotendeels verzorgd door schippers-eigenaren, die daartoe de kleine zeevisserij uitoefenen en thans een belangrijke plaats in het geheel der Nederlandse zeevisserij zijn gaan innemen.

De Nederlandse zeevisserij maakt volgens de heer Hildebrandt tengevolge van de snelle technische ontwikkeling een niet minder snelle evolutie door. Slechts door een tijdige vernieuwing van de vissersvloot en aanpassing aan de voorwaarden voor een moderne bedrijfsvoering zal het mogelijk zijn de bijdrage van de zeevisserij aan het nationaal inkomen op peil te houden. De financiering van de nieuwbouw blijkt met een te hoog percentage vreemde middelen plaats te vinden wat bij enige economische tegenslag tot ernstige moeilijkheden aanleiding kan geven. De structuurveranderingen der laatste jaren en de gevolgen van de grotere economische ruimte in West-Europa zullen hoge eisen aan de bedrijfsleiding stellen.

Brief uit Yerseke

Nr 925 Yerseke 11-5-63

IN MEMORIAM

Eergisteren overleed op zijn geboorteplaats Yerseke de heer Jan de Jonge. Zijn gehele leven, door gebracht alhier, bestond uit werken aan de zeekant, wat wil zeggen werken en bezig zijn in oesters en mossels. Op latere leeftijd voor eigen rekening begonnen kende de zaak van Gebrs de Jonge een grote bloei. Trouw, eerlijkheid en hard werken waren drie eremerken ook van de nu overleden oudste firmant. Hij hinderde niemand en werd, menen we, door weinigen gehinderd. De laatste jaren niet meer ten volle voor het zware werk geschikt, zag men hem veel op de kaai. Want wat doet een oude of invalide visserman ? Hij gaat hier en overal naar de kaai ! Men zal de op bijna 71-jarige leeftijd overledene daar bepaald missen.

ZEER GESLAAGDE ZEEHENGELWEDSTRIJD

Begunstigd door goed weer kende de wedstrijd een groot succes. De eerste prijs was voor een Antwerpenaar, de tweede voor een Brusselaar. Er werd ongeveer 300 kgr. vis opgehaald, waarvan de eerste prijs winnaar 6 kilo bovensloeg. Deze wedstrijd was de eerste van de drie die gelden zullen voor het Nationaal Belgisch Zeevisserij Kampioenschap. De tweede zal worden gehouden te Oostende en de derde te Boulogne in Frankrijk. We wensen alle deelnemers veel succes en genoegen.

Vorige week eindigden we ons briefje als volgt (ongeveer) : Een zo grote voorraad consumptiemosselen door ons zo gewild en gewenst is niet zonder bedenking in bepaald opzicht. Waarom we dit schreven ? Ieder die op de hoogte is van de wijze waarop in kartelverband MOET worden gewerkt, weet dat beurtlevering een eerste vereiste is wil iedere kweker aan de hem toekomende portie komen. Het gebeurt dan wel dat kwekers met grote kwanta prima mosselen moeten wachten met leveren om andere kwekers die misschien maar amper leverbare mosselen hebben toch hun deel aan de markt te brengen. Dit is in het algemeen bekeken een verkeerde manier om mindere, soms bepaald minne mosselen te laten leveren voor de beste uitgeleverd zijn. Maar dit is een onvermijdbaar uitvloeisel van het kartel-systeem. Er was een uitweg, namelijk zogenaamd «zwart leveren». Maar dit moest in het diepste geheim gebeuren, want men vreesde (naar nu blijkt ten onrechte) de wrekende arm der gerechtigheid. Men kon worden uitgeschakeld van verdere levering, men dacht zich bedreigd door bijna onbetaalbare boeten, enzovoort. Maar wat is nu kort geleden gebleken ? Als een kweker zonder order van het kartel een vracht (eigen) mosselen gaat vissen en die voor een of ander of als hij zelf handelaar is voor eigen rekening op de verwaterplaats lost wordt hij verbaliseerd en krijgt f 50 (vijftig gulden) boete. En daarmee is alles gezegd en gedaan. Dat dit vooral met het oog op een te verwachten grote voorraad consumptie-mosselen tot eigenaardige verhoudingen en houdingen zal (kunnen en moeten) leiden, staat wel vast. Of iedere kweker de onmisbare discipline) nodig om de «Centrale» waaraan allen zo verknocht zijn overeind te houden zal kunnen opbrengen, trekken we zeer zwaar in twijfel.

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

DONDERDAG

Aanvoer 4655 kisten, waarvan 346 tong en tarbot, 10 heilbot, 3 tongschar en schartong, 878 schol, 5 bot, 181 haring, 1616 makreel, 513 schelvis, 242 wijting, 540 kabeljauw en gul, 19 leng, 17 wolf, 23 poon, 58 koolvis, 174 diversen.
Besommingen : KW51 f 17140 ; KW 3 f 21250 ; KW174 f 10500 ; VL.131 f 21000.

VRIJDAG

Aanvoer 4620 kisten, waarvan 1820 tong en tarbot, 1261 schol, 85 schar, 7 bot, 72 haring, 525 makreel, 176 schelvis, 362 wijting, 192 schelvis, 362 wijting, 192 kabeljauwen en gul, 3 leng, 78 haai, 2 wolf, 8 poon, 10 koolvis, 19 diversen.
Besommingen : KW146 f 12150; KW180 f 11350 ; KW.196 f 13200 ; KW.17 f 10.390 KW.46 f 10650 ; SCH.135 f 16.800.

MAANDAG

Aanvoer 9505 kisten, waarvan 2637 tong en tarbot, 8 heilbot, 4 tongschar en schartong, 1966 schol, 104 schar, 355 haring, 2130 makreel, 739 schelvis, 898 wijting, 430 kabeljauw en gul, 18 leng, 16 haai, 63 wolf, 40 poon, 45 koolvis, 61 diversen.
Besommingen : KW.32 f 23.200; KW.159 f 30.000; IJM.154 f 10.550.

DINSDAG

Aanvoer 2435 kisten, waarvan 150 schelvis, 40 radio, 65 wijting, 730 gul en kabeljauw, 40 koolvis, 30 leng, 50 haring, 110 kleine haring, 370 makreel, 225 schol, 40 tarbot, 35 roodbaars, 110 diversen, 230 stuks kabeljauw en 27.000 kg tong.
Besommingen : IJM.82 25.500 ; VL.142 f 20.800 ; IJM.33 f 20.100 ; KW.159 f 28.000 ; KW.32 f 24.300.

WOENSDAG

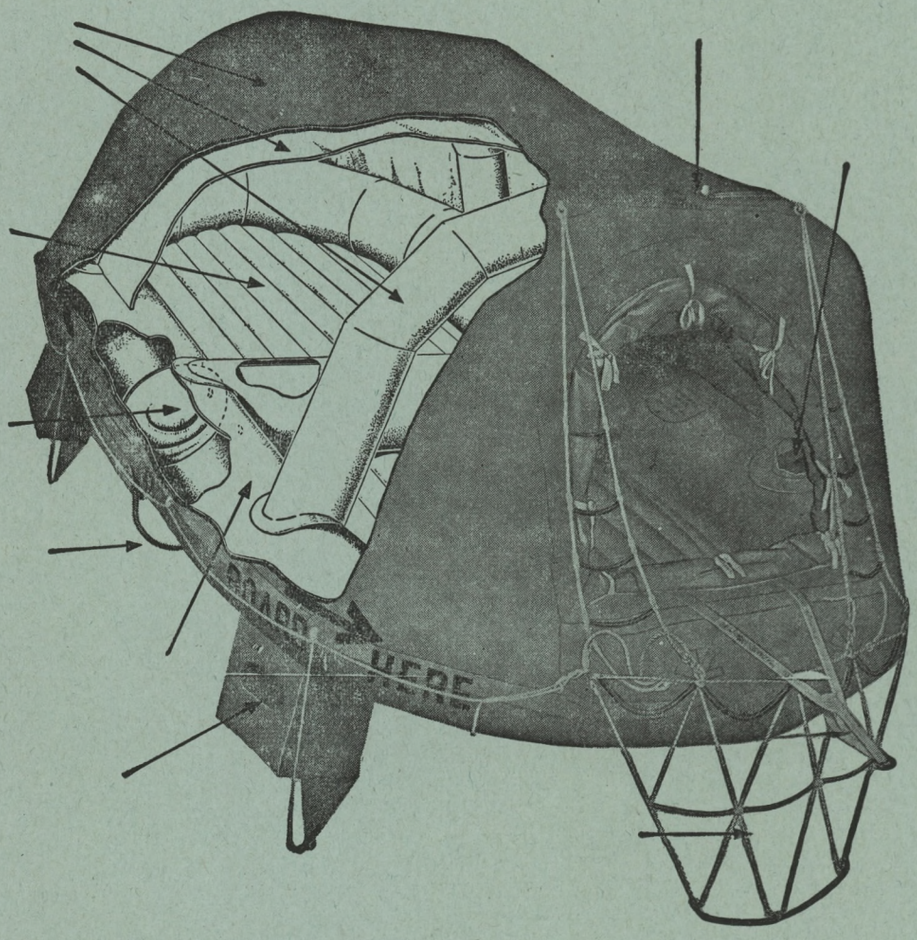
Aanvoer 2.850 kisten, waarvan 550 schelvis, 120 wijting, 440 gul en kabeljauw, 40 koolvis, 90 haring, 700 makreel, 620 schol, 15 tarbot, 35 roodbaars, 20 wolf, 140 varia, 700 stuks kabeljauw, 4.000 kg tong.
Besommingen : HD.79 f 18.800 ; SCH.153 f 18.600 ; VL.84 f 15.300.

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

	9-5-1963	10-5-1963	13-5-1963	14-5-1963	15-5-1963
Tongen, grote — Sole, grosse	2.24- 2.08	2.16- 2.12	2.30- 2.08	2.30- 2.10	2.80- 2.50
3/4 tongen — 3/4 sole	2.60- 1.88	2.14- 1.78	2.08- 1.78	2.30- 2.—	3.40- 3.10
Bloktongen — Sole moyenne	3.60- 2.90	3.30- 2.60	3.— 2.70	3.50- 2.20	4.40- 4.—
Voor-kleine — Petite	4.— 3.40	4.30- 3.20	4.— 3.50	4.— 3.60	4.50- 4.10
Kleine — Toute petite	3.60- 3.—	4.10- 3.10	3.70- 3.20	3.90- 3.20	3.50- 3.20
Tarbot, groot — Turbot, gros	3.20- 2.60	3.— 2.50	3.— 2.60	2.60- 2.30	3.60- 2.20
Middel — Moyenne	**108.—**	**144.—130.—**	**128.—110.—**	**140.—86.—**	**110.—92.—**
Kleine — Petite	.....	**122.—72.—**	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.. ..	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	**31.—**	**44.—30.—**	**40.—33.—**
Grote iek — Grosse	.....	.....	**32.—**	**44.—22.—**	**40.—33.—**
Kleine iek — Petite	.....	**31.—29.—**	**29.—26.—**	**44.—22.—**	**40.—29.—**
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	**30.—24.—**	**28.—26.—**	**27.— 8.—**	**33.—22.—**
Platjes — Toute petite	**40.—10.—**	**25.—10.—**	**30.— 8.—**	**27.— 8.—**	**19.— 8.—**
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	**45.—21.—**	**40.—38.—**	**54.—33.—**	**73.—58.—**	**100.—33.—**
Middel — Moyen	**51.—37.—**	**67.—55.—**	**44.—35.—**	**56.—37.—**	**57.—36.—**
Kleine — Petit	**38.—17.—**	**35.—24.—**	**34.— -17.—**	**46.—26.—**	**52.—29.—**
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grond	**11.— 6.—**	**15.—11.—**	**13.—11.—**	**18.—16.—**	**36.—22.—**
Kabeljauw — Cabillaud	**80.—27.—**	**99.—37.—**	**83.—32.—**	**64.—32.—**	**62.—28.—**
Gullen — Petit cabillaud	**60.—40.—**	**50.—45.—**	**52.—38.—**	**60.—17.—**	**70.—26.—**
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	**33.—11.—**	**31.—16.—**	**31.— 8.—**	**37.—23.—**	**40.—29.—**
Schar — Limande	**31.—13.—**	**31.— 8.—**	**18.—10.—**	**18.— 8.—**	**25.—18.—**
Steenschol — Sole limande	**86.—**	.....	**102.—94.—**	.....	**100.—84.—**
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	**61.—11.—**	**80.—18.—**	**82.—18.—**	**66.—13.—**	**71.—19.—**
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	**32.—18.—**
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	**24.—**	**24.—23.—**	**31.—26.—**	**32.—**	**35.—26.—**
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	**41.—27.—**
Volle haring — Hareng	**11.—**	**13.20-11.—**	**26.—11.—**	**13.—11.—**	**15.—11.—**
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	**16.— 7.—**	**20.—13.—**	.....	**51.—35.—**
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3.10- 2.70	.....	4.— 2.70	3.— 2.60	4.— 2.20
Koolvis — Colin	**28.—26.—**	**68.—**	**47.—34.—**	**38.—**	**40.—28.—**
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	**41.—30.—**	**26.—**	**40.—30.—**	**40.—24.—**	**51.—19.—**
Pollak — Lieu jaune	.....	**114.—**	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	**6.— 5.—**	**3.60**	.....	**8.— 5.80**	**8.— 6.—**
Mol	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	12.—	10.—	10.— 5.50	.....	.....

VEILIGHEID OP ZEE

REDER : zorg voor het LEVEN VAN UW BEMANNING



Koop een ELIOT vlot bij

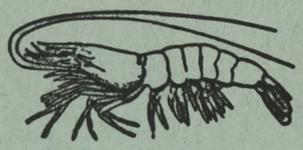
S. C. A. P. s. v.

Telefoon · 729.51

Na 18 u. : 745.32

H. Baelskaai, 27 - Oostende

ALLE TYPES VERKRIJGBAAR



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)

* **Over te nemen** : te Brussel **goede vishandel, na gemaakt fortuin.** Voordelige voorwaarden. Tel. (02) 378.625, of schrijven bureel blad nr 3151V—5729W.

TE KOOP

Kustvissersvaartuig

ZONDER MOTOR

Lengte : 12,30 m ; breedte : 4,58 m bruto tonnage : 20 ton. Bouwjaar 1926. In zeer goede staat. Zich wenden bureel blad nr 3152V.

Voor

nieuwbouw

en

herstellingen

van

schepen

N.V.

BELIARD-MURDOCH

2049V

Reders en Vishandelaars

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 717.91

(2160V)

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



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

★

BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

LUIK :
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93 - 23.16.01

★

HAMBURG :
Leon Van Eessel & Co
Dammtorstrasse 31
Tel. : 34.27.00 - 34.27.18
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in :
Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

(185V)

ADVERTEERT IN

„HET VISSERIJBLAD"

UW VAKBLAD !

DEUTZ



Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN 5-1500 PK

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

A.R.