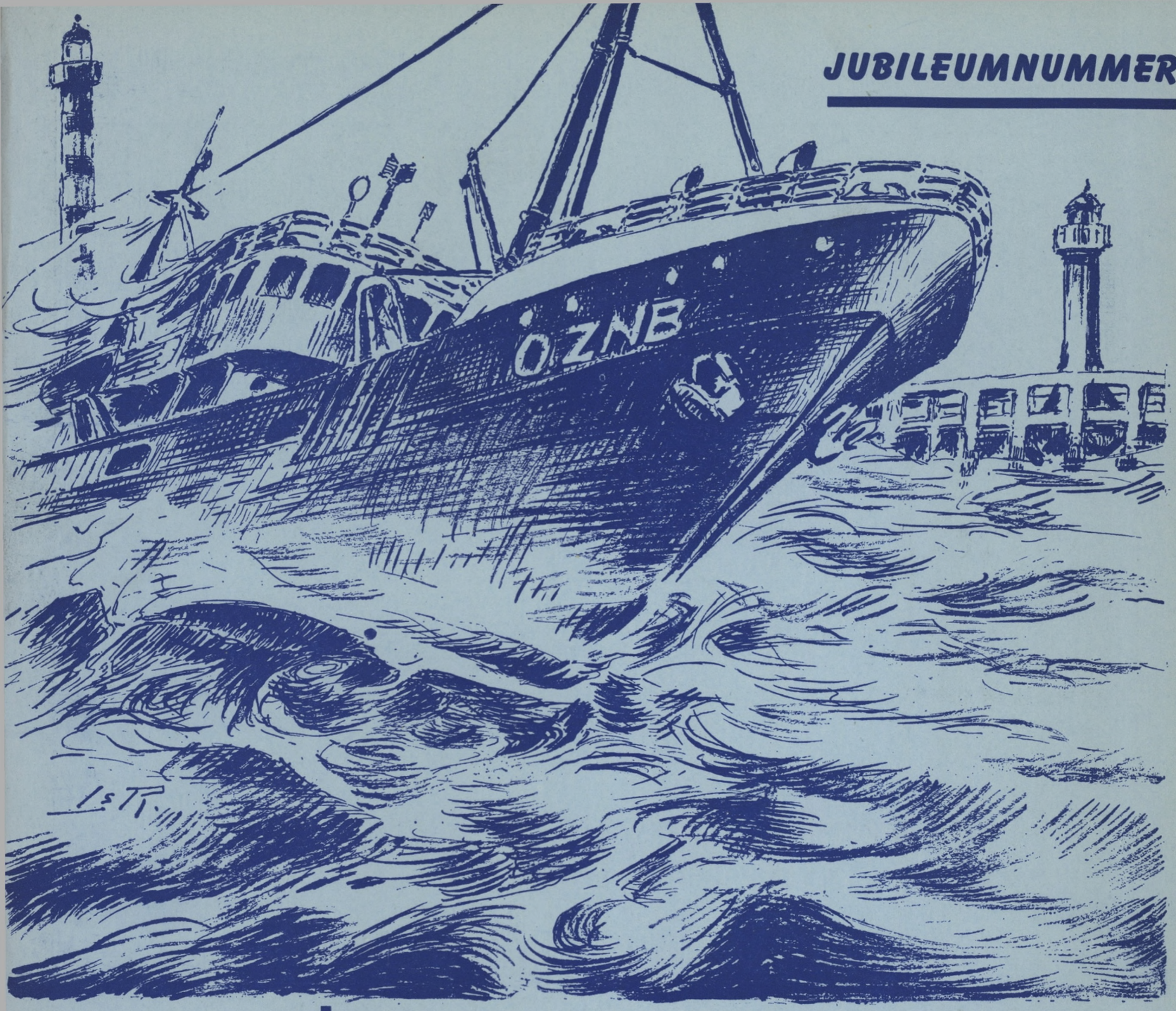
**JUBILEUMNUMMER**




# HET VISSERIJBLAD

31e JAARGANG
NUMMER 45

VRIJDAG
8 NOVEMBER 1963

PRIJS 10 FRANK

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

VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG

# FUELOIL

# DIESELOIL

# GASOIL

---

* VOOR DE SCHEEPVAART
* VOOR CENTRALE VERWARMING
* VOOR DE NIJVERHEID

---

HANDELSMAATSCHAPPIJ

## ANTOINE VLOEBERGHS n.v.

ANTWERPEN, ITALIELEI, 66 – TEL. : (03) 31.18.00 (10 L.)

VOOR DE KUSTSTREEK :

DEPOT TE OOSTENDE

## SCAP

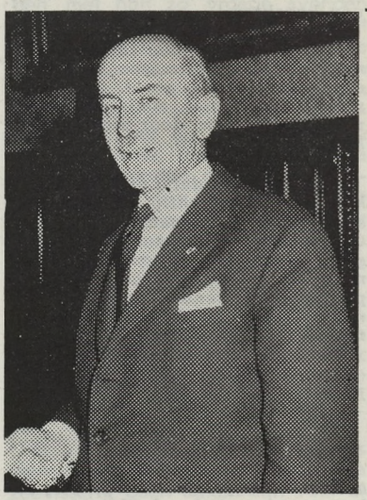
HENDRIK BAELSKADE, 27 — TEL. 729.51

(4123V)

# HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG
8 NOVEMBER 1963
DRUKKERIJ
Telefoon nr. 777.13

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

## BIJ EEN DERTIGJARIG BESTAAN

# Hulde aan „Het Visserijblad" en zijn werking voor de visserij

door de heer HEGER CH., Minister van Landbouw

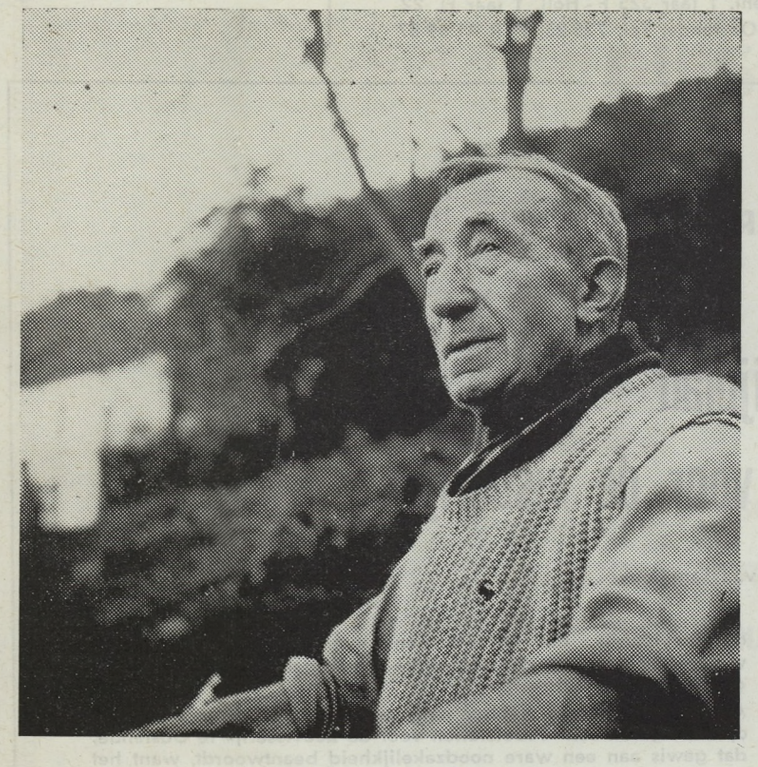
Bij deze heuglijke verjaardag van de oprichting van uw geëerd blad, is mijn eerste woord : een hartelijk en welgemeend proficiat
Dertig jaar in dienst van het zeevissersbedrijf ! Dat is voorwaar een prachtige prestatie, want niemand vermoedde wellicht in 1933 dat de kranige mannen, die het toen aandurfden een dergelijk initiatief te nemen, het lange tijd zouden volgehouden hebben en toch alleszns geen dertig jaar, wanneer men bedenkt in welke moeilijke omstandigheden er in die pionierstijd van wal werd gestoken. Niet alleen is «Het Visserijblad» zijn eerste moeilijkheden te boven gekomen en heeft het kunnen stand houden, maar het is uitgegroeid tot een zeer degelijk, mooi voorgesteld blad, dat de vergelijking kan doorstaan met de beste en de meest praktische vakbladen die wekelijks verschijnen.
Om deze reden voel ik mij dan ook werkelijk verheugd U mijn oprechte gelukwensen te mogen toesturen, met daarbij de hoop dat nog zeer vele jaren de getuigenis zal kunnen worden afgelegd van het nuttige werk dat U ten bate van het zo vaak miskend en slecht begrepen vissersvolk en vissersbedrijf verricht.

x x x

Ik heb altijd van het zeevisserijbedrijf gehouden en het kwam mij immer buitengewoon sympathiek voor. Nochtans, sinds ik de Minister geworden ben, aan wie sedert enkele jaren opgedragen werd de belangen van deze ekonomische tak te behartigen, heb ik daadwerkelijk kunnen nagaan hoe deze werkt, welke zijn dringende noden zijn en dienvolgens de hulp die onze zeevisserij van ons verwacht.
Ik ben gelukkig in dit verband, de overtuiging toegedaan te zijn dat mijn Departement hier ook zijn steentje heeft kunnen bijdragen om in deze sector — die ons allen nauw aan 't hart ligt — enigszins verbetering te brengen.
Veel werd er gedaan door andere Departementen die ofwel de zeevisserij hebben beheerd, ofwel voor zekere aangelegenheden met deze tak hebben moeten samenwerken. Maar toch vermeld ik met een zekere fierheid dat sinds een tiental jaren ook punten van zeer groot belang op ons aktief mogen worden gebracht.
In de allereerste plaats wens ik hieromtrent aan te halen dat de zo veel besproken « Opvangregeling » door mijn departement werd ingevoerd. Ik meen niet dat ik overdrijf, wanneer ik zeg dat het van kracht worden van deze nieuwe maatregel een grote stap vooruit is naar de sanering van de markt, door de overtollige produkten eruit te verwijderen en aldus onze reders en vissers een redelijke minimumprijs voor hun vangsten te waarborgen.
Ik mag hier, in de tweede plaats, aanhalen : de oprichting van de «Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij», die mijns inziens eveneens mag beschouwd worden als een hoogst belangrijke maatregel in het belang van de Belgische zeevisserij.
Als gevolg hieraan hebben wij besloten over te gaan tot de oprichting van een «Proefstation voor de Zeevisserij» te Oostende, dat gewis aan een ware noodzakelijkheid beantwoordt, want het zal zich bestendig hoeven bezig te houden met alle opzoekingen en studiën van technische aard en die rechtstreeks of onrechtstreeks deze sector kunnen aanbelangen.
Ik wil hier nog even met voldoening aan toevoegen dat wij alles doen wat in onze macht ligt om aan onze vissers een bevoorrecht pensioen te zien verlenen, en een wet wensen te zien tot stand brengen omtrent het sanitair en kwaliteitstoezicht op de visserijprodukten.
Onze aandacht gaat verder ook naar het zien verlenen van een rente aan onze vissers, die gedurende de beide oorlogen hun gevaarlijk en menslievend werk op zee hebben volbracht. Jammer dat deze aangelegenheid niet rechtstreeks door ons Departement zelf kan worden opgelost, doch wij kloppen telkens met aandrang aan bij de belanghebbende Ministeries.
Ik houd eraan nog even te wijzen op het feit dat mijn voorgangers van Landbouw eveneens belangrijke maatregelen hebben willen treffen, die onze zeevisserij zeer ten goede zijn gekomen en ik citeer in dit verband de verhoging van de toelage aan de « Propaganda-vereniging voor Visverbruik », het toekennen van subsidiën aan de reders ten einde deze aan te moedigen opzoekingen te doen inzake proefvisserijen, zulks om de vangsten te zien verhogen, het verlenen van financiële voordelen aan die reders, die hun inrichtingen aan boord van hun vaartuig op een voor de visvangst doelmatige wijze willen verbeteren, het toekennen van premiën aan scheepsjongens en van toelagen van de reders die een uittreksel van hun exploitatieboekhouding voorleggen.
Ik meen dat dit alles samen toch wel iets betekent voor het zeevisserijbedrijf, dat altijd op mijn waardering zal kunnen blijven rekenen en OP DE STEUN, DIE HET TEN ALLEN TIJDE ZAL GENIETEN BIJ DE BESPREKINGEN EN EVENTUELE BETWISTINGEN IN DE INTERNATIONALE ORGANISMEN EN OVER HET ALGEMEEN TELKENS ALS HET NODIG MOCHT BLIJKEN DAT EEN ZULKDANIGE HULP NUTTIG OF NOODZAKELIJK WEZE.
Ik wil hier niet eindigen vooraleer nogmaals «Het Visserijblad» — dat op zulke onbaatzuchtige wijze de belangen van dit schoon bedrijf behartigt en dat sinds zovele jaren reeds — de verzekering te geven van al mijn dankbare en oprechte sympathie. Het is mijn innig verlangen dat het nog vele jaren op deze verdienstelijke weg moge voortgaan tot heil van de zeevisserij en alles wat er mede samengaat.

# Louis Royon : Een groot Kunstenaar

door R. VERSCHELDE, Ere-Direkteur van het Zeewezen,
Medestichter van «Het Visserijblad»



*Die naam klinkt niet vreemd in onze stad, er zijn er misschien tientallen die hem dragen. maar deze waarover wij het hebben is hier thans minder bekend, omdat reeds veel van zijn tijdgenoten de ring verlaten hebben (hij behoort straks tot de tachtigjarigen) en ook, omdat hij sedert ettelijke jaren de hoofdstad bewoont, evenals sommige stadsgenoten zoals Spilliaert en andere kunstbeoefenaars, aangetrokken door de kultuurbeweging die doorgaans in grote steden heerst.*

*Louis is trouwens geen alledaags persoon, zoals zal blijken uit wat volgen zal.*

*Schoon? Neen, hij zal het ons niet kwalijk nemen, als wij verkondigen dat hij met UITERLIJKE schoonheid geen uitstaans heeft, ten ware zijn gelijkenis met die vermaarde Indianen van N.-Amerika, die door Longfellow (Hiawatch) en in vertaling door Guido Gezelle, zo hartroerend bezongen werden, als schoonheid kan bestempeld worden. En dan is hij werkelijk schoon omdat het aanschijn hier de spiegel is van zijn INNERLIJKE wonderbare gaven waaronder de karaktersterkte de voornaamste is.*

*'t Is niet ons lot, zegt de filosoof, dat ons gelukkig of ongelukkig maakt, maar wel ons karakter.*

*Als het werkelijk zo is, dan is Louis Royon geen ongelukkig mens, spijts al wat hij te dragen had. Fouten moge hij hebben, wie heeft er geen? Maar wie hem kent, kan niet nalaten van hem te houden.*

*Hij heeft het niet altijd vóór de wind gehad, evenmin als zijn ouders. Hij behoorde tot een kroostrijk gezin — vier jongens en vier meisjes — wat voor vader en moeder wel een zware last zal geweest zijn. Thans heeft het woord kroostrijk zijn volle betekenis, daar elk kind een niet te versmaden staatstoelage medebrengt.*

*Het zal wel niet misplaatst zijn in dit jubileumnummer er aan te herinneren dat vader Royon een wel varend, maar daarom niet welvarend reder ter visserij geweest is. Had er toen reeds in een of ander plaatselijk blad een rubriek : «Zij hadden pech» bestaan, dan zouden de zeilschepen van vader Royon er een ereplaats in bekleed hebben ; de tegenslagen zijn hem nooit gespaard geweest.*

*Met zijn wijn- en likeurhandel ging 't beter, maar wie had in die tijd een wijnkelder ? Enkel en alleen de rijke mensen, terwijl iedereen « die een beetje is » zoals men zegt, thans wijn en whisky in huis heeft.*

*Vader Royon, geholpen door z'n kloeke vrouw, afkomstig uit West-Duitsland, hield het hoofd boven water.*

*Maar wij hadden het eigenlijk over Louis, met zijn drie broers en zijn vier zusters. In feite had vader Royon te zorgen voor dertien kinderen, waarvan er nog zeven in leven zijn. Dat zij veel buiten waren in open lucht valt te begrijpen als men weet dat toen, waar thans het machtig badenpaleis prijkt er nog zeer schilderachtige duinen zich uitstrekten tot aan Mariakerke, en dat op het strand, dat thans onder talloze tenten begraven is, niets anders te zien was, dan een meestal verlaten roeiboot van het Grosvenor College, waarvan de Engelse studenten, in een patisserie van de Weststraat, voor de som van één frank, zoveel taartjes mochten eten als zij slikken konden.*

*Op de brede zeedijk, vlak vóór het Wellington Hotel stond toen een van die ouderwetse lantaarns waarvoor de Amerikaanse toeristen thans grof geld betalen; rondom die lantaarn stond een zitbank en rond die zitbank had dikwijls een soort achtervolgingsmatch plaats voor fietsen op volle rubberbanden, tot groot misbaar van de zitlustige wandelaars.*

*Louis en zijn broers behoorden natuurlijk tot de onvermoeibare fietsmannen.*

*Zij woonden in de Wellingtonstraat en Koning Leopold II was hun voornaamste gebuur. En zo gebeurde het op een zekere dag dat onze vorst en een zusje van Louis beide op de zeedijk wandelden, in dezelfde richting.*

*Ze gingen traagjes en bleven ongeveer op dezelfde afstand van elkaar, toen de geheime politieman, die de Koning voorzichtigheidshalve op korte afstand volgde, het kleine meisje toesnouwde: «stout kind, hebt ge bijna gedaan met de Koning na te apen!».*

*Het meisje ging zo bitter aan 't wenen, dat de Koning omzag en het kind ging troosten toen hij zag dat ook zij kreupel was.*

*Zoals zoveel andere schooljongens die zo dikwijls te laat kwamen op school, omdat ze hadden staan gapen naar die wonderbare driemastschepen die met nitraat van Chili kwamen, al rond de Kaap Havon, omdat het Kanaal van Panama nog niet gegraven was, was Louis smoorlijk verliefd geraakt op die zeekastelen met hun hemelhoge masten, hun scherpe boegspriet, hun ankerspil en de zeemansliedjes die bij het winden gezongen werden.*

*Louis zou zeeman worden, en hij werd het, want hij had karakter. Hij ook zou Kaap Havon omzeilen, hij ook zou eksamens afleggen, hij ook zou kapitein ter lange omvaart worden, hij ook zou de verre vaart opgeven en officier worden op onze staatsmailboten, om te behagen aan haar die zijn eerste vrouw zou worden. Hier had het hart de boventoon :*

*Als het harte fluistert,*

*Alles zwijgt en luistert !*

*Toen de oorlog 14-18 uitbrak zou aan onze staatsmarine-officier een zeer gevaarlijke taak worden toegewezen. Le Havre zou zijn aanleghaven worden, vanwaar hij, als bevelhebber van onze grote sleepboot, steeds zou moeten klaar staan, dag en nacht, om hulp te bieden aan de in nood verkerende vaartuigen in het Engels Kanaal, waar de vijandelijke onderzeeboten rondzwieren als hongerige wolven. Zo'n job vergt een man van karakter !*

*Vooral de toen nog tamelijk talrijke zeilschepen waren voor hen een gemakkelijke prooi, daar zeilschepen zich niet, zoals stoom- of motorvaartuigen, door zigzagvaren konden verdedigen.*

*Zo kwam het dat Louis opdracht kreeg ons prachtig viermast - schoolschip « L'Avenir », dat te Cherbourg lag, naar de Atlantische Oceaan te slepen, op weg naar Australië, met aan boord 2 piepjonge Oostendse kadetten, met naam André en Georges Timmerman.*

*Een schilderij van de hand van Louis — die sleepboot weergevend — prijkt in ons huis.*

*Aan alles komt een einde, ook aan een vierjarige oorlog, die, zo hoopte men toch, de laatste zou wezen.*

*Louis hernam dienst als officier op de staatsmailboten ; de overtochten waren niet van gevaar ontbloot, want tal van onderzee- of vlottende mijnen maakten het Nauw van Kales en de zuidelijke Noordzee zeer onveilig. Onze vissers weten er van te spreken, maar terwijl de vangsten in de visrijk geworden zeeën zeer winstgevend werden, bleven de wedden van onze mailbootofficieren aan de lage vooroorlogse kant.*

*Herhaalde verzoekschriften bleven zonder gevolg, bij zoverre dat een groep wachtensmoede officieren ertoe besloten hun ontslag in te dienen zo, tegen een gestelde datum, geen gunstig gevolg aan hun smeekschriften gegeven werd.*

*En toen het ultimatum verstreken was, hield één enkele officier voet bij stek, dat was Louis; hij had karaktersterkte maar ook een gevoelig hart. Zijn vader en moeder waren oude mensen geworden, te oud om nog te werken, en met zijn loon als staatsmarine-officier kon hij ze niet bijstaan. Hij zou gaan varen als kapitein ter koopvaardij, en zou aldus genoeg verdienen om voor vader en moeder, te Oudenburg, een huisje te kopen waar ze zonder kommer hun oude dag zouden kunnen doorbrengen.*

*Louis vaarde zekere tijd op Z.-Amerika, voor een van die nieuwbakken rederijen die na de oorlog als paddestoelen uit de grond gerezen waren, maar die evenals paddestoelen een kortstondig bestaan zouden hebben.*

## Hij wordt kunstschilder

*Geen koopvaardijvaart meer, geen terugkeer naar staatsdienst mogelijk, Louis bevond zich in bedenkelijke toestand, maar hij zou niet lang radeloos blijven.*

*Evenals zijn zusters begaafd waren in de muziek, ontbrak het*

**(Zie vervolg bladzijde 4)**

# Jubeljaar

door ROBERT VERSCHELDE, Ere-Direkteur van het Zeewezen,
Medestichter van «Het Visserijblad»

**Dertig jaar:** een eeuwigheid wanneer wij er vóór staan, een ommezien wanneer het achter de rug is!

Het was werkelijk in het begin van 1933, in die koude wintermaanden met hun zo vroege avonden en eindeloze nachten, dat in het rustloos brein van een ontwikkelde werkmanszoon, de gedachte van een eigen visserijblad langzaam maar onweerstaanbaar aan 't kiemen ging, net als de graantjes in de kille aarde, die tot weelderige korenaren zouden gedijen, om tenslotte, onder een blakende zon tot gouden tarwekorrels omtoverd, tot voedsel te dienen aan een biddenGeef ons heden ons dagelijks brood!

Geeft een weekblad inderdaad, zelfs aan de eenvoudigste mens van onze tijd, niet voor een ganse week dat geestelijk voedsel dat hem moet verkwikken, opbeuren en voorlichten?

En zou een vakblad voornamelijk zo niet uitsluitelijk gewijd aan de zeevisserij, geen baken zijn voor al wat rechtstreeks of onrechtstreeks zijn bestaan vindt in deze zo lang verwaarloosde nijverheidstak?

**Lang verwaarloosd,** tenminste in ons land, waar in geen enkel Belgisch blad, zelfs niet in 't meest vespreide van de kust, een vaste rubriek te vinden was, gewijd aan dat gewichtig bedrijf dat zoveel mensen aanbelangt.

Om maar een voorbeeld te noemen, hebben onze vissers geen kwart eeuw na alle andere nijverheidstakken moeten wachten om een gemeenschappelijke verzekeringskas tegen werkongevallen te zien tot stand komen, en dit in een zo gevaarlijk bedrijf waar zich dag en nacht werkongevallen voordoen.

**Schoenmaker blijf bij uw leest.** Zo meenden sommigen, toen zij een gediplomeerde onderwijzer een bediening van klerk zagen aanvaarden in een stadsdienst, en dan nog wel in die vieze, stinkende vismijn met haar walgelijk gedoe en haar onbeschoft vissersvolk. Kon men lager zinken en was dat geen smaad voor het uitgelezen keurkorps dat geroepen is de jeugd op te leiden in alle « wetendheden der wereld » zoals de Mechelse cathecismus dat noemt?

**« Il n'y a pas de sot métier »** zegt een Frans spreekwoord, dat hier trouwens tenvolle zou bewaarheid worden.

Deze verlopen schoolmeester besefte alras dat de zeevisserij een der belangrijkste en veelzijdigste nijverheden is die men kan uitdenken.

De zeevisserij is als dat meervlakkig voorwerp, dat in de tekenklas wordt opgesteld, en waarvan de afgewerkte schets verschilt volgens de hoek vanwaar het voorwerp wordt bekeken.

De achterlijke toestand in het vakonderwijs, in de verzekering van schip en bemanning, in de maatschappelijke verhouding tussen de werkgever en werknemer, het onpraktisch wetenschappelijk onderzoek, het gebrek aan voeling tussen geleerden en op traditie steunende visserijmethodes, de ellendige toestand onzer verouderde scheepswerven, de bouwvallige en onzuivere vismijn, de overrompeling van vreemde vis, de gespannen toestand tussen aanvoerders en invoerders, de machteloze propaganda, enz., enz. Zoveel verschillende aspekten van een ziek bedrijf!

Wat een uitgestrekt veld voor schokkende waarnemingen en pijnlijke vaststellingen, die heel wat meer aan het lijf hadden, dan het onverdroten aanleren van ABC aan speelzieke kleuters, dit, hoe nuttig en onmisbaar het ook moge wezen, een saaie dagtaak is voor een vooruitstrevend onderwijzer.

Het moest wel een aangename verrassing geweest zijn voor dat Nederlands Visserijblad, toen het zekere dag van uit Oostende een onverwachte bijdrage ontving over de visserijtoestanden op de Vlaamse Kust.

De jeugdige zender zal ook wel fier geweest zijn toen hij zijn proza niet alleen opgenomen zag in dat verre tijdschrift, maar ook een aanmoedigend schrijven ontving om regelmatige medewerking vragend. Het was voor hem een spoorslag om onze talrijke visserijproblemen uit te diepen en bevattelijk voor te stellen.

**Maar was dit niet prediken in de woestijn en zou het niet veel nuttiger werk zijn, dit zaad op eigen bodem uit te strooien?**

**Hier zou een kentering gebeuren.**

Hij droomde van een eigen Visserijblad, en hij moet wel hardop gedroomd hebben, want zijn verzuchtingen vonden weerklank: drie ondervindingrijke en doelbewuste mannen, goed geplaatst om een klare kijk te hebben op de wanhopige pogingen van onze eigen visserij om het hoofd boven water te houden, verklaarden zich bereid de ondernemende jongeling met zijn ideale betrachtingen en zijn praktische voorstellen te ondersteunen.

**Karel Dezutter,** ambtenaar bij het Provinciaal bestuur te Brugge, die een bekroond werk had uitgegeven over onze visserij, **Gustaaf Velthof,** direkteur van de vismijn te Oostende die, wegens zijn hogere studies aan het Handelsinstituut te Bergen, de aangewezen man was om de leiding van onze Stedelijke vismijn in handen te nemen, en **Robert Verschelde,** ambtenaar bij het Bestuur van Zeewezen te Brussel; die de zeevisserij in z'n bevoegdheid hebbend, met vastberadenheid de kontingentering van de visinvoer tot stand gebracht had, die onze wankelende visserij er bovenop zou helpen. Dit triumviraat, die troïka, dit driemanschap spande zich voor de zaak: een soort manifest, met hun drie handtekens bekleed, ging uit naar Koning, Minister, Gouverneur en Burgemeester, waarin ze hun voornemen te kennen gaven, de stichting van een eigen Visserijblad te steunen en vooruit te helpen. De behoefte van dergelijk blad werd duidelijk uiteengezet, en men wachtte vol vertrouwen op het antwoord.

« 't Zal wel gaan », zou Paster Pype, die andere vissersvriend, gezegd hebben. Het zou inderdaad wel gaan, ondanks heftige tegenkantingen die de drijpikkel, hoe stevig ook in mekaar gezet, aan het wankelen zou brengen.

Van Koning Albert, van Gouverneur Baron Janssens de Bisthoven en van Burgemeester Dr. Moreaux kwam niet alleen een aanmoedigend antwoord, maar het verzoek om een foto die op het titelblad van het eerste nummer van Het Visserijblad zou prijken, werd vriendelijk ingewilligd.

Intussen was de ijverige redaktiesekretaris van het toekomstige blad niet bij de pakken blijven zitten. Met zijn verbazende werkkracht en zijn praktische manier om de zaken aan te pakken, had hij reeds gezorgd voor een plaatselijke drukkerij, bij Honoré Seys, die er voor instond het blad regelmatig en verzorgd te doen verschijnen.

Hij had ook van onze begaafde marineschilder en zeeofficier, Louis Royon, een prachtige pentekening bekomen, de ingang onzer haven voorstellend met vooraan een uitvarende kleine garnaalboot, een flinke Oostendse sloep onder zeil, en in 't midden een binnenkomende, voor die tijd moderne, stoomtreiler.

Die sprekende tekening van onze nooit volprezen, maar niet genoeg gewaardeerde stadgenoot, zou jarenlang als titelblad dienen voor het Visserijblad.

De «would be» redaktiesekretaris had ook een rondschrijven opgesteld, waarmede hij aan alle mogelijke belangstellenden liet weten dat er binnenkort een nieuw weekblad zou verschijnen, voornamelijk gewijd aan al wat onze visserij betreft, met het doel deze belangrijke nijverheidstak dienstig te zijn. De drieledige opstelraad was een waarborg voor de degelijkheid van het genomen initiatief.

Intussen liet het antwoord van de Minister van Verkeerswezen evenwel op zich wachten. Wat kon daarvan de reden zijn?

Een alhier invloedrijk persoon, gedreven door afgunst, bevreesd voor mededinging en wellicht beschaamd aldus door jongeren de les gespeld te worden, was erin gelukt de Baas van het Zeewezen te overtuigen dat een zo gevaarlijk opzet op alle manieren diende te worden verijdeld.

De Grote Baas, alias de Minister, was aldus ongunstig geadviseerd geworden en had de brief van het driemanschap, de toekomstige opstelraad, wel niet afgewezen, maar voorzichtigheidshalve op zij gelegd: men kan nooit weten hoe een dubbeltje rollen kan op de politieke toptafel.

Wat nu gedaan. Zonder instemming van de Minister van Verkeerswezen in zee steken? Het was een schier wanhopige brief. Zou ook hij afvallig of onbetrouwbaar zijn, zou ook hij willen tijd winnen, alsof uitstel geen achterstel betekende?

Na al dat werk, na al die hoopvolle verwachtingen, na al die beloofde steun, « all dressed up and no where to go», vlak voor de thuishaven schipbreuk lijden, zou hij door God en alleman verlaten worden?

Het antwoord zou niet lang op zich laten wachten, het kwam per telegram en klonk aldus: « Recht door zee, vlag in top en damn the consequences ».

Goed zo, o.k., een schrijven ging dadelijk van uit Oostende naar Minister Forthomme, om hem te laten weten dat het Visserijblad de volgende week zou verschijnen, met de foto's van Koning Albert, Gouverneur Janssen de Bisthoven, Burgemeester Dr. Moreaux, en dat de Oostendse bevolking het zou betreuren dat alleen de foto van de Minister van Verkeerswezen zou ontbreken.

Die brief moet raak geweest zijn, want per kerende post kwam de beeltenis van de Grote Baas, ondanks het afwijzend advies van de Baas, en het Visserijblad ging het zeegat uit, met wapperende vlag zijn toekomst tegemoet.

Dit is de trouwe geschiedenis van de moeilijke geboorte van het blad dat thans zijn dertigjarig bestaan viert. Gedoemd om na enkele weken te verdwijnen, had de Baas gezegd, maar ook bazen kunnen zich vergissen.

Het Visserijblad behoort aldus tot de veteranen van de weekbladen onzer stad en heeft, als zodanig, plaats gevonden in het zo belangwekkend maar te weinig bezochte Heemkundig Museum DE PLATE, tussen de ongelooflijk vele, vóór 1940 alhier uitgegeven vlaamse, franse, engelse en duitse weekbladen.

Onsterfelijk zal het wel niet zijn. «De tijd verslindt de steden, geen tronen blijven staan...» maar het zal **ons,** hopen wij, wel overleven. Het is eigenlijk maar een weekblad, maar geen week blad, het is stevig in mekaar gezet, net als de schepen die op een goede werf gebouwd werden, en kan wel een felle storm verdragen. Het ziet de toekomst hoopvol tegemoed.

Is het trouwens niet reeds uitgegroeid, enerzijds tot een **Nieuwsblad van de Kust** waarin niet alleen visserij, maar tevens algemeen nieuws, litteratuur, wetenschap, kunst, bioskoop, televisie, toneel, toerisme, techniek, sociale wetgeving, mode, sport tot hun recht komen, en anderzijds tot een zeer verzorgd vakblad dat onder de oorspronkelijke naam **Het Visserijblad,** uitsluitend visserijaangelegenheden inhoudt, maar tevens dient als spreekbuis voor de eindelijk gestichte **Rederscentrale,** en als deftige tribune «noblesse oblige» voor de internationale **Europêche,** wat haar en haar knappe leiders ook ver buiten onze grenzen doet eerbiedigen en waarderen.

**(Vervolg blz. 4)**

# HOE EEN PIONIER DE TOEKOMST VAN ONZE VISSERIJ ZIET

door

L.P.H. Decrop,

Voorzitter van de Rederscentrale

Ter gelegenheid van het jubelnummer van « Het Visserijblad » wordt mij gevraagd, als pionier van de visserij, mijn opvatting inzake de toekomst van dit bedrijf, weer te geven.

Een visie geven op de toekomstige visserij, is echter zeker een gewaagde profetie.

De visserij hangt van oudsher af van de natuur, ook van de mens die deze wil bedwingen.

Nu echter komen zich bij de grilligheden van de natuur, en de onvolmaaktheden van de mens een heleboel andere faktoren moeien.

We bedoelen bijzonder de politieke en de sociaal-economische maatregelen.

De vrijheid der zeeën, dit monument, dit symbool van vrijheid, wordt erg aangetast.

Wat zal er in de naaste toekomst van dit begrip nog geworden ? Om meer precies te zijn, welke houding zal Engeland in de naaste toekomst aannemen met betrek tot zijn kustwateren en visserijzones ?

Temeer daar Engeland's houding terzake, een dubbel effekt zal hebben : ten eerste een rechtstreekse terugslag, want bij een mogelijke uitbreiding der visserijzones, worden heel wat vruchtbare visgronden aan onze middenslagvisserij ontnomen, ten tweede Engeland's voorbeeld zou zeker door andere natiën gevolgd worden.

Op dit gebied staan we dus voor een « onbekende » met mogelijke grote gevolgen.

Op sociaal-economisch vlak, domineert het bemanningsprobleem. Met de regelmaat van de klok vermindert, volgens de officiele cijfers, van jaar tot jaar, het aantal aangemonsterde vissers. En dit niettegenstaande de zeer lofwaardige pogingen aangewend, zowel door het Ministerie van Landbouw, als door het Provinciaal Bestuur, welke door toekenning van premiën aan scheepsjongens, het jonge volk tot de visserij wil aantrekken.

Vermeldenswaardig terzake zijn eveneens de premies gegeven door de Rederscentrale aan de scheepsjongens welke 1 en 2 jaren vaart hebben.

Niettegenstaande al deze inspanningen, verbetert de bemanningstoestand niet. De conclusie is eenvoudig : het aantal in de vaart zijnde schepen, dient aangepast te worden aan het voorziene aantal bemanningsleden. Deze maatregel van gezond beleid dringt zich meer en meer op. Wil de Rederscentrale orde in haar bedrijf brengen, zal zij goedschiks kwaadschiks zich met dit probleem moeten inlaten.

Het aanwerven van vreemde krachten, het automatiseren aan boord van de vaartuigen kunnen misschien een oplossing brengen. Maar zullen zij voldoende blijken ?

En niettegenstaande al deze overwegingen en bedenkingen sta ik vertrouwensvol tegenover de visserij. Het is veel meer een kwestie van geloof dan van beredenering.

Ook onze ouders, onze voorouders en voorvaderen hebben problemen in de visserij gekend.

Toen werden deze niet met geleerde termen aangeduid, maar zij bestonden en zij werden bestreden met gezond verstand en met werken.

In onze huidige samenleving, is echter iets veranderd : het individualisme moet plaats maken voor een gemeenschapszin.

Waaruit we dan kunnen besluiten dat, zo wij gemeenschappelijk gezond verstand gebruiken, zo wij gemeenschappelijk werken, ook de huidige en toekomstige moeilijkheden zullen overwonnen worden.

Moge dit met een vingerwijzing, de aanduiding zijn van de toekomstige politiek der Rederscentrale.

## LOUIS ROYON : EEN GROOT KUNSTENAAR

**(vervolg van blz. 2)**

*hem niet aan talent in tekenen en schilderen. Zeeman in merg en bloed, ging zijn voorkeur natuurlijk naar de zee en de schepen. Tal van tekeningen en schilderijen had hij reeds voor zijn genoegen gemaakt en kwistig aan vrienden en kennissen uitgedeeld.*

*Waarom zou hij het niet wagen van zijn kunst te leven ? Op een zoldering boven de paardestal van een gewezen herenhuis te Brussel zou hij zijn tent, of liever zijn schildersezel opslaan.*

*Hij werd lid van de officieel gesteunde groep der marineschilders, daar zou hij ongetwijfeld op zijn plaats zijn. Zo dacht hij ten minste, maar hij doolde zoals de ketters.*

*Wat betekende dat, die schepen die zo levensgetrouw weergegeven waren en die golven die u als echte golven schenen te bedreigen en die wilde wolken boven die onmetelijke oceaan, of die wazige atmosfeer rond een schip met slappe zeilen. Dit is geen kunst waardig van een officieel gesteunde groep van marineschilders. Dit was de mening van die artisten die de mast plaatsen waar de schoorsteen hoort en wier schepen achteruitvaren zoals het symbolisch (!) zeilschip op het grote Eeuwpaleis.*

*Die mening won vooral veld toen men op de jaarlijkse officiële tentoonstellingen moest vaststellen dat de voorkeur van de kopers naar de zo levendige schilderijen van de zeemanschilder ging.*

*Louis was daar dus niet op zijn plaats, hij voelde het alras en besloot karaktervol de officiële marineschilders niet langer in de weg te lopen, en zich te vergenoegen elk jaar, een paar maanden na de officiële tentoonstelling, een tentoonstelling op zijn eentje te houden, een soort « one man show », wat hem niet belet zoveel doeken te verkopen als de officiëlen samen.*

*Hij vond het niet beneden zijn waardigheid reklameschilderijen te vervaardigen voor staatsmarine en handelsvloot, waar men het speciaal marinekarakter wist te waarderen. Wie herinnert zich niet de mooie reklame voor onze Oostende-Dover lijn, waar men vooraan een der laatst gebouwde schepen in volle vaart ziet, met als verwarde achtergrond, de Vliegende Hollander onder zeil.*

*Ondertussen had Louis zijn eerste vrouw verloren en nu zou zijn brave moeder hem ontvallen. Het wilde lukken dat de vier gebroeders, ook de koloniaal, op de begrafenis te Oudenburg konden aanwezig zijn, en toen de plechtigheid in de kerk voleindigd was, trad Louis vooruit en zei tot zijn drie broers: «Kom jongens, we gaan dat zelf doen» en zij droegen hun geliefde moeder ten grave.*

*Wie kan bij zoveel karaktersterkte ongevoelig blijven ?*

*Louis heeft intussen ook zijn vader verloren, die hij zolang mogelijk elke zondag meetroonde naar een of andere plaatselijke voetbalmatch, zijn enig verzet. Ook zijn tweede vrouw is hem ontvallen die hem zo verkleefd was en als bloemenschilderes aan zijn tentoonstellingen deelnam.*

*Voor geen geld zou hij het doek afstaan dat op elk zijner tentoonstellingen prijkt en waar hij op een landelijk tafereel van hare hand, een sierlijke rivierbocht voorstellend, een bekoorlijk zeilvaartuig heeft bijgeschilderd « droomschip » genaamd.*

*Hij verblijft thans veelal te Waulsort, in het hartje der Ardennen, te midden de bloemen die hem zo levendig de afgestorvene herinneren.*

*De jaarlijkse tentoonstelling die hij daar houdt, heeft grote bijval, maar te Oostende, zijn geboortestad, is hij « incognito » geworden. Geen doek van hem in ons museum! «Geen sant in eigen land», hoe lang nog ?*

*VERITAS*

*Nota der Red. :*
*Louis Royon is werkelijk een internationaal gekend man waarover stad en land mogen fier zijn. Wie meer biezonderheden over hem wil weten, kan deze vinden in het rijk geïllustreerde boek van A. Berqueman : « Louis Royon, peintre de la mer», te bekomen bij de «Noordzee Boekhandel », Vindictivelaan 22, Oostende.*

## JUBELJAAR

**(vervolg van blz. 3)**

Hoe groot de lust ook wezen moge, wij zullen het niet wagen, al was het maar in beknopte vorm, de opsomming te doen van al wat in die vele jaren in het blad, ten dienste onzer visserij verschenen is, noch de loense aanvallen te vermelden die het te verduren had. Het weze voldoende vast te stellen, dat het blad aan alles en allen zegevierend het hoofd geboden heeft, en onverstoord zijn weg heeft voortgezet.

Het weze ons echter, als oudste medestichter en medewerker, gegund hier onze diepe bewondering uit te spreken voor hem die de zaak zo krachtdadig heeft aangepakt en doorgevoerd en die, flink terzij gestaan door zijn onschatbare gade, ondanks al hun andere hoofdbrekende bezigheden, er angstvallig voor zorgen dat Visserijblad en Nieuwsblad van de Kust, als een paar in span werkende schepen, regelmatig elke week met een volle lading wetenswaardigheden, de haven aandoen.

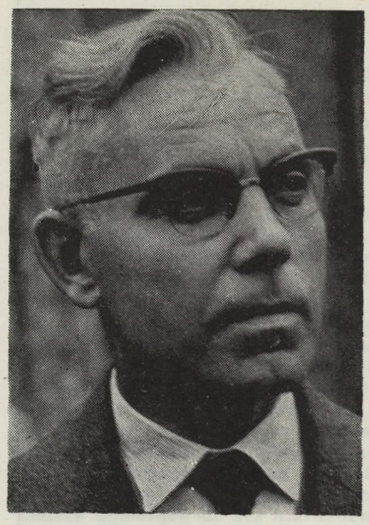
De rechtzinnig gemeende uiting van onze bewondering is geen banale bewieroking, maar enkel en alleen aan Cesar en zijn vrouw geven, wat hun toekomt. Nooit zal men kunnen overschatten wat ze reeds voor onze visserij gedaan hebben en hopelijk nog lange jaren zullen kunnen doen. Daarom : in koor gezongen :

Laat stichters en laat leiders,
Laat medewerkers allerhand,
Elk volgens eigen kunnen,
Aan Visserij en Nieuwsblad,
Laat ze allen hartelijk jubelen.
Geen rechtgeaarde sterveling,
En zal het hun misgunnen.

Brussel, 26 september 1963

**BOB**

# Proficiat



# en nog vele jaren

door

Volksvertegenwoordiger

Dries Claeys

★

Laat dit speciaal nummer van het Visserijblad nu eens de gelegenheid zijn om onze oprechte waardering uit te spreken voor dit blad, voor de leiding ervan en voor de samenstellers.

Ik ken dit blad nog geen 30 jaar. Het is amper 4-5 jaar dat ik het heb leren kennen, maar sindsdien is geen enkel nummer ongelezen weggelegd. Niet alles wat erin geschreven en gedrukt werd kon onze volledige instemming wegdragen. Soms heb ik ook wel eens gesakkerd over de inhoud en vooral over de toon van sommige « strijdlustige » artikels die erin verschenen. Maar niemand kan loochenen dat het blad een goede daad, een wel-daad is voor onze visserij. Het heeft een enorme verdienste ons iedere week niet alleen het meest interessante visserijnieuws van bij ons, maar ook het belangrijkste uit Nederland en andere landen te brengen. Als het werken en ijveren voor de visserij geen gemakkelijke taak is, dan is het schrijven voor en over de visserij dit allerminst. Wanneer ik 5 jaar geleden het inzicht te kennen gaf mij aktief met de visserijvraagstukken bezig te houden, hebben meerderen die de visserij beter kenden dan ik, mij gewaarschuwd en voorspeld dat ik na 2 jaar dit spel beu zou zijn. «Iedereen heeft er na 2-3 jaar zijn buik van vol. Begin er niet aan, het zal u ondank en afbrekerij bezorgen».... Die mensen wisten er iets van....

Hoe zou dan een blad en de leiding van zulk blad die zich meer dan 30 jaar met de visserij bezig houden geen ondank en afbrekerij oogsten. De gemakkelijksten en dezen die minst afgebroken of aangevallen worden, zijn deze die aan de kaai staan te lamenteren en te sakkeren op al wie zich met de visserij bezig houdt, en nooit ophouden kwaad te klappen over Bauwens en Decrop en Menu en Pros en wie nog al! Die altijd best weten wat niet had mogen gedaan zijn en hoe het niet mocht gebeurd zijn, en voor wie het allemaal even simpel is : steek Bauwens en Decrop en Menu en Pros en nog een paar anderen allen in dezelfde zak.... en de rest kent ge !

Mag ik ter gelegenheid van dit speciaal Visserijblad aan onze Vissers-Reders zeggen dat we waarachtig geen mensen te veel hebben die zich daadwerkelijk met de visserijbelangen willen of kunnen bezighouden ?

Iedereen ziet wel verlangend uit naar die mannen welke het roer zullen overnemen en onze visserijbelangen veilig en welvarend door de klippen zullen brengen.

Ik ken er meerderen die gelukkig zouden zijn als flinke, bekwame, toegewijde vissers-reders het gemeenschappelijke schip van het visserijbelang met gezag en degelijkheid zouden besturen.

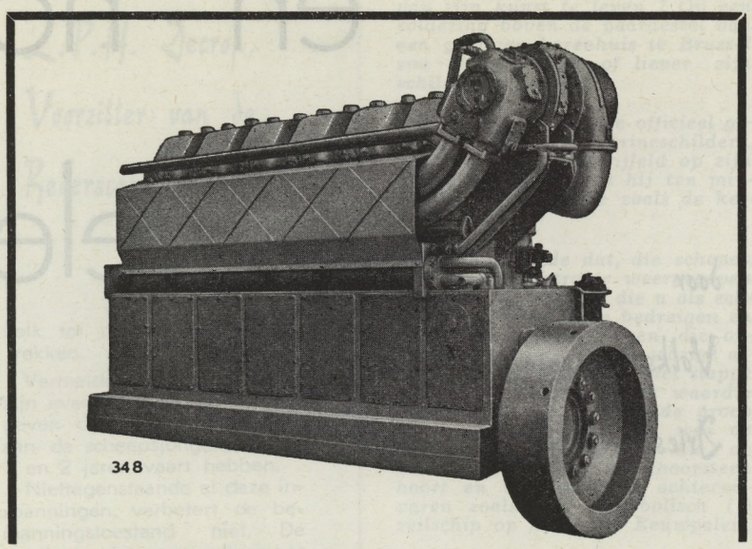
En laat dan het Visserijblad maar voortdoen. En nog meer worden wat het moet zijn : « een vakblad van Reder-Vissers, Nijveraars en Handelaars uit het Visserijbedrijf. « Een vakblad dat ekonomische, sociale, technische, kommerciële, wetenschappelijke en alledaagse dingen meedeelt aan haar lezers. Een blad ook dat haar bijdrage te vervullen heeft in de voorlichting, jawel, maar ook in de opvoeding en het op een hoger peil brengen van onze visserijmensen.

Een blad dat een wekelijkse uiting wil zijn van de levenskracht en van de levenswil van onze visserij en een wekroep betekent voor vriendschappelijke en eensgezinde werking naar het algemeen welzijn.

Dan zal ik met genoegen een artikel schrijven in het eerste nummer van de vijftigste jaargang.

Hartelijk proficiat en nog vele jaren,

DRIES




# ACEC-CARELS

**Scheeps-dieselmotoren**
**van 200 tot meer dan 20.000 pk**

**ACEC Afdeling Gent**
Verkoopdienst : " MACHINEBOUW "
Dok 52, Gent - Tel. (09) 25.76.01
Telegr. : ACEC Gent
Telex : ACEC Gent (09) 267

**Algemene vertegenwoordigers van de**
**ACEC-CARELS DIESELMOTOREN**

## R. BAUWENS & Co

Henri Baelskaai 14, Oostende. - Tel. (059) 713.92

ACEC

**ATELIERS**
**DE CONSTRUCTIONS**
**ÉLECTRIQUES**
**DE CHARLEROI S.A.**

(4028V)

# Europêche en haar belangrijkheid voor de belgische zeevisserij

**door de Heer R. BAUWENS,**
**Voorzitter van de Rederscentrale.**

Sedert de officiële oprichting van Europêche zijn ongeveer 18 maanden verstreken. Het is wellicht wenselijk even stil te staan nopens haar ontstaan, haar werking en haar belangrijkheid voor de Belgische reders.

*Allen zijn heden min of meer bewust geworden, bij middel van de pers, de radio of de televisie, van het tot stand komen van, zoals in de volksmond verspreid : « de Marché Commun ». Inderdaad, in 1957 hebben de regeringen uit Frankrijk, Italië, West-Duitsland, Nederland, het Groot-Hertogdom Luksemburg en België een Conventie ondertekend, het zo genoemde « Verdrag van Rome », bij dewelke de ondertekenende landen de verplichting hebben aangegaan een Europese Ekonomische Gemeenschap op te richten. Het einddoel van betreffende overeenkomst is het verwezenlijken van één Gemeenschappelijke Markt, grondgebied waarop een volledige vrijheid zal worden verzekerd met betrekking tot het verkeer van goederen, kapitaal en arbeid. Teneinde nochtans deze Europese Ekonomische Gemeenschap geleidelijk op te bouwen werd een overgangsperiode voorzien van 12 jaren. Dit brengt met zich mede, dat op sociaal, ekonomisch, vervoer, monetair, fiskaal en op nog vele andere domeinen de zes hierboven vermelde landen uiterlijk in 1970 als één vast geheel zullen dienen te worden beschouwd.*

## Het ontstaan van Europêche

De algemene beginsels van het Verdrag van Rome hebben voor gevolg dat ook voor de Visserij-sector alle leden staten van de Europese Ekonomische Gemeenschap (E.E.G.) deel zullen uitmaken van één en dezelfde Europese blok. Tot dit doel voorziet het verdrag van Rome, dat nopens alle aspekten en problemen welke zich stellen en in de toekomst zullen stellen in de zeevisserij-sektor, één bepaalde politiek zal worden besproken, bestudeerd, goedgekeurd en uiteindelijk toegepast ; hiermede wordt bedoeld : de zo genaamde Gemeenschappelijke Visserij-politiek. Hier raken wij de noodzakelijkheid aan van het ontstaan van Europêche. Immers, betreffende gemeenschappelijke visserij-politiek welke binnen enkele jaren zal worden toegepast in alle leden staten van de EEG en welke menigvuldige aspekten zal omvatten, zoals : territoriale wateren en visserij-grenzen, marktorganisatie, vrijheid van vestiging, bescherming van de visstand, subsidies en sociaal politiek, dient heden te worden geformeerd en besproken in de schoot van de Raad van Ministers van de EEG. Het behoort tot de bevoegdheid van de Raad van Ministers van de EEG, en dit op voorstel van de EEG-kommissie, de principepen te bepalen van de gemeenschappelijke visserij-politiek en deze politiek vervolgens toe te passen.
Het is nochtans verheugend te vermelden, dat de EEG-kommissie het wenselijk en nuttig acht voorafgaandelijk het standpunt te kennen van de bedrijfsmiddens, doch mits dien verstande, dat de bedrijfsmiddens gegroepeerd zijn op het EEG-peil. Alvorens om het even welk standpunt of zienswijze te laten kennen aan de EEG-kommissie te Brussel, was het dus noodzakelijk dat de nationale redersverenigingen uit Duitsland, Frankrijk, Italië, Nederland en België de koppen bij elkaar staken en overgingen tot het oprichten van één associatie genoemd « *Europêche* ». Deze associatie betekent meteen voor al deze redersverenigingen hun woordvoerster bij de EEG-kommissie en Administratie te Brussel. Europêche beschouwt het als een heilig recht, doch ook als een onbetwistbare plicht, de EEG-gezagvoerders zo nauwkeurig en zo regelmatig mogelijk in te lichten nopens de gemeenschappelijke standpunten ingenomen en goedgekeurd door de nationale redersverenigingen van de leden staten van de EEG, onder het dak van Europêche. Voor Europêche is er dus een belangrijke adviserende rol voorbehouden tijdens de voorbereiding en de uitvoering van de Gemeenschappelijke visserij-politiek. Dit is beslist een zware verantwoordelijkheid doch ook een dankbare taak.

## De werkzaamheden van Europêche

Zoals hierboven uiteengezet mag Europêche niets overlet laten om het redersstandpunt te bepalen en over te maken nopens aangelegenheden welke het voorwerp zullen uitmaken van een beslissing te nemen door de EEG-gezagsorganen. Volledigheidshalve dienen wij aan te stippen dat, gezien wij ons heden nog in de overgangsperiode bevinden, tijdens dewelke nog geen supra-nationale macht wordt toegekend aan de EEG-kommissie, Europêche het steeds nuttig heeft geoordeeld eenmaal een standpunt ingenomen, dit eveneens gelijktijdig over te maken aan de respektievelijke betrokken nationale ministeries. Dit heeft voor gevolg dat Europêche gelijktijdig op een dubbel front haar invloed laat gelden, enerzijds rechtstreeks aan de EEG-kommissie en administratie te Brussel en anderzijds aan de verantwoordelijke ministeriële afgevaardigden uit Duitsland, Frankrijk, Italië, Nederland en België. In het schetsen van een beknopt overzicht nopens de voorbije aktiviteiten zullen wij ons tot het volgende beperken :

1) — Onder vorm van resoluties werd in de schoot van Europêche een gemeenschappelijk principieel standpunt ingenomen nopens volgende onderwerpen : de visserij-zones en territoriale wateren ; de certifikaten van oorsprong ; tariefkontingenten ; visserij-onderzoek en visserij-bescherming ; marktorganisatie ; vrijheid van vestiging ; klassifikatie van de vissoorten en de voorschriften nopens de kwaliteit ; de ekspansie van de totale afzetmogelijkheden ; staatssubsidies ; vrije verkeer van werknemers ; harmonisatie van de sociale wetgevingen.
2) — Een houding werd ingenomen en overgemaakt in de maand februari 1963 met betrekking tot de unilaterale uitbreiding van de visserij-grenzen door Denemarken voor de Faröer Eilanden en Groenland.
3) — Het werkprogramma op lang termijn welke onlangs werd aangevat bestaat in het opstellen van een algemeen samenvattend rapport, in hetwelk de beginsel-aanbevelingen, naar voren gebracht in de resoluties, zullen worden uitgewerkt.
4) — Amper enkele dagen geleden werd, onder vorm van een principiële resolutie, een verklaring overgemaakt, omvattende het standpunt van Europêche nopens de a.s. Europese visserij-konferentie te Londen op 3 december e.k. Dit standpunt heeft betrekking op de twee hoofdaspekten, te weten : de toegang tot de visgronden en de handel in vis en visprodukten.

Het spreekt vanzelf dat de taak, de verantwoordelijkheid en de werkzaamheden van Europêche slechts zullen aangroeien wanneer inderdaad met het beleggen van de EEG-visserijkonferentie tijdens het eerste semester van 1964, de algemene principepen van de gemeenschappelijke visserij-politiek zullen worden vastgelegd, Vanaf dit ogenblik zal alles moeten worden in het werk gesteld, teneinde :

1) in de schoot van Europêche zo goed mogelijk een gemeenschappelijk standpunt in te nemen door alle leden organisaties ;
2) dit standpunt vervolgens over te maken aan de EEG-kommissie en administratie te Brussel, met de opportuniteit deze rederszienswijze aan de hoge funktionarissen te kunnen toelichten en te verrechtvaardigen ;
3) eenmaal de principen vastgelegd van de gemeenschappelijke visserij-politiek, de toepassing en de gevolgen er van met de grootste aandacht te volgen.

In dit verband denken wij gans speciaal aan de toekomstige EEG-marktorganisatie : mechanisme welke, eens van kracht gekomen, voor Europêche als private redersorganisatie een enorme verantwoordelijkheid met zich zal mede brengen.
De ervaring heeft aan de Rederscentrale geleerd, dat een marktorganisatie gebaseerd op minimumprijzen als de voornaamste saneringsmaatregel mag worden beschouwd voor het redersbedrijf. Het is dan ook vanzelfsprekend, dat de Belgische vertegenwoordigers in de schoot van Europêche tijdens de preliminaire besprekingen nopens een aanstaande EEG-marktorganisatie hebben aangedrongen een systeem op punt te stellen gebaseerd op zogenaamde interventieprijzen, met het doel de vissers en de redersbedrijven een redelijke levensstandaard te verzekeren (overeenkomstig art. 39,b, van het Verdrag van Rome). De te volgen procedure zou als volgt kunnen worden geschetst : een graduele harmonisatie tot stand te brengen van de bestaande nationale minimumprijzen (in EEG-termen uitgedrukt : interventieprijzen) om uiteindelijk één EEG-interventieprijs te zien toepassen.

## Het belang voor de Belgische Zeevisserij

Het is wellicht iedereen duidelijk geworden uit de hierboven vermelde uiteenzetting, dat door het opdringen van nieuwe omstandigheden, namelijk het oprichten van één gemeenschappelijke markt, wij ons heden in een snelle evolutie van verplicht organiseren bevinden.
Teneinde de belangrijkheid van Europêche duidelijk te maken voor de Belgische redersmiddens, veroorloven wij ons een vergelijking te maken tussen het organisatieleven in het verleden en in de toekomst.

**vervolg blz 11**

# OSTEND STORES en ROPEWORKS

## HENDRIK BAELSKAAI, 12, OOSTENDE

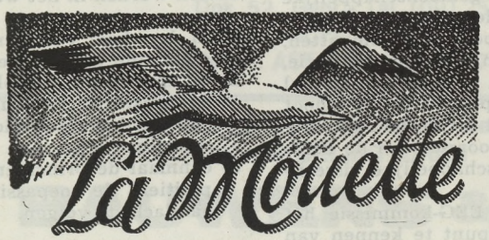
Burelen en Administratie : Fabriek - Oudenburgst., 31
Telefoon : 755.81 (5 lijnen)
Telefoon : 715.42 - 714.41 en 770.33
Telegramadres : PEFLOS - Oostende
Telex : 059/29

**Harde vezelspinnerij sisal, manila en nylon**

**Mechanische fabricage van netten**

NYLONS GARENS
TOUWWERK
en
NETTEN

Gedeponeerd merk :




S P E C I A L I T E I T E N

**Voor de Zeevisserij :**

**Manila, sisal en nylon trawlnetten**
**Touwwerk**
**Alle soorten netten**
**Staaldraad**
**Alle visserijgereedschap**

**Voor de Landbouw**

**Sisal bindgarens**
**Pick-up garens**

**Voor de Nijverheid :**

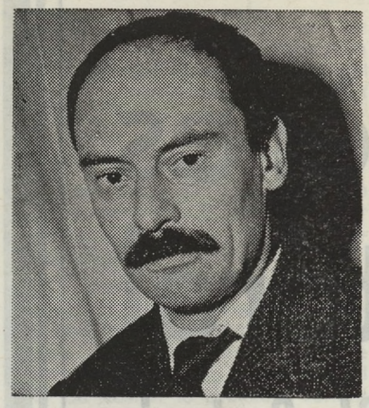
**Sisal inpakgarens**
**Tapijtgarens**

**Sport :**

**Allerlei netten**

(4107V)

# De Belgische zeevisserij en de toekomst



door Karel Michielsen

**e.a. Inspecteur-Dienstchef bij de Zeevisserijdienst te Oostende.**

Trachten in de toekomst te kijken is niet een bezigheid voor ernstige mensen. Maar een poging doen om de huidige toestand te analyseren, en na te denken over de faktoren die de evolutie van een bedrijf kunnen beinvloeden, is een noodzaak voor allen die in dit bepaald bedrijf hun brood verdienen.

Een dergelijk « teken aan de wand » waren beide mislukte Internationale Conferenties van Genève in 1958 en 1960. Was de oproer tegen de goede oude driemijlsregel eenvoudig een uiting van grijpgierigheid, geëxalteerd nationalisme en vreemdelingenhaat van sommige zgn. « ontwikkelingslanden », en hebben daarna andere staten gebruik gemaakt van de wankelende situatie waarin de traditionele regel was gekomen, om maatregelen te treffen ter bescherming van de eigen belangen van hun nationale visserij ? Misschien wel. Misschien is het niet zo eenvoudig en zit er iets anders achter. Misschien wijst het initiatief dat Groot-Brittannië heeft genomen, en dat verband houdt met deze gebeurtenissen, met name het bijeenroepen van een West-Europese Visserijconferentie in een andere richting. Misschien betekent dit het einde van een periode in de zeevisserij. Misschien is dit een normale evolutie die ontstaan is bij het invoeren van de stoommachine, — en later de dieselmotor — in het visserijbedrijf. Een periode waarin de productiecapaciteit van de vloot dikwijls vooruitliep op de evolutie van de vraag en de structuur van de markt, en er anderzijds in onvoldoende mate rekening werd gehouden met de productiviteit van onze « narrow seas ». Het is niet onmogelijk dat wij vrij snel gaan in de richting van een zekere mate van « fisheries management » op West-Europees niveau.

Indien een dergelijke regeling werkelijk tot stand komt, zal dit zeker verdere offers vragen. De individuële vrijheid zal waarschijnlijk verder beknot worden, zekere visplaatsen zullen misschien moeten verlaten worden, men zal meer staats- en internationale inmenging en controle moeten verdragen, mogelijk zal de internationale handel enerzijds vrijer worden, voor wat betreft contingentering maar anderzijds misschien ook aan andere reglementen en verplichtingen onderworpen.

Men kan dit wellicht betreuren.

Maar zo de normale loop der evolutie in deze richting gaat, is het nutteloos zich er tegen te verzetten, klaagliederen aan te heffen of de schuld op de Overheid te werpen. Als de stromingen de vaargeul wijzigen en de bakens verzet worden, moet men ook anders gaan sturen. De loop van de geschiedenis tegenhouden kan niemand.

Een ander faktor wordt ons bekend gemaakt door de ontwikkeling van BENELUX en de Euromarkt. Wie herinnert zich niet de agitatie die ontstond rond het geleidelijk tot stand komen van de liberalisatie van de interbeneluxhandel in visserijprodukten ? Dit betekende het einde van de visserij, inzonderheid van de middenslag- en de garnalenvisserij. Wie de zaken met een koel hoofd bekijkt moet toegeven dat er in feite niets bijzonders veranderd is, en dat alleszins de ramp uitbleef. Ondertussen begon ook de Euromarkt zich te ontwikkelen. Is het een toeval dat juist op hetzelfde ogenblik de toestand in onze visserij merkbaar verbeterde, en dat sedertdien de prijzen in de mijnen gestadig stegen ?

Al gaat de ontwikkeling van deze Euromarkt met horten en stoten, al ontstaat tussen de leidende staatslieden soms hooglopende ruzie, en al wordt zelfs het voortbestaan der unie van tijd tot tijd terug ter tafel geworpen, toch is het zeker dat de idee zelf een irreversibele faktor is in de loop van onze West-Europese geschiedenis.

We moeten er dan ook zo zachtjes aan gaan denken dat het verschil tussen Bremerhaven, IJmuiden, Oostende en Boulogne zoiets wordt als het verschil tussen Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort ; dat de betrekkingen tussen Duitse, Franse, Nederlandse en Belgische visserijbedrijven, hetzelfde karakter zullen krijgen als deze die nu bestaan tussen Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoortse vissers.

En die tijd is misschien niet zo heel ver meer verwijderd.

Maar wat belangrijker is, dat is de verandering in markt en afzet. Het zal er niet meer zo zeer om gaan Brussel, Antwerpen, Gent en Luik te bevoorraden, en daarenboven te trachten nog wat uit te voeren. Wij zullen, op gebied van afzet, ons geografisch denken moeten wijzigen.

En deze tijd is stellig niet zo ver meer verwijderd. In feite beginnen we hem al te beleven. Wie hiervan niet overtuigd is, moge de prijzen bekijken van de tong te IJmuiden, tien jaar geleden, en nu.

Wat worden de Belgische havens in deze configuratie ? Wordt Oostende een centraal gelegen, grote vissershaven ? Mogelijk, maar dan zullen we de bakens heel erg moeten gaan verzetten. Of wordt het iets als Zeebrugge of Nieuwpoort in Belgisch verband, met name een haven die zich specialiseert in een bijzonder assortiment, dat zich richt tot een welbepaald klienteel. Dit is ook mogelijk, en daarom misschien nog niet de slechtste oplossing. En als ik hier spreek over Oostende, dan bedoel ik eigenlijk het geheel van de havens op de kust van de Kanaalmonding.

In Euromarktverband is er nog iets dat niet aan onze aandacht mag voorbijgaan, met name de ontwikkeling van de gemeenschappelijke visserijpolitiek. Het tot stand komen van dergelijke politiek scheen misschien gedurende een zekere tijd te blijven hangen in de hogere sferen van Eurobrussel. Men moge zich hieraan echter niet laten vangen. De zaak is wel degelijk gestart en het heeft er alle schijn van dat ze aardig van stapel is gelopen, ook al staan de deskundigen nog vrij onwennig tegenover deze helemaal nieuwe toestand. Zal een dergelijke gemeenschappelijke politiek een sterke invloed hebben op ons denken en handelen ? Dit is nog niet zeker, maar het is mogelijk.

Zowel de eerste faktor, mogelijke evolutie in de richting van een West Europees «fisheries management», als de tweede, ontstaan van een markt en bevoorradingspolitiek in het kader van de E.E.G., zullen waarschijnlijk hun invloed uitoefenen op de toekomstige ontwikkeling der vlootstructuur.

En hier zien we ook rondom ons dingen gebeuren, die misschien voortekens zijn van de toekomstige ontwikkeling.

Er wordt overal hard gewerkt aan de verbetering van het vistuig.

Doel is meestal meer te vangen, en de aandacht ging vooral naar de verbetering der vangsten van pelagische vis.

De uitrusting der schepen wordt steeds beter en vooral duurder.

De meest opvallende evolutie is echter het ontstaan van de hektrawler, al dan niet, of gedeeltelijk, fabriekschip. Vermits er niet meer voldoende vis te vangen is op de meer nabijgelegen visgronden om het steeds hoger oplopende kapitaal renderend te maken, moeten we verder gaan, nieuwe visgronden opzoeken, maar hiervoor hebben we grotere en sterkere schepen nodig, en zwaarder tuig, en om de vis in goede conditie aan te voeren, voor het bevoorraden van een markt die voortdurend kieskeuriger wordt, en die daarenboven sterk moet uitgebreid worden om de grotere produktie af te nemen, moet de vis op zee diepgevroren worden, en misschien zelfs ter plaatse gefileerd en verpakt.

In Groot-Brittannië ontstond deze strekking, maar ze werd, in West-Europees verband, met het meeste enthoesiasme doorgevoerd in West-Duitsland.

Door bijna iedereen wordt aanvaard dat de vraag naar het diepgevroren, panklare produkt in de toekomst zo sterk zal gaan stijgen, dat het de markt als het ware zal gaan overheersen.

Maar nu is het een feit dat de Duitse diepzeevisserij bij de Bondsregering moest gaan aankloppen voor het bekomen van subsidies. Zou dit er een aanduiding kunnen van zijn dat de formule niet renderend is ? Het zou hoogst onverstandig zijn nu al tot deze conclusie te komen.

In het algemeen ging het de laatste jaren niet al te best met de grote trawlers, niet alleen in West-Duitsland, maar zowat overal in West-Europa. Ook de Britse diepzeevisserij moest steun vragen aan haar regering. Kunnen we hieruit gaan afleiden dat het principe zelf van de visserij met grote schepen op verre visgronden ten dode opgeschreven is, in tegenstelling met de algemeen geldende tendenzen in alle visserijbedrijven ter wereld ?

Dit zou ook zeer onvoorzichtig zijn.

Maar toch is het wel opvallend dat in België de best- en meest regelmatig goed renderende schepen, de kleine middenslagvaartuigen zijn. Zij brengen trouwens het produkt aan waarvoor momenteel de meest stijgende vraag bestaat, met name de fijne vissoorten.

**vervolg blz 11**

# n.v. Les Frigorifères du Littoral

## Hendrik Baelskaai 24, Oostende

**Telefoon : 744.81 (3 lijnen) — Telex : 0.5491**

**KRISTAL-IJS „VOGT"**

**HET PERFEKTE IJS**

**VISMEEL FRIGOLIT**

**EN VISOLIEN**

# *Crop's*

**SNELBEVROREN VIS EN VISFILETS**

**KOELZALEN VOOR VERSE EN BEVROREN VIS**

**SNELBEVRIEZING IN WINDTUNNELS EN VRIESKASTEN**

(4102V)

# DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ EN DE TOEKOMST

**vervolg van blz. 9**

Is dit ook een « teken aan de wand » ? Is de toekomst misschien eerder aan het kleine schip, vooral wanneer ingevolge een goed « fisheries management » de uitputting der meest nabijgelegen visgronden tegengegaan wordt ?

Het zou weer niet verstandig zijn te vlug conclusies te trekken, maar de idee is misschien wel het overdenken waard.

Men kan inderdaad de rentabiliteit van zijn bedrijf verbeteren, ofwel door er naar te streven de produktie te vergroten zonder dat de kosten in verhouding stijgen, ofwel door de kosten te drukken, zonder dat de productie in dezelfde mate daalt. Het is wel kenschetsend dat de groep Ross, met zijn beide laatste schepen van de klasse «Ross Daring» in deze richting schijnt te gaan, al kunnen deze schepen daarom nog niet beschouwd worden als kleine middenslagschepen, die zich specialiseren in de vangst van fijne vis op zeer nabijgelegen gronden.

Ook in Noorwegen gaan stemmen op die betogen dat de overschakeling op grotere vaartuigen, zoals gesuggereerd door een door de regering opgerichte commissie, misschien helemaal fout is.

Misschien zit er iets in deze redenering. Kijken we maar eens aandachtig toe. Overal worden de schepen en hun uitrusting voortdurend groter, efficienter en kostbaarder, maar de besommingen volgen niet steeds deze stijgende lijn. Waar vroeger een schip bijna zijn kostprijs per jaar kon besommen, moet men nu in bepaalde sektoren van het bedrijf al tevreden zijn met een derde ervan.

Overal wordt het moeilijker om aan bemanning te komen, vooral in die sektoren waar het werk het hardst is en/of de verdiensten het laagste, of het meest aan al te grote schommelingen onderhevig.

Maar in Nederland schijnen boerenzoons het vaderlijk erf te verlaten, om ter visserij te gaan varen. Niet op de trawlers of de vleetloggers maar op de kotters. Waarschijnlijk omdat de reisjes kort zijn, het werk niet al te hard, en de verdiensten goed. Weer een « teken aan de wand » ?

Een Canadees deskundige vertelde me enkele jaren geleden dat in zijn land de grotere schepen ook moeilijkheden ondervinden bij het vinden van bemanning. De kustvisserij echter veel minder, omdat de reisjes zeer kort zijn. Maar dan zijn er, zo zei hij, enkele voorwaarden : er moet een frigo aan boord zijn, een elektrische keuken, een stortbad, « dunopilo » matrassen, en de verdiensten moeten zowat 50 % boven deze aan wal liggen. Mogelijk heeft de man een beetje overdreven. Maar men heeft me van verscheidene zijden bevestigd dat in de Nieuwe Wereld de eigenaars alles in 't werk hebben gesteld om 'n schip, dat bij ons drie of vier man zou voeren, te kunnen exploiteren met een bemanning van twee of hoogstens drie man, zonder dat daarom het werk zwaarder wordt, integendeel. We kennen allen de foto's en tekeningen van de « Narangansett ». 36 % van de bruto besomming verdelen tussen 2 of 3 man of tussen 3 of 4, of tussen 4 en 5, maakt natuurlijk een groot verschil uit.

Het spreekt vanzelf dat wat in een bepaalde visserij mogelijk is, daarom nog niet gaat in een andere. Wij mogen trouwens ook niet spreken van overbevolking aan boord van onze schepen. Maar het feit dat de bedoeling van de ontwerpers van de « Ross Daring » vooral is te kunnen werken met een bemanning die zowat de helft is van deze aan boord van een klassiek schip van dezelfde categorie, is toch ook wel zeer merkwaardig.

Het ondertussen in de « Visserijwereld » van 10 oktober gepubliceerde verslag over de proefvaart van de MA.3 « Hendrik » wijst er op dat de gedachten van onze Noorderburen ook in die richting gaan.

In België zitten we trouwens ook niet stil. Het nieuwe proefstation voor de zeevisserij en de Commissie T.W.O.Z. vatten een studie aan over de rationalisering van de arbeid aan boord van vissersschepen.

De bedoeling van dit overzicht van wat op technisch gebied rondom ons gebeurt is er vooral op te wijzen dat de aandacht van onze bedrijfsmensen tot nu toe ging naar de bouw van grotere, sterkere en snellere schepen, met het doel « verder te kunnen gaan » en meer te produceren.

Het heeft er helemaal de schijn van, dat deze manier van denken voorbijgestreefd is. Ook op dit gebied zullen in de toekomst de bakens misschien moeten verzet worden.

Het is zeer gemakkelijk de oude versleten slogans voordurend maar te herhalen, almaardoor te praten over de nefaste gevolgen van landen die ofwel dichter bij de visgronden gelegen zijn, ofwel minder zware sociale of andere lasten opleggen aan het bedrijf, ofwel dit op onbedekte of bedekte wijze subsidieren, de schuld van de overbevissing op anderen te werpen, en te beweren dat de oorzaak van alles per slot van rekening is dat sommige administratieve kringen van visserij niets afweten, en de regering zich niet om het bedrijf bekommert.

Het is natuurlijk zeer goed te begrijpen dat de zorgen van alle dagen het zwaarst wegen. Dat een reder niet al te veel belangstelling heeft voor bespiegelingen over hoe de toekomst er misschien zal uitzien, wanneer hij kopzorgen heeft over een pakje nog onbetaalde fakturen, en de laatste reis weer amper heeft opgebracht om de kosten te dekken. Dat hij weinig geestdrift kan opbrengen om de veranderingen te bestuderen die op een breder vlak aan het gebeuren zijn, en de houding die hij hiertegenover moet aannemen, als hij niettegenstaande veel piekeren niet kan uitmaken waarom z'n schip niet beter rendeert, tenzij dan, wat voor de hand ligt : de invloed van de vis die voor zijn ogen wordt ingevoerd en logischerwijze de prijs van de door hem aangeboden waar doet dalen.

Toch zal het, op langere termijn nuttig blijken dat we ons allen ervan bewust zijn geworden dat er heel merkwaardige dingen aan het gebeuren zijn, en dat we misschien binnen afzienbare tijd zullen staan voor een toestand die onze huidige bekommernissen als zeer kinderachtig zullen doen voorkomen.

En laten dezen wier schepen nu wel renderend zijn, en vooral dezen die nieuwe schepen bouwen, de zaken goed in het oog houden, om niet voor onaangename verrassingen te komen staan.

Tenslotte meen ik dat het ook tot de taak van de beroepsverenigingen, in casu de Rederscentrale, behoort zich te bezinnen over de koers die in een zeer nabije toekomst zal moeten gestuurd worden.

# EUROPECHE EN HAAR BELANGRIJKHEID VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

**vervolg van blz 7**

1) — In het verleden had men slechts rekening te houden met de nationaal van kracht zijnde maatregel en reglementaties samen ondergebracht in een *nationale visserij-politiek*, bepaald en toegepast door de Belgische betrokken ministers. Dit heeft ons gestimuleerd tot het verenigen van alle Belgische reders in de schoot van de Rederscentrale, teneinde de betrokken Belgische gezaghebbers zo goed mogelijk voor te lichten nopens het *nationaal redersstandpunt*. Bovendien had men de wenselijkheid aangevoeld vertegenwoordigers van de produktiezijde, verwerking, handel en werknemers onder één nationaal dak te groeperen en dit teneinde, indien mogelijk, een *nationaal bedrijfsstandpunt* over te maken aan betrokken Belgische ministeries.
2) — In de toekomst zal men, willens nillens, moeten rekening houden met de *gemeenschappelijke visserij-politiek* en met de algemene beginselen en richtlijnen, bepaald en toegepast door de EEG-gezaghebbers te Brussel en welke voortvloeien uit het geleidelijk in werking treden van het Verdrag van Rome. Teneinde de betrokken gezagvoerders in te lichten nopens het gemeenschappelijk redersstandpunt hebben de redersverenigingen uit de EEG-leden staten de noodzaak aangevoeld zich te groeperen onder één EEG-dak, genoemd « Europêche ». Aan dit organisme de taak een *EEG-redersstandpunt* te bepalen en de redersbelangen te behartigen bij de EEG-autoriteiten te Brussel. Bovendien zal het, in de evolutie van internationaal organiseren op EEG-peil, beslist wenselijk zijn in de toekomst regelmatige kontakten te beleggen met EEG-bedrijfsorganisaties, gelijkaardig aan Europêche, zoals er zijn : A.I.P.C.E.E. (Associatie van de visverwerkende nijverheden van de EEG) ; Vereniging van Producenten van de Diepvriesvis van de EEG ; Associatie van de Visgroothandel van de EEG. Dergelijke kontakten zullen wellicht leiden tot het bepalen van 'n *EEG-bedrijfsstandpunt*.

Rekening houdend met het tot stand komen van de Europese Ekonomische Gemeenschap in het algemeen en met het feit in het biezonder dat de problemen waaraan wij, Belgische reders, het hoofd hebben te bieden gelijkaardig zijn aan die met dewelke de Duitse, Franse en Nederlandse reders hebben te kampen, hebben wij er alle voordeel bij, na eerst zorgvuldig het internationaal redersstandpunt in te nemen in de Rederscentrale, ons verder te zien steunen in het kader van EEG-redersmiddens, met het einddoel : een gemeenschappelijk redersstandpunt te bepalen in de schoot van Europêche.

## Besluit

Het is onze vurige hoop dat, in de schoot van deze associatie van Europese redersverenigingen :

1) nauwere banden zouden worden gesmeed tussen de verschillende nationale redersorganisaties ;
2) de kontakten tussen de officiële organen van de EEG te Brussel enerzijds en Europêche anderzijds vruchten zouden mogen afwerpen ;
3) dat door de studie van de visserij-problemen, welke zich gemeenschappelijk stellen aan de Europese reders, gemeenschappelijke oplossingen zouden worden gezocht, gecoördineerd en overgemaakt.

Wij, Belgische reders, dienen ons volle vertrouwen te stellen in deze nieuwe organisatie van Europese samenwerking en hopen dat ze moge slagen in de behartiging van onze redersbelangen.

# Reders-Vissers

**TOUWWERK, GAREN, NETTEN**
**ALLE VISSERIJTUIG**
**OLIEGOED,**
**DE BEFAAMDE HERBERTS VERVEN,**
**FILTERELEMENTEN**
**SYNTETISCHE GARENS**

## rubbervlotten RFD en ELLIOT

**en SERVICE VOOR BEIDE**

## mazout, lichte fuel

## „Caltex oliën"

**Modern WERKHUIS**
**Alle herstellingen van motoren**
aan
**voordelige prijzen**
**RESERVESTUKKEN voor BOLNES — ABC — MERCEDES**
**vindt U bij**

**HOGE**
**KWALITEIT**
**LAGE PRIJS**
**VLUGGE**
**LEVERING**

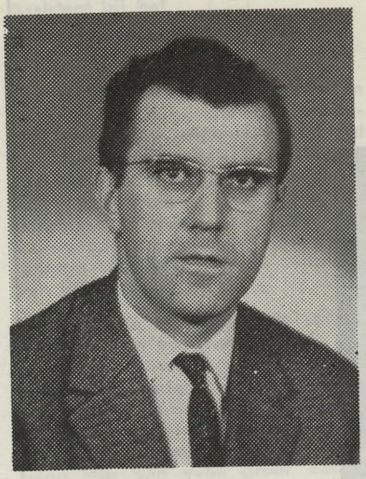
# S.C.A.P.

**UW COOPERATIEVE**

**OOSTENDE Hendrik Baelskaai, 27, Tel. (059) 729.51**
**Werkhuis (059) 787.79**
**Na 18 u. (059) 745.32**

(4100V)

# Onderzoekingsdomeinen



DOOR P. HOVART
DIREKTEUR VAN HET
PROEFSTATION
VOOR DE ZEEVISSERIJ

Men mag wel nog eens een voor de bedrijfsmensen voldoend bekend feit naar voren brengen, met name dat de zeevisserij momenteel in het «revolutie» stadium verkeert : de zeevisserij maakt inderdaad een verbazend snelle ontwikkeling door. In vele andere bedrijfstakken is dit ongetwijfeld eveneens het geval, doch de evolutie op technisch, ekonomisch en sociaal gebied is in de zeevisserij, de jongste jaren, gewoonweg verbluffend. Er worden inzake kennis over de biologische gedragingen van de vis, konstruktie van vaartuigen, ontwerp en bouw van netten, kennis en exploitatie van visgronden, arbeidsorganisatie, afzet, verkoop en verwerking van visserijprodukten praktisch iedere dag innovaties op de markt gebracht.

De reden van deze ontwikkeling kan o.i. in een dubbele richting gezocht worden. Enerzijds ligt, niettegenstaande het eeuwenoude karakter, de basis van de zeevisserij praktisch onontgonnen, althans naar een moderne opvatting van het woord. Anderzijds kent de visserij een gestadige vooruitgang van het wetenschappelijk onderzoek.

Dit onderzoek nu mag wel even in 't kort belicht worden en de perspektieven voor ons land op dit gebied mogen wel eens aangetoond worden. En een jubileumnummer biedt hiertoe een geschikte gelegenheid. Dergelijk nummer wijkt immers af van het gewone, overbekende en iedere - week - in - de - bus - vallend blad, heeft een mooie presentatie, is rijkelijk versierd, is «dik», bevat vele bijdragen - en men wil wel, op het gevaar van schuldgevoel af, de tijd nemen om ze te lezen.

### HOE STELT ZICH HET VISSERIJONDERZOEK IN ONS LAND ?

- Het antwoord op deze vraag kan kort zijn : alle faktoren die ons produktie-, afzet- en verwerkingsapparaat rendabel kunnen beïnvloeden moeten worden bestudeerd. Dit is een zeer ruim arbeidsveld en misschien wel vaag geformuleerd, maar in elk geval te omvangrijk om in deze bijdrage volledig uitgediept te worden. Laten wij ons dan ook beperken tot het aanduiden van enkele speciale domeinen - en wel het technisch onderzoek, het kwaliteitsonderzoek en het onderzoek in de verwerkingssektor.

Vooreerst het technisch onderzoek. De bedrijfsmiddens die de werking van de Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij, kortweg Kommissie T.W.O.Z. de jongste tijd gevolgd hebben, weten dat wij in ons land op dit gebied al heel wat hebben gepresteerd. Citeren wij enkel de doorvoering van de bokkenvisserij met het aangepaste veiligheidssysteem, het onderzoek over de palagische visserij, de studies over netten, de realisatie van de arbeid, enz.

Het technisch onderzoek gaat evenwel verder. Zo zijn voor het vistuig, «modelproeven», noodzakelijk, waarbij dan betrokken moeten worden de visborden, de netten de rollen, vlotten, kabels, touwen, enz.
De bedoeling van de modelproeven is uiteindelijk het bepalen van het meest rendabele vistuig op bedrijfsgrootte, doch gezien het onderzoek op objekten biezonder duur en daarenboven ingewikkeld is, moet in de praktijk eerst uitgezien worden naar modellen. Sedert jaren worden bijvoorbeeld vliegtuig- en scheepstypes op een model bestudeerd en dit onderzoek heeft enorm veel bijgedragen tot de ontwikkeling van het vliegtuig- en het scheepstype. Voor het vistuig kan de studie eveneens in eenzelfde richting uitgaan, d.w.z. kan het model als basis genomen worden. Proeven en onderzoekingen met netten op werkelijke grootte en onder bedrijfsomstandigheden, zijn zeer moeilijk door te voeren : het is praktisch onmogelijk rechtstreeks observaties en metingen uit te voeren, terwijl verder de enregistrerende onderwaterinstrumenten enkel een beeld ophangen van een beperkt aantal faktoren.

Het gebruik van materiaal vergt eveneens technische studies. Hier gaat de gedachte speciaal naar het onderzoek van de beschikbare netmaterialen volgens hun mechanische eigenschappen in bedrijfsomstandigheden, het rationeel gebruik van netmaterialen in de verschillende delen van het net en de standardisatie. Dat op dit domein nog heel wat te doen is, bewees het onlangs te Londen gehouden FOA kongres over het vistuig. De op dit kongres behandelde problemen waren van uitzonderlijke betekenis voor de verdere ontwikkeling van de zeevisserij - ook de Belgische; het gebruik van nieuwe netmaterialen, van nieuw vistuig en van nieuwe visserijmethodes zijn fundamenteel voor de toekomst. Deze evolutie moet o.i. echter van bij de start meer kwantitatief gezien worden en op een ekonomische achtergrond.

Speciaal moeten met het materiaalonderzoek de studies over het gedragingspatroon van de vis vermeld worden. Deze behelzen de kennis van de reakties van de vis op geluid, kleur, elektriciteit, licht, magnetisme, drukgolven enz.

Het vastleggen van deze gegevens is van uiteindelijk belang en overal wordt momenteel hieromtrent 'n leemte aangevoeld; het onderzoek is evenwel uiterst kompleks en slechts onder biezondere omstandigheden door te voeren : de zee is ten zeerste gesteld op haar omgeving en geheimen.

Het onderzoek van de vissersvaartuigen, een vierde technisch aktiegebied, dient afgestemd te worden op de scheepsvormen, de konstruktie van vaartuigen, de propulsie van schepen, de navigatieapparatuur, de werktuigen en speciale inrichtingen voor het behandelen van het vistuig enz. Een en ander gaat verder samen met de studie over arbeidsrationalisatie aan boord. Het is immers mogelijk de behandeling van het vistuig, het verwerken van de vangst, het stuwen van de vis in het ruim en het lossen van de vangst te verbeteren.

In ons land konden hierover reeds enkele richtlijnen en plannen opgesteld worden. Men mag beweren dat de problematiek volledig gezien moet worden onder de zgn geautomatiseerde eenheden . Deze eenheden moeten immers de specifieke toestanden van de Belgische Visserij ondervragen. Het is namelijk zo dat het bemanningsprobleem zich scherper en scherper stelt, waardoor de werkomstandigheden verlicht en de accomodatie aangepast moeten worden. Op de achtergrond blijft evenwel de rendabiliteit : de gewijzigde scheepskarakteristieken moeten zich in de bedrijfsresultaten doorzetten en vereisen dan ook bedrijfsstudies en kostencalculaties.
De kwantitatieve verbetering der produktie beogen, heeft het kwaliteitsonderzoek een kwalitatieve verbetering van de vangsten tot doel. Deze doelstelling bestrijkt diverse domeinen. Vooreerst dienen, op basis van een door de Kommissie voor T.W.O.Z. opgestelde inventaris, de behandelingsprocessen van de vis vanaf de vangst tot bij het verbruik verbeterd te worden. Dit vergt uiteraard 'n werking op lange termijn. De schakel is immers lang, terwijl het «traditionalisme» vaak belet dat de deuren op korte termijn in nieuwe hengsels worden gezet. De aanpassing zal evenwel onvermijdelijk zijn. Men mag immers aannemen dat de konkurrentie op de toekomstige Europese markt op gebied van kwaliteit zal worden gevoerd.

Verder omvat het kwaliteitsonderzoek de studies over de objektieve kwaliteitsbepaling. Hier worden vooral beoogd de kennis van 't bederfproces van de vis en het opstellen van objektieve kwaliteitsnormen. Vermits vele data, zoals proefomstandigheden, vissoort, ouderdom van de vis, bij een bepaling een belangrijke rol spelen moet het onderzoek op een ruim vlak gesteld worden. Overigens diverse methodes (bakteriologische, chemische, fysische, instrumentele) moeten worden uitgetest.

Tenslotte kan ook uitgezien worden naar middelen om de houdbaarheid van de vis te verlengen. In het buitenland (o.m. USA, Rusland, Groot-Brittannië, Duitsland, Japan) werd hierover heel wat op de markt gebracht. Vermelden wij ten bewijze enkel de kontroversen die worden gevoerd over het gebruik van antibiotica en de aanvoer van bevroren vis.

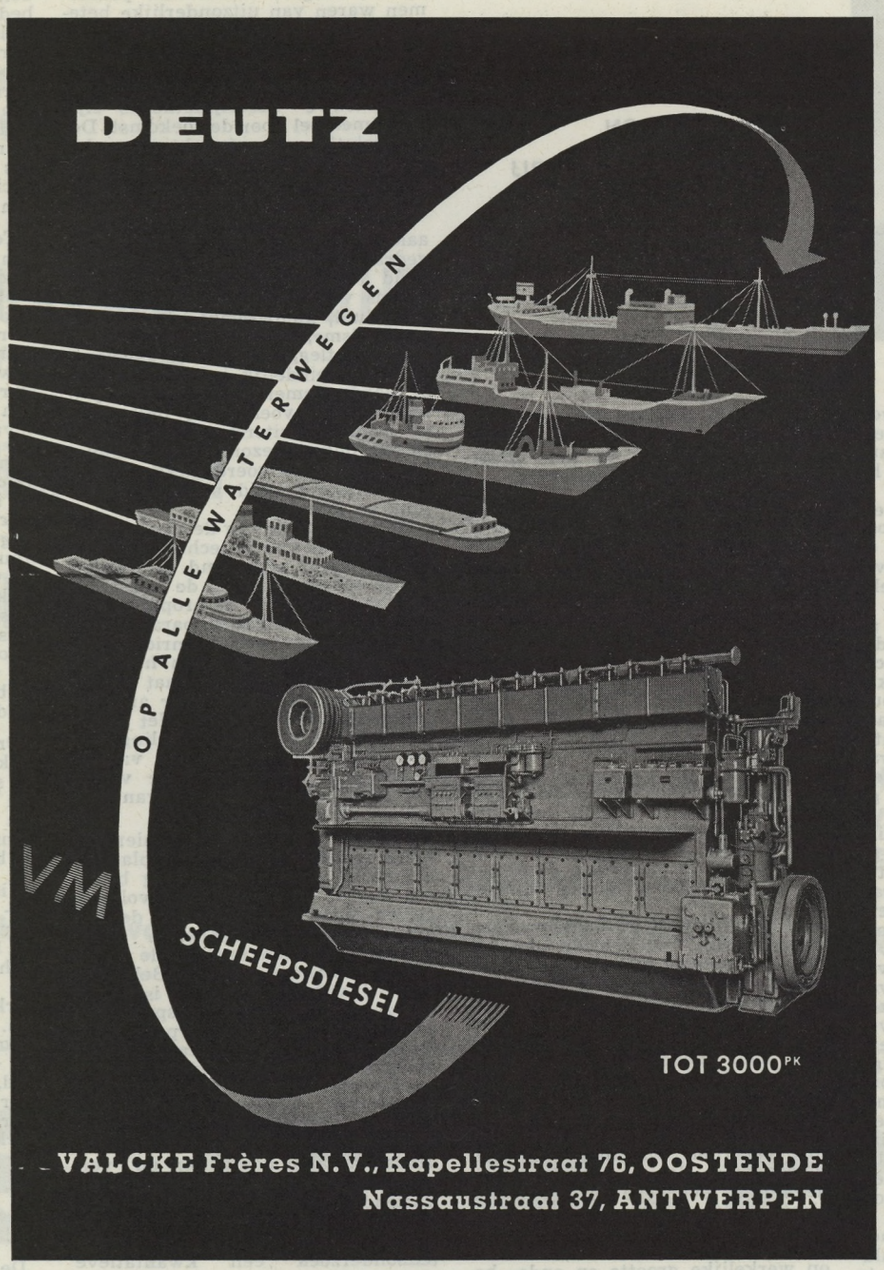
In ons land ontbreekt een stevig industrieel verwerkingsapparaat. De invloed op de produktie, via het marktmechanisme, is dan ook gering en vormt momenteel geen betrouwbare ontwikkelingsbasis voor de vloot Daarom moet het onderzoek in de verwerkingssektor in de eerste plaats de studie van de diverse produktietechnieken voor vis inhouden. Dit veronderstelt de kennis van de gebruikelijke produktieproblematiek en de studie van de produktieverbeteringen.

Onder het technologisch onderzoek kunnen eveneens ressorteren de studie van de «unit-operations» van de middelen tot het verkrijgen van de grondstoffen onder de gewenste vorm en samenstelling en de bewaringsproblemen.

Uiteindelijk kan ook een nominatief- en kwaliteitsonderzoek op de grondstof in onbewerkte toestand, de bewerkingen, de hulpmiddelen en het afgewerkte produkt, alsmede een valorisatie-onderzoek de verwerkende nijverheid ten dienste zijn. Het geheel zou echter moeten uitlopen op afgewerkte produkten die, onder een grotere verscheidenheid, kwalitatief verdedigbaar zijn. Hier komt het immers op aan wanneer de konkurrentie zijn hoofd opsteekt.

x x x

De geschetste ondezoekingsproblematiek lijkt, zelfs in résumé, zeer omvangrijk. Doch moet, kan en zal aangepakt worden. Een suksesvolle afhandeling vereist evenwel de medewerking van het bedrijf zelf. De bedrijfsmiddens moeten de realisatie uitdragen; zij voelen immers de oplossingen in franken en centiemen aan. Met de handen van bedrijfsmensen en wetenschapsmensen in elkaar moeten vóór die franken en centiemen wel interessante cijfers kunnen gezet worden.


DEUTZ
OP ALLE WATERWEGEN
VM
SCHEEPSDIESEL
TOT 3000PK
VALCKE Frères N.V., Kapellestraat 76, OOSTENDE
Nassaustraat 37, ANTWERPEN

# De Stabiliteit bij Vissersvaartuigen

door JOHAN VERHOEST
Assistent bij het
« Proefstation voor de Zeevisserij »

Van een technieker verwacht men zelfs in een publicatie naar aanleiding van een jubileum, uiteraard een technisch artikel. De omvangrijkheid van de technische aspekten van de zeevisserij leidt echter tot limitatie. We hebben de keus laten vallen op een voor de vissers belangrijk probleem, nl. de stabiliteit van visserschepen.

Voldoende en aangepaste stabiliteit voor een vissersvaartuig is niet alleen een kwestie van veiligheid van mensenlevens op zee doch eveneens een noodzakelijkheid voor hun produktiviteit. Zeewaardigheid en gunstige bewegingen in de zeegang zijn van even groot belang voor een renderend vaartuig als een lage weerstand, efficiënte propulsie en voldoende sterkte.

De F.A.O. («Food and Agriculture Organisation » of « Voedsel- en Landbouw organisatie van de Verenigde Naties ») heeft tot doel de voedsel produktie te stimuleren en wil momenteel met haar « Freedom from Hunger Campaign » de honger uit de wereld helpen. Sedert jaren wakkert de F.A.O. de exploitatie aan van de onuitputtelijke stock aan proteinen welke in zee te vinden zijn. Op de 10e Sessie van de F.A.O. Konferentie werden de mogelijkheden onderzocht om een permanent comité op te richten die de stabiliteit van vissersvaartuigen zou bestuderen.

De veiligheid van mensenlevens op zee valt anderzijds onder de werkzaamheden en de bevoegdheid van de « Intergovernmental Maritime Consultative Organisation » (I.M.C.O.). Deze organisatie trad op als secretariaat voor de Conferentie van de Internationale Conventie voor de Veiligheid van Mensenlevens op zee in 1960. In principe werden op deze konferentie enkel cargoschepen boven de 500 BRT en passagiersschepen voor internationaal verkeer behandeld. In de schoot van de I.M.C.O. werd er nochtans een werkgroep opgericht die tot taak had alle stabiliteitsgegevens van schepen, ook visserschepen, te verzamelen en te bestuderen.

De 11e Sessie van de F.A.O. konferentie in 1961 besliste dan ook dat de studie van de stabiliteit van vissersvaartuigen hand in hand zou samengaan met deze van de I.M.C.O.

Van 7 tot 14 oktober jl. greep in Gdansk (Dantzig-Polen) de «F.A.O.-Fishing Vessel Stability Meeting » plaats waarop 34 deelnemers, 15 verschillende landen vertegenwoordigden en waarbij een afgevaardigde van de I.M.C.O. aanwezig was. Het doel van deze bijeenkomst was te onderzoeken of een internationaal stabiliteitskriterium kon worden opgesteld.

De stabiliteit is de eigenschap van een vaartuig, weerstand te bieden aan een dwarse helling veroorzaakt door een uitwendige kracht. Als uitwendige krachten kunnen aangehaald worden o.m. : wind, golven, dwarse verplaatsing van gewichten, onsymetrische trekkrachten op het schip, z.a. de weerstand van een trawlnet, enz. De stabiliteit van een vaartuig wordt berekend. Die berekeningen zijn langdurig en moeilijk en kunnen alleen doorgevoerd worden wanneer de lijnenplannen of de vormen voorhanden zijn. De uitslag van deze bewerkingen geeft de stabiliteitskrommen, d.w.z. krommen waarbij de oprichtende koppels voor elke kenterhoek of hellingshoek aangegeven wordt.

Deze stabiliteitskrommen zijn op zich zelf niet handig te gebruiken bij de beoordeling van de stabiliteit. Daarom neemt men enkele karakteristieke maten of grootheden van deze krommen :

— GMo (of de mehacenterhoogte),

— hoek waarbij de wateroppervlakte het dek raakt (invloed van het vrijboord !),

— hoek waarbij het oprichtend koppel maximum is,

— hoek waarbij het oprichtend koppel nul is,

— de dynamische stabiliteitsarm,

— het uitwendig koppel waarbij het schip kapseist.

Voor eenzelfde schip nemen deze verschillende stabiliteitsmaten een andere waarde aan wanneer bv. de lading van het schip verandert, de waterlijn om het schip van vorm verandert, enz.

Wanneer men al deze stabiliteitsmaten onder een bepaalde vorm vastlegt of een bepaald minimum of maximum waarde vereist, hebben we een stabiliteitskriterium.

Verscheidene landen hebben dergelijke stabiliteitskriteria ontworpen voor vissersschepen. Ieder vissersvaartuig dient aan deze regels te voldoen. Aldus wordt het gevaar voor kapseizen in grote mate voorkomen, wat niet wil zeggen, dat dergelijke vaartuigen niet meer kunnen omslaan ! Er is namelijk ook nog een menselijke factor waarover we het verder zullen hebben.

Andere landen hebben eenvoudiger stabiliteitskriteria voor vissersvaartuigen. Deze sluiten in dat de metacenterhoogte (MGo) en het vrijboord bepaalde minimum waarden moeten bezitten. Deze zijn als regel gemakkelijk toe te passen vooral voor relatief kleine vissersvaartuigen. Immers voor deze vaartuigen zijn meestal geen lijnenplannen beschikbaar, omdat ze ofwel niet bestaan, ofwel niet vrijgegeven worden. Zelfs indien deze vormenplannen beschikbaar zijn, moeten langdurige en moeilijke stabiliteitsberekeningen doorgevoerd worden.

Veel landen bezitten een stabiliteitsreglementering doch hebben geen officieel kriterium. De beoordeling van de stabiliteit gebeurt uitsluitend door ervaren technisch getrainde mensen.

De laatste kategorie van landen bezitten helemaal geen stabiliteitskriterium noch reglementering. Het was dan ook de wens van de konferentie dat in de toekomst voor die landen een eenvoudig stabiliteitskriterium zou opgesteld worden waarvan de elementen betrekkelijk vlug en gemakkelijk kunnen opgemeten worden.

Al deze kriteria hebben tot doel de veiligheid van het schip en de bemanning te verzekeren en dat er zolang mogelijk kan gevist worden.

Enkele gevallen werden op deze konferentie gesignaleerd van vaartuigen die omsloegen, omdat de stabiliteit te groot was. Zoals te weinig stabiliteit onveilig is, zo kan ook een te veel aan stabiliteit gevaarlijk zijn.

De menselijke factor werd reeds aangehaald. Het is niet genoeg dat het vaartuig voldoende stabiliteit bezit, het moet eveneens gevoerd worden door ervaren zeelui.

## ENKELE PRAKTISCHE WENKEN

Hier zullen we overstappen naar enkele praktische wenken die door ervaren zeelui toegepast worden.

1. Wanneer bij onstuimige zee of grote deining, voor de wind gevaren wordt, dan moet de snelheid van het vaartuig zo verminderd worden, dat de golven vlug het schip voorbijlopen. Immers wanneer de snelheid van het vaartuig voldoende hoog is, dan zal het vaartuig een tijd lang op de top van een golf verblijven. Op dit kritiek moment wordt de stabiliteit enorm verminderd en is het gevaar voor kapseizen groot. Hoeveel vissers weten er niet wat in hun taal « rien » is ?

2. Bij stormweder worden ondiepe wateren vermeden.

3. Wanneer stormweder op komst is, moeten de waterhoospoorten in ieder geval worden geopend. Maar al te vaak wordt dit verwaarloosd om de eenvoudige reden, dat deze loosgaten gesloten worden tijdens de visserij, opdat de vis niet van het dek zou spoelen, of om dat ze te veel gerucht veroorzaken. De gouden regel blijft : sluit enkel deze poorten wanneer de vangst gehaald wordt !

4. Te grote deklasten, bv. bij haringvangst dienen vermeden te worden.

Vaak wordt de stabiliteit door visserslui over het hoofd gezien. Ook in ons land zijn er de laatste jaren scheepsverliezen geweest, die laten vermoeden dat ze gekapseisd zijn. Daarbij denk ik aan deze schepen die met man en muis vergingen zonder een spoor na te laten. Ook zeer grote vissersvaartuigen zijn van deze mogelijkheid niet ontslagen. Onlangs kapseisde een grote Duitse hektrawler.

In de toekomst zal het stabiliteitsprobleem nog scherper gesteld worden. De ontwikkeling in de bouw van vissersschepen is zo dat er :

1. Steeds lichtere motoren met grotere vermogens ingebouwd worden,
2. steeds grotere opbouwen opgetrokken worden om het komfort van de bemanning te verbeteren,
3. grote brandstoftanks ingebouwd worden om de aktiestraal van de schepen te vergroten,
4. nieuwe inrichtingen noodzakelijk zijn om nieuwe visserijtechnieken te kunnen toepassen.

Deze veranderingen hebben een negatieve invloed op de stabiliteit daar het zwaartepunt hoger komt te liggen, de windvang, de vrije vloeistofoppervlakken en de uitwendige kenterende momenten groter worden (denk aan de bokkenvisserij). Deze nadelen kunnen nochtans door een grondige studie van deze invloeden en gesteund op een stabiliteitsreglementering vermeden worden.

Er moet nog heel wat weg afgelegd worden. De bemanning dient een klaar inzicht in de stabiliteit van een vissersvaartuig te verkrijgen door een aangepast onderricht, voorlichting en training. Nadruk moet gelegd worden op de noodzakelijkheid alle factoren te begrijpen die de stabiliteit kunnen beïnvloeden, o.m. volledige kennis van alle mogelijke ladings- en operationele toestanden, alle weers- en zee-gesteltenissen, inbegrepen ijsvorming, en van alle relatieve factoren die wat de konstruktie betreffen o.m. loospoorten, reling en luikhoofd hoogten en vrij vloeistofoppervlakken. Verder onderzoek is nodig wat de golfaktie betreft en haar invloed zowel op de krachten die het vaartuig trachten te kapseizen, als hun weerstand tegen het kapseizen. Het is ook aangewezen te onderzoeken hoe de slingerhoeken kunnen beperkt worden.

Ook in België zullen deze problemen onderzocht worden door het Proefstation voor Zeevisserij in samenwerking met de diensten van het Zeewezen.

# Mijmeringen rond oude vergeelde bladen

In onze redaktieburelen gaat alles zo een beetje naar een 30-jarig bestaan gaan ruiken: besprekingen worden gevoerd, aantekeningen worden genoteerd en oude, heel oude archieven worden uitgehaald, want bij een 30-jarige viering moet je dan onverwijld voor eenmaal achteruit. Je ziet dan hoe je grote baas zijn eerste « Visscherijbladen » met een zekere fierheid te voorschijn brengt, eventjes glimlachend zijn vergrijsd hoofd schudt en je merkt hoe zijn ogen wegzinken in iets wat je niet kan achterhalen : herinneringen ?.... vergelijkingen ?.... toekomstplannen ?....

En omdat je dan zelf heel wat met de visserij verknecht bent, waag je het dan, deze oude geel-beduimelde « Visscherijbladen » eens in te zien.

Op het eerste nummer lees je bovenaan : 25 februari 1933. Dan behoorde je zelf nog niet tot de aardbewoners en toch, je ziet dat alles toen reeds ging zoals nu in de visserij : er waren marktprijzen — je leest zelfs dat de « groote tongen » de prijs van 15 tot 20 franken noteerden. Verder verneem je dat «een Spaansche vangst goed verzorgd ter markt werd aangeboden», dat woensdag de vastenperiode begint en «zoveel mogelijk zal aangebracht worden om aan de vraag met Belgische vis te kunnen voldoen». Ook staan daar de verwachtingen voor volgende week, welke opdracht je nu zelf te beurt valt deze bij te halen, en waarlijk ze staan ook in een klein appart rubriekje ; de visgronden zijn dezelfde, behalve Spanje, alleen staat voor het vaartuig « S.S. », wat je naderhand duidelijk wordt: «stoom-schip». En dan komt er zo een bedenking in je hoofd als « van stoomschip naar de hedendaagse diepzeetreiler », maar toch blijft alles in dezelfde lijn.

Je bladert maar door en langzaam kom je tot de overtuiging dat niet zo gans veel in die 30 jaar veranderd is. Je waant jezelf reeds in die tijd te leven, midden de Oostendse visserij en haar medebedrijven. Want die laatsten lieten toen ook reeds van zich spreken : overal zie je de reklame's die het je diets maken dat de beste korretouwen aan zeer voordelige prijzen koopbaar zijn bij de firma X, terwijl de vissers voor extra duurzame laarzen slechts één adres kennen : het huis Z.

Dan kom je aan een volgend nummer en wordt het plots stil in jezelf : In Memoriam : een schip is vergaan met man en muis.... 5 mensenlevens zijn te betreuren.... de scheepsjongen is 14 jaar oud.... De visserij-aalmoezenier zal een zielemis lezen op.... in die kerk. Dit is ook hetzelfde gebleven : de zee eist haar tol ten allen tijde, ondanks de modernisatie, ondanks radio-verbindingen en helicopters van de reddingsdienst.

Je draait de bladzijde om : het gebaar doet je symbolisch aan, immers zoveel bladzijden zijn sindsdien omgedraaid geworden. Er is nieuw leed geweest in de visserij en er is nieuwe loutering gekomen. Gedurende al die jaren zijn de vissers wekelijks terug uitgevaren en werd de wens uitgedrukt : goede vaart, veilige haven.

Steeds maar dring je verder in de ziel van de visserij ; steeds zie je dat er promotors geweest zijn en zo kom je op enkele foto's, waarop je aanstonds die en die herkent : de schakel naar het heden. Je komt tot de verrassende vaststelling : het zijn steeds dezelfde mensen geweest die op de bres gestaan hebben maar ook het tegenovergestelde staat zonneklaar voor je : de tegenkanting en het onbegrip zijn ook steeds uit dezelfde richtingen gekomen.

Volgende blokletters komen voor : « HET WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VAN DE ZEE » en hier leer je dat België sinds 1903 bijgetreden is tot de « Bestendige Internationale Raad voor het onderzoek ter zee », doch je moet ongetwijfeld bekennen dat er een status-quo geweest is over verschillende jaren in die periode !

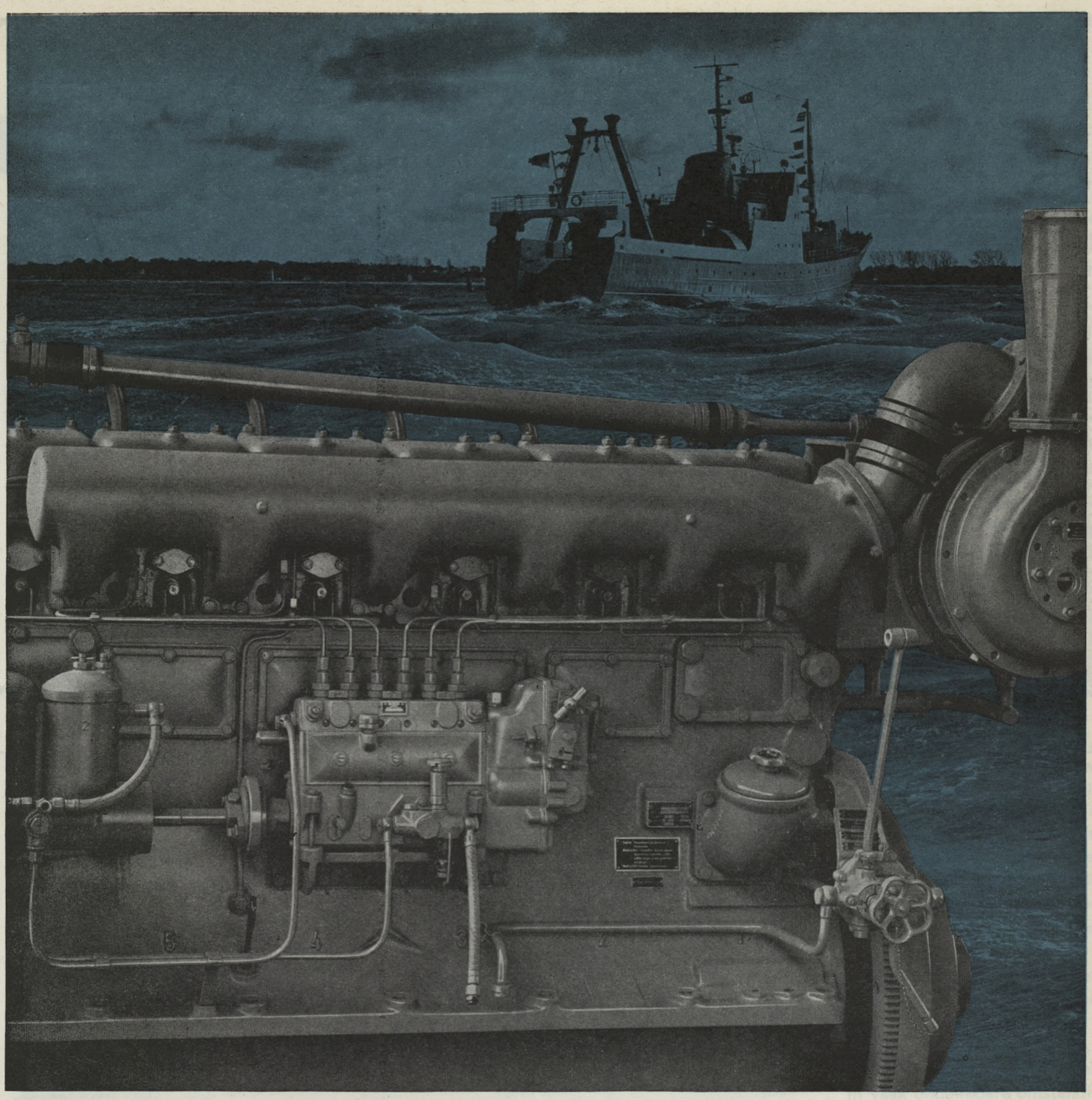
Plots heb je het gevonden : onbewust was dit hetgene je zocht, alhoewel je amper dacht verzonken te zijn in een mijmering : « Toekomstvisioenen ». Het staat er duidelijk in grote letters! Dan wordt je aandacht plots gespitst en je bent één en al gespannen : « Heeft bevroren vis toekomst ? » Daadwerkelijk wordt het je diets dat te Billingsgate in Engeland, een firma het in zijn hoofd gehaald heeft vis te bevriezen en dat het eerste resultaat grote voldoening schenkt ! Steller van dit artikel (onbekend) wijst erop dat hier een enorme toekomstmogelijkheid weggelegd is voor de commercialisatie van de visserijnijverheid. « Want al mag de Belgische huisvrouw nog zo afkerig staan tegenover bevroren vis, wij zijn er van overtuigd dat te eniger tijd dit artikel ook hier te lande recht en reden van bestaan zal krijgen ». Dan denk je aan je legertijd, reeds tien jaar geleden, toen je elke vrijdag in de kazerne ontdooide Oostendse visfilets te verorberen kreeg, wat goed meeviel.

Voorspellingen zijn er ook, al is dit soms heel delikaat, biezonder als men die 30 jaar later terug onder ogen krijgt.... In een artikel « Heeft de Noordzeevisscherij nog een toekomst ? » wordt voorzien dat binnen een zekere tijdspanne, de Noordzee totaal leeggevist zal zijn en dat naar andere visgronden moet uitgezien worden.

Onbewust heeft je lektuur lang geduurd. Je hebt de ziel van de visserij ook hier teruggevonden. Het maakt je gelukkig omdat die ziel er nog steeds is, leeft en werkt. Het maakt je fier omdat je er een deel van uitmaakt, misschien een onooglijk klein deeltje als schrijvelaar.

Het brengt je in een kosmische bedwelming omdat «je» bedrijf een groots verleden kende en ontwikkeld heeft. Onbewust kijk je dan even het « Visserijblad » in van deze week, zegge 1 november 1963. En dan moet je denken aan het eerste artikel in het eerste « Visscherijblad » dat onder het motto stond « FLUCTUAT NEC MERGITUR » — Het schip dobbere wel, doch verga niet....

FIRMIN DERDEYN



## Voordelen aan boord

Hektrawlers zijn moderne "visfabrieken". Jedere vangst wordt ogenblikkelijk verwerkt. De lading kan niet bederven en de visschuiten kunnen maandenlang hun werk op zee verrichten. Zo vooruitstrevend als de vangstmethode is, zo modern is ook de technische uitrusting dezer schepen. De boord- en hulpaggregaten bijvoorbeeld worden door Mercedes-Benz dieselmotoren aangedreven. En dat om een goede reden: Mercedes-Benz diesels zijn stevig en betrouwbaar, vereisen weinig onderhoud en nemen weinig plaats in beslag, voordelen die doorslaggevend waren voor hun inbouw. Indien U meer inlichtingen wenst over Mercedes-Benz diesels, gelieve dan te schrijven aan de Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertuerkheim, Verkauf Motoren/Export.

**MERCEDES-BENZ DIESEL**

2177 MA fl

**Importeur voor België : „Matinauto" S.P.R.L., 1072, Chaussée de Wavre, Bruxelles-Auderghem, 16**

WERKHUIZEN

# S.M. INDUSTRIELLE DES PECHERIES

**Slipwaykaai, 2, Oostende** (rechtover de slipway) **Tel. 718.64 - H.R. 95**

**ALLE SCHEEPS- en MEKANISCHE HERSTELLINGEN**
**STOOMMACHINES — MOTOREN — KETELS**

**AGENTSCHAPPEN :**
**FIRMA G. LEVIS - HEMPEL'S BODEM VERVEN**

(4125V)

SCHEEPSWERVEN en SLIPWAY

# Alfons BOCHER

**Rederskaai, 47 - 49** **ZEEBRUGGE**

**Tel. (050) 544.72**

## Nieuwbouw en herstellen van schepen

(4113V)

# 1933 - 1963

# Dertig jaar in de bres

**HET VISSCHERIJBLAD !... geboren in 1933. Dertig jaar later is de technische opvatting veranderd maar het ideaal blijft hetzelfde !**

Vandaag vieren wij feest en zijn wij fier en gelukkig, en toch kunnen wij een zekere melancholie niet uit onze harten en gedachten verwijderen, als wij even terugdenken aan de afgelegde weg.

De drukkerij bestaat vijf-entwintig jaar.... onze nieuwe instellingen worden heden officieel geopend, en.... het is dertig jaar geleden dat « HET VISSERIJBLAD » voor het eerst van de drukpers kwam en in vakmiddens werd verspreid.

— 0 —

Voor ons op de redaktietafel ligt het eerste nummer van « Het Visscherijblad », enigszins verfrommeld, vergeeld, getekend door de tand des tijds.... maar het geeft ons een heerlijke gewaarwording. Het maakt onze harten week en onze gedachten dwalen af in een grijs verleden.

Het is als een bewijs van de afgelegde weg tussen het jaar 1933 en 1963.... het heden ; dertig jaar visserijredaktie.... dertig jaar onverdroten arbeid in vaak ondankbare omstandigheden, gesteund en gevolgd door enkelen.... bekritiseerd en afgebroken door velen.

Nochtans — en wij menen niet ons hiertoe te laten leiden door onverantwoorde eigenliefde — hebben wij in die afgelopen dertig jaar steeds onze beste krachten aangewend om in de eerste plaats het door ons vooropgestelde doel te kunnen realiseren, nl. : DE VIS-

**(Vervolg bladzijde 21)**

**DE MAATSCHAPPIJ VOOR HOOGZEEVISSERIJ**
n.v.
**Pathoekeweg, 48, Brugge**

uitbaatster
van de

**VRIESTREILER „M.S NARWAL"**

producent van alle aan boord
bevroren vissoorten

(4116V)

**A. Van den Abeele en Zoon**
p.v.b.a.
**Pathoekeweg, 48, Brugge**

**Modernste inrichting voor bereiding van :**
— gedroogde — gestoomde
— gerookte — gemarineerde
— gezouten — bevroren

**VISPRODUKTEN**
Import Export

**Tel. 050/151.41**
**TELEX 10-53**

(4117V)

**Zeebrugse IJsfabriek en Frigo n.v.**
**REDERSKAAI — ZEEBRUGGE**
**IJs voor de verre visserij en handel**

**Telegr.**
**Zeefrigo-Zeebrugge**

**Telefoons**
**542.52 - 542.53**

**„SEAFOOD" : Alle verse en bevroren vis**

(4025V)

**LEEST „HET VISSERIJBLAD"**

**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**

PUBLICITEIT
IN
**het visserijblad**
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN

# 1933-1963 :

# Dertig jaar in de bres

**(Vervolg van bladzijde 19)**

SERIJ OP MEEST OBJEKTIEVE MANIER VERDEDIGEN EN DIENEN.

Wij hebben dit steeds als de essentiële plicht van ieder vakblad aangezien en het is onze stellige overtuiging dit ook in de toekomst te blijven doen. Als enig vakblad van de Belgische visserij, hebben wij het dertig jaar geleden tot onze taak aanvaard, en vandaag durven wij de verzekering geven dat wij ons niet zullen laten afschrikken door een nieuwe periode van dertig jaar.... in de hoop dat het later na ons ook zal voortgezet worden.

Dat wij bij gelegenheden gefaald hebben, is begrijpelijk, zelfs menselijk. De mens wordt nu eenmaal geboren als een feilbaar wezen. De gedachte alleen echter, dat wij steeds gehandeld hebben in het belang en ten voordele van onze visserij, steekt ons een riem onder het hart.

Het is niet steeds gemakkelijk, en in bepaalde omstandigheden vaak onmogelijk, om een of ander onderwerp op een objektieve manier te behandelen. De ingewijden zijn er genoegzaam van op de hoogte dat de visserij een biezonder kompleks karakter heeft, en dat wat gunstig is voor de ene sektor, nefast blijkt te zijn voor een andere.

Dit is misschien ook wel een van de hoofdzakelijke redenen waarom wij tot op heden nog steeds het enige vakblad zijn gebleven van de Belgische zeevisserijbedrijvigheid. Anderen hebben ons willen nadoen maar ze hebben het moeten opgeven. Er is soms veel moed nodig om het vol te houden, want zo weinig mensen kennen het vak en voelen er iets voor. De visserij werd nooit vertroeteld, is veel miskend en te weinig gekend. Dank zij de uitgave van ons blad, is er al veel veranderd, maar moet er nog veel veranderd worden, willen we als volwaardig partner op dezelfde basis van onze landbouw komen te staan. Men is nochtans op de goede weg en het is voor ons een innige voldoening in al die jaren daaraan te hebben kunnen meewerken.

Thans schrijven wij 1963.... bijna 1964 en zijn wij uitgegroeid tot een algemeen gewaardeerd vakblad, dat niet alleen gelezen wordt binnen onze grenzen maar ook er buiten.

Evenals de visserij zelf hebben ook wij een gote evolutie ondergaan, en trachten wij ons aan te passen aan de vereisten van een moderne industrie.

Het is niet gemakkelijk en vaak worden wij gekonfronteerd met schijnbaar onoplosbare problemen. Gesterkt door een onverzettelijke wil en met de gedachte te kunnen dienen zullen wij op de ingeslagen weg voortgaan.

Wat wij in het verleden gekund hebben, zullen wij zeker in de toekomst ook kunnen verwezenlijken. Daarom durven wij met een gerust gemoed de komende jaren tegemoet zien.

Wij durven de verzekering geven dat wij steeds onze beste krachten zullen wijden om de visserij, niet alleen te helpen, maar daadwerkelijk terzijde te staan.

LEVE ONZE DRUKKERIJ....
LEVE HET VISSERIJBLAD....
LEVE DE V I S S E R IJ....

**DE REDAKTIE**

## ONZE GEMEENDE DANK

Het heeft nooit in onze bedoeling gelegen te willen laten uitschijnen dat wij, uitsluitend op eigen krachten, geslaagd zijn in onze taak. Het zou absoluut verkeerd zijn dit te veronderstellen, ja zelfs onlogisch.

Onze dankbaarheid gaat dan ook naar allen, zonder enig onderscheid, die ons steeds hun gemeende en onbaatzuchtige hulp hebben verleend, in om het even welke omstandigheden. Wij willen hier geen enkele naam vooropstellen omdat wij in de eerste plaats bevreesd zijn onvolledig te zijn.

Wij geven echter de overtuiging dat wij allen, die ons, hetzij in belangrijke mate, hetzij in minder belangrijke mate geholpen en gesteund hebben in onze moeilijke taak, dankbaar zijn en durven verhopen, dat zij in de toekomst aan onze zijde zullen blijven staan.

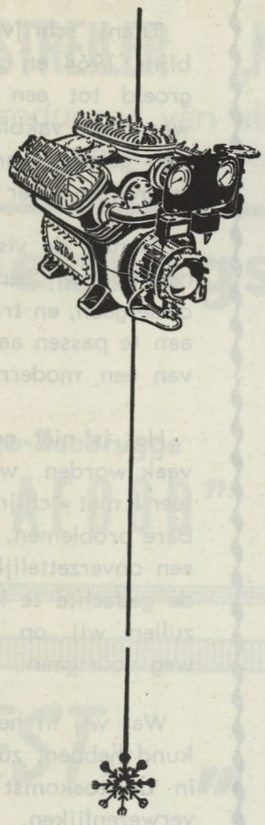
STAL Refrigeration

EKSKLUSIEF VERTEGENWOORDIGERS VOOR DE
**koelinstallaties**
**STAL-ZWEDEN**

EKSKLUSIEF VERTEGENWOORDIGERS VOOR DE KUST VAN :
**VARTA - loodbatterijen**
**DEAC - staalbatterijen**
**AFA - stationnaire batterijen**

INRICHTING VOOR HET TER PLAATSE ELEKTRISCH LASSEN VAN NYLONRIEMEN

**Scheepselektriciteit**



N.V.
**BESCO**

**NIEUWBOUW - HERSTELLING**

VAN ELEKTRISCHE SCHEEPSINSTALLATIES
EN KOELINRICHTINGEN

BURELEN VOOR DE KUST :

H. Baelskaai, 16, Oostende — Tel. 763.35
Na bureeluren : 781.48 — 787.83

Rederskaai, 10, Zeebrugge — Tel. 543.65

GENT — ANTWERPEN

(4121V)

# Is er vernieuwing in de aktiviteit van de Propagandavereniging voor meer visverbruik ?

door

J. Van Broeck,

sekretaris van de Propagandavereniging voor Visverbruik

Het nut van propaganda en publiciteit wordt door velen in twijfel getrokken. Of de twijfel van deze mensen als ongezond mag bestempeld worden durven we hier zo maar niet à priori vooropzetten.

Immers, spijts de vele studies hieraan besteed, is men er nog niet toe gekomen, hetzij kwalitatief, hetzij kwantitatief, het publiciteitseffekt te meten. Vandaar dat men wel eens de vraag stelt : wat voor nut hebben deze uitgaven ?

En dat is ons inziens toch weerom een andere kwestie. Geeft men in België niet in totaal voor ongeveer 2.795 miljard frank per jaar aan reklame uit, of 0,66 % van het nationaal inkomen ? Moet hieraan toegevoegd worden dat in vergelijking met de uitgaven in andere landen, de sommen welke in ons land aan reklame uitgegeven worden, nog aan de lage kant liggen. Kan men beweren dat deze grote uitgaven zo maar geschieden wanneer moest gebleken zijn dat zulks geen nut heeft ?

Het is de wijze waarop deze sommen besteed worden die van doorslaggevende aard is in verband met het bepalen van het sukses. Het is de richting welke gezocht wordt die mede bepaalt of de gelden aan de propaganda besteed, renderend belegd worden. Het is de geest welke aan de basis ligt van de ganse werking welke fondament moet geven aan de prestaties. En dat is voorzeker waar wanneer het gaat over een produkt als « vis » dat veelomvattend is. Het handelt dan inderdaad omtrent het zeer bederfelijk produkt verse zeevis, en bovendien om de zeer uitgebreide gamma van verwerkte zeevisserijprodukten.

De wijze waarop deze sommen besteed worden ! De meningen over detailkwesties kunnen in dit verband verdeeld zijn, maar elkeen zal wel overtuigd zijn dat enkel praktische werking moet beoogd worden. De resultaten van onderzoeken ingesteld door de regentes in dienst van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik in de internaten en gemeenschappen, hebben verwondering en onthutsing teweeg gebracht.

Ondenkbaar bv. dat grote internaten slechts eenmaal per jaar vis op de tafel brengen nl. op Goede Vrijdag ! ! ! In dit verband dient het doelmatige onderstreept van de voor het ogenblik voornaamste aktiviteit : het geven van demonstratielessen in dergelijke instellingen. Een soort van studiecentrum kan in het leven geroepen worden om, aanvankelijk primitief, later op hoger niveau, allerlei documentatie op punt te stellen en te verspreiden. We hebben de rijdende viskeuken in Nederland bezocht, prima uitgerust, goed georganiseerd, 100 % resultaat. Ook in ons land kan men naar een dergelijke formule overgaan. Kostelijk ! We zijn akkoord, maar zeer doeltreffend, akkoord ? We moeten onze huismoeders niet alleen vis leren kennen, want vis is geen vasten-voedsel, maar een volwaardig voedingsmiddel. Documentatie en oordeelkundige verspreiding ervan, nopens de voedingswaarde wordt overwogen. Onze toekomstige lesgeefsters in huishoudkunde kunnen niet genoeg voorgelicht worden, omdat zij de toekomstige propagandisten moeten zijn voor meer visverbruik. Deze leerlingen zullen voor eendagbezoeken naar Oostende uitgenodigd worden om nader kennis te maken met het bedrijf ; nevenbedrijven zullen bezocht worden en een gratis vismaaltijd zal in de stedelijke Hotelierschool aangeboden worden. Bij grote aanvoeren dient het publiek onmiddellijk ingelicht nopens de meest economische vissoort van dat ogenblik. Och, zoveel praktische zaken kunnen uitgewerkt worden en dat is de taak van het zojuist gevormde direktiecomité.

De richting welke gezocht wordt? De huismoeders en toekomstige huismoeders in de breedst mogelijke zin bewerken, zoals hiervoor gezegd, in praktische zin, zowel voor wat het verbruik van verse- als van verwerkte zeevis betreft.

De geest welke aan de basis ligt! En in dit verband menen we te moeten onderstrepen dat alle aktiviteit, hoe gering ook, weinig of geen zin heeft wanneer niet alle sektoren aan het touwtje van de Propagandavoering trekken. Vandaar dat medewerking vereist is. Vooreerst dan aktieve medewerking. De zojuist nieuw samengestelde beheerraad is dan ook aldus opgevat dat alle sektoren vertegenwoordigd zijn teneinde een aktieve bijdrage aan de werking te verlenen. Verder is er het voorname punt van de financiering.

Iedereen zou zich bewust moeten zijn van het feit dat een doelmatige aktiviteit niet kan uitgebouwd worden, wanneer daartoe niet de nodige financiele middelen ter beschikking zijn. En hierin ligt de voornaamste, maar ook de moeilijkste taak van het nieuwe bestuur, nl. aan dit probleem een oplossing geven.

Wat er ook van zij, er is iets nieuws te bespeuren in de werking, al zeggen we het zelf, en wanneer in een eendrachtige atmosfeer kan gewerkt worden, zullen de resultaten niet lang op zich laten wachten.

- Zeekaarten

—★—

- Passers

—★—

- Pleischalen

—★—

- Visserijalmanakken

—★—

**NOORDZEEBOEKHANDEL**

Telefoon (059) 725.23

**VINDICTIVELAAN 22** **OOSTENDE**

# Een champagneglas vol tranen

Zaterdag wordt «Het Visserijblad», de nieuwe drukkerij en Pros Vandenberghe gevierd! Ik weet het niet, maar ik vermoed dat er daar zeer veel mensen zullen zijn en ik zie reeds hoe hun vlinderdasje bibbert van ontroering, het witte kanten doekje in hun borstzak verslenst van eerbied en door de geweldige bewondering die zij plots in zich voelen opkomen, is hun mond kurkdroog geworden, waarom zij haastig naar het champagneglas grijpen en vele glazen edele wijn drinken, niet omdat het zo lekker smaakt maar om van hun ontroering te bekomen.

Ik, ik ook zal champagne drinken. Ik zal een glas champagne aanvaarden omdat ik zeer graag champagne drink, maar ik ben bang, ik ben verschrikkelijk bang dat mijn champagne zeer bitter van smaak zal zijn; ik vrees dat mijn champagne slechter zal zijn dan gal, dat mijn champagneglas zal gevuld zijn met tranen, tranen van ergernis, tranen van weemoed, tranen van bitterheid.

Ik ben immers een muggezifter, die overal dingen meent te zien die een ander mens niet ziet en ik verwonder er mij telkenmale over dat een mens zo weinig vrienden telt, maar ik verwonder er mij nog veel meer over dat een mens plots ontelbaar veel vrienden krijgt wanneer hij gevierd wordt, wanneer hij macht verwerft of officieel wordt onderscheiden.

Op mijn bureau, terwijl ik schrijf, kijkt een goed afgekookte doodskop met niets zeggende oogholten naar mijn papier; het is de kop van een man die ik niet heb gekend, die een moordenaar kan geweest zijn, die misschien een in-goed mens was. Ik weet niets van hem, ik weet alleen dat deze vuil-grijze mensenkop nooit meer champagne zal drinken en ook nooit meer zal schreien; voor hem geen genoegens meer maar voor hem ook niet langer vrees voor ergernis, bitterheid of weemoed. Deze kop, die ooit heeft gezongen, die ooit heeft gelachen, die kop is thans een DING geworden, een voorwerp zoals mijn briefopener en mijn tabakzak; dat hoofd zal niemand meer ontroeren; zal niet meer worden bewonderd (tenzij door een zonderlinge muggezifter) en is voor niemand van enige betekenis, tenzij voor mijn vrouw die het een vies ding noemt, en voor mijn tweejarig dochtertje dat met haar kleine vingers de oogholten aftast en vraagt : «Waar zijn de oogjes van mijnheer ?»

Op gevaar af zot te worden verklaard, zou ik wensen dat iedere genodigde op de jubileum-dag van « Het Visserijblad », als herinnering een echte doodskop zou meekrijgen naar huis, met de verplichting deze kop ergens ,goed zichtbaar, in huis neer te zetten, zodanig dat hij het doodshoofd zou zien terwijl hij werkt, terwijl hij eet en doodgewoon leeft.

Ofwel zou iedereen dan zot worden (maar men wordt niet zot wanneer men wil) ofwel zou iedereen een weinig ernstiger worden. Met een doodskop voor ogen, met het spijtig maar noodzakelijk besef dat ons eigen mooi hoofd binnen enkele jaren nog slechts een vuil-grijze doodskop zal zijn, zouden we minder geneigd zijn tot babbelen en kletsen in de wind, en veeleer trachten te leven zonder smoesjes om, zo mogelijk, vooraleer zelf doodskop te worden ten minste iéts te hebben gedaan dat «goed» was, dat ten nutte was van anderen en dat misschien zal blijven bestaan nà onze dood.

De vele toekomstige doodshoofden, die morgen zullen snoepen van het koud buffet dat Pros Vandenberghe hen zal voorschotelen, zouden moeten wenen van spijt als zij denken hoe vaak zij zich geërgerd hebben aan het proza van Pros, aan het verschijnen van «Het Visserijblad» zelf want, van toen ik nog heel klein was, hoorde ik vaak genoeg, zowel in visserijmiddens als daarbuiten, dat Pros een dit of een dat is en dat «Het Visserijblad» een snertblad is dat scheldt maar nooit opbouwt.

Maar vele abonnenten op «Het Visserijblad» maken een hels kabaal wanneer zij eens hun Visserijblad niét ontvangen, wat bewijst dat zij niet zonder Visserijblad kunnen; dat hun blad hen even noodzakelijk is geworden als eten en drinken. Waarom ook daaraan niet eens denken en gelukkig zijn een Visserijblad te hebben...

«Het Visserijblad» is voor de ganse Belgische Visserij een noodzakelijk bestanddeel geworden, waarop we mogen fier zijn en dat andere beroepen mogen benijden. Wij zijn echter niet fier en wij benijden dhr. Vandenberghe het bezit van «Het Visserijblad», maar dan mogen de matrozen hun reder het bezit benijden van een vaartuig !

Benijden, wat is dat ? Het is jaloers zijn op het bezit of de verwezenlijking van iemand anders, OMDAT WIJ ZELF NIET IN STAAT ZIJN HETZELFDE TE DOEN. Als men mij uitscheldt voor muggezifter of als men Pros Vandenberghe in de kade wenst te smijten, is dit uitsluitend en alleen omdat men geen muggezifter is of mag zijn, omdat men wel een leider als Vandenberghe zou willen worden maar er de kapaciteiten niet toe heeft, of de moed ertoe mist, of er de mogelijkheden niet voor vindt.

«Pros is geen effen engel» hoor ik elke dag verkondigen, maar ik ben ook geen effen engel, en dat zijt gij, Lezer, evenmin — alleen, wij hebben geen Visserijblad. Doordat wij geen Visserijblad in beheer hebben, hebben wij ook niet in dezelfde mate onze visserijnijverheid helpen uitbouwen. Dat betreuren is zichzelf betreuren, is voor zich zelf dromen ooit Keizer Karel of God de Vader te kunnen worden. En wie doodjaloers is van aard, kan zichzelf troosten met het weten dat over 100 jaar van alle thans levenden er slechts vuil-grijze doodshoofden zullen overgebleven zijn. Onder die miljoenen doodshoofden zal er een kop zijn die tientallen jaren ingestaan heeft voor «Het Visserijblad», dat in het jaar 2000 misschien én hopelijk nog zal bestaan...

Het verleden van «Het Visserijblad» zal wel door anderen worden beschreven, waarom ik het mij vergunde even naar de «toekomst» te wijzen en... morgen drinken wij wijn of tranen, al naargelang men op zijn schrijftafel een vuile doodskop heeft staan of niet; een vies ding of een rare mijnheer zonder oogjes...

DE MUGGEZIFTER.

SCHEEPSWERF

# Wwe H. DEWEERT-CREKILLIE & ZONEN

P.V.B.A.

**Nieuwe Werfkaai, 2 – OOSTENDE**

SCHEEPSBOUW en HERSTELLINGEN
van **HOUTEN** en **STALEN** VISSERSVAARTUIGEN
SPECIALITEIT van REDDINGBOTEN
ARTIKELEN voor VISSERSVAARTUIGEN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01 — Huis gesticht in 1892

(4109V)

# Metaalgieterij

# DEBAEDTS

SEDERT 1912

VISSERIJ
SCHEEPVAART
INDUSTRIE
GEBOUWEN

CDO

**VICTORIALAAN, 69, OPEX - OOSTENDE**

**Tel. 710.99**

(4027V)

**Voor**
**nieuwbouw**
**en**
**herstellingen**
**van**
**schepen**

**N.V.**

# BELIARD-MURDOCH

(2049)

# OOSTENDSE MARKT

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

— O —

**MAANDAG :**

**BETERE PRIJZEN**

Na de malaise van de vorige week, veroorzaakt door het weekend met de 1ste november, konden we maandag een zekere herneming van de handel vaststellen. Er werd nogal veel vis aangevoerd en de prijzen die er voor betaald werden bleven allemaal een stuk boven het peil van vorige week. Vooral de tongen kenden een gunstige markt en stegen opnieuw tot boven de 70 F. Kabeljauw bleef eerder goedkoop maar rode zeebaars en koolvis werden gretig afgenomen. Voor kleine vis bleven de prijzen doorgaans aan de lage kant vooral voor haai, zeehond en platjes. De kwaliteit van de aanvoer was niet altijd onberispelijk, de soms te lange duur van de reizen was hiervan oorzaak. Wat de opbrengsten betreft, deze waren voor de meeste schepen wel bevredigend. Uitzonderlijk hoge resultaten waren er dit keer niet bij.

De totale aanvoer bestond uit nagenoeg 5.750 bennen vis, 900 kg kreeft, 6.100 kg tongsortering en 134.250 kg haring. De totale opbrengst hiervan beliep 3.722.067 F en werd door 35 schepen bereikt. Voor het eerst sedert de inzet van het winter-haringseizoen kregen we een noemenswaardige aanvoer die aan bevredigende prijzen is verkocht.

**MIDDELMATIGE IJSLANDSE VANGSTEN**

Slechts drie schepen van de IJslandse visgronden, twee grote en een kleine. De totale aanvoer van deze visgrond beliep meteen 3.300 bennen vis en een grote 1.000 kg kreeftjes. De meest gebrachte soorten waren hier kabeljauw, gul, rode zeebaars, leng en koolvis. Twee lange reizen die de kwaliteit niet in de hand werkten. De prijzen voor kabeljauw vooral, vertoonden dan ook merkelijke verschillen van de ene naar de andere vangst. Rode zeebaars werd verkocht aan stijgende prijzen die schommelden van 250 F voor de kleine naar 550 F voor de grote soort. Blauwe leng kreeg opnieuw ruimere belangstelling en noteerde tot 610 F per ben. De witte leng werd verkocht van 380 naar 430 F per ben. Grote wijting van IJsland was in trek en noteerde van 370 naar 430 F per ben, de kleine soort kreeg 280 F. Schelvis was minder gretig afgenomen met uitzondering voor de grootste soort. Koolvis ging weer voornamelijk naar de uitvoer aan prijzen varierend van 280 F naar 620 F per ben. De gemiddelde prijs per ben schommelde voor IJslandse vis van 495 naar 430 F. De opbrengsten schommelden van 238.000 F voor de O.217 naar 723.381 F voor de O.81.

**MEER KANAALSOORTEN**

Een zestal Kanaalschepen met 'n totale aanvoer van ruim 1.000 bennen vis en nagenoeg 4.000 kg tongsortering. De prijzen voor sommige Kanaalsoorten waren absoluut beter dan verleden week. Dit was dan vooral het geval voor keilrog en rode knorhaan. Ook de aangevoerde tong werd aan hogere prijzen afgenomen. De hoogste tongprijs liep opnieuw op tot 73 F, het betrof hier de voor/kleine sortering. Op het einde van de markt waren alle sorteringen terug gestegen boven de 60 F per kg. Tarbot was redelijk duur en kreeg prijzen zoals gewoonlijk. De keilrog kreeg aanvankelijk 860 F maar daalde nadien terug tot onder de 700 F. Roggen waren over het algemeen goedkoop en kregen zelden meer dan 500 F. Voor rode knorhaan werden de beste prijzen in het begin van de markt betaald, op het einde was deze vissoort terug aan de goedkope kant. Kleine vis als zeehond, haai, schar, katrog, platjes en dergelijke werden aan opvangprijzen verkocht. Ook wijting kreeg geen renderende prijzen al werden ze wel opgekocht, zij het ook aan de opvangprijs. De resultaten voor deze schepen schommelden van 73.710 F voor de O.148 naar 199.270 F voor de Z.543, die eens te meer de hoofdvogel afschoot.

**BETERE RESULTATEN VAN KREEFTENPUT EN WITTE BANK**

Van de Kreeftenput en de Witte Bank kregen we telkens een vangst op de markt. Beide vangsten waren omvangrijker dan deze welke vorige week doorgaans werden gelost. Alhoewel de prijzen voor platvis nog verre van schitterend waren, was er toch een verbetering en kregen we van 400 naar 700 F per ben waarbij de platen veruit de duurste sortering bleven. Waar ook de tongen een flink stuk duurder waren kregen we toch bevredigende resultaten die schommelden van 100.630 F voor de O.218 naar 107.520 F voor de Z.415. Behalve tong en platvis losten deze schepen vooral wijting, tarbot en gul. De kwaliteit van deze beide vangsten was bevredigend.

**RUIME WESTVANGSTEN**

Drie schepen kwamen van de West en zetten samen zowat 450 bennen vis en 700 kg tong in de afslag. De vangsten vis waren hier dus nogal ruim maar bevatten nogal veel goedkope soorten als platvis, platjes, wijting en totten. Ook voor rog werd een eerder lage prijs betaald en deze schommelde van 370 naar 550 F. Platvis kreeg hier prijzen gaande tot 650 F maar platjes werden grotendeels opgevangen. De uitslagen waren wel bevredigend en schommelden van 68.180 F voor de N.710 naar 68.920 F voor de N.210.

**RUIME MAAR GOEDKOPE NOOP HEAD VANGST**

Een vangst van Noop Head aangevoerd door de O.215 die wel een eeuwigheid weggebleven schijnt te

**vervolg blz 29**

## MARKTBERICHTEN OOSTENDE

| | 4-11-1963 | 5-11-1963 | 6-11-1963 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tongen, grote — Sole, grosse | 60.—65.— | 63.—72.40 | 70.40-79.80 | ..... | ..... | ..... |
| 3/4 tongen 3/4 sole | 61.40-67.80 | 64.50-83.— | 85.—104.— | ..... | ..... | ..... |
| Bloktongen — Sole moyenne | 64.20-71.60 | 73.50-81.— | 83.50-91.20 | ..... | ..... | ..... |
| Voor-kleine — Petite | 65.—73.— | 70.30-83.— | 80.—92.60 | ..... | ..... | ..... |
| Kleine — Toute petite | 58.—64.— | 67.—72.20 | 70.—82.— | ..... | ..... | ..... |
| Tarbot, groot — Turbot gros | 50.—62.80 | 52.50-58.— | 64.—71.60 | ..... | ..... | ..... |
| Middel — Moyenne | 30.50-41.— | 35.—42.— | 50.—58.— | ..... | ..... | ..... |
| Kleine — Petite | 27.—31.— | 27.—31.— | 24.—32.— | ..... | ..... | ..... |
| Griet — Barbue | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Middel — Moyen | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kleine — Petit | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schol — Plie | 12.—14.— | 14.—15.— | 15.— | ..... | ..... | ..... |
| Grote iek — Petite | 7.—12.— | 11.—13.60 | 9.—14.— | ..... | ..... | ..... |
| Kleine iek — Petite | 8.— 9.— | 12.40-14.80 | 11.40-12.40 | ..... | ..... | ..... |
| Iek 3e slag — 3e sorte | 6.— 7.20 | 12.—14.— | 10.80-12.— | ..... | ..... | ..... |
| Platjes — Toute petite | 4.— 5.20 | 4.— 5.60 | 4.—11.80 | ..... | ..... | ..... |
| Schelvis grote — Aiglefin, gros | ..... | 8.—15.— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Middel — Moyen | ..... | 7.— 9.— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kleine — Petit | 3.20- 6.— | 3.20- 8.40 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek, grote — Merlu, gros | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Middel — Moyen | ..... | 22.— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kleine — Petit | ..... | 7.— 9.— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rog — Raie | 6.60-12.80 | 6.—13.— | 9.—16.80 | ..... | ..... | ..... |
| Rode poon — Perlon | 6.— | 5.— 5.80 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Grauwe poon — Grondin | 4.— 5.— | 4.— 5.— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kabeljauw — Cabillaud | 11.—16.20 | 12.—21.— | 15.80-21.— | ..... | ..... | ..... |
| Gullen — Petit cabellaud | 5.80-11.60 | 3.60-16.— | 6.—15.— | ..... | ..... | ..... |
| Hozemondhamme — Baudroie | 30.80-48.40 | 27.—42.— | 44.— | ..... | ..... | ..... |
| Wijting — Merlan | 4.—10.— | 4.— 9.— | 4.— 8.60 | ..... | ..... | ..... |
| Schar — Limande | 4.40- 6.— | 4.40- 6.— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steenschol — Sole limande | 14.—24.— | 12.60-28.— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeehaai — Aiguillat | 4.20- 7.80 | 4.— 6.60 | 7.30- 9.— | ..... | ..... | ..... |
| Hondshaai — Rousette | 4.80 | 4.80- 5.20 | 7.30- 8.— | ..... | ..... | ..... |
| Arend (Pieterman) — Gr. vive | ..... | 32.— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Makreel — Maquereau | 9.40 | ..... | 4.40- 9.— | ..... | ..... | ..... |
| Horsmakreel — Saurel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rode knorhaan | 9.60-17.80 | 7.—14.40 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Keilrog — Raie radiée | 11.60-15.80 | 9.—14.80 | 16.30 | ..... | ..... | ..... |
| Zeekreeft — Langoustine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schaat — Flotte | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor- | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Lom — Brosme | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kongeraal — Congre | 6.— 9.— | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Leng — Lingue | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schartong — Cardine | 10.—23.80 | 16.—18.— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Volle haring — Hareng | 4.— 5.40 | 4.— 5.20 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| IJle haring — Hareng guai | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Haringshaai — Latour | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steenholk — Flétan | 2.20- 3.40 | 2.20- 2.60 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heilbot — Flétan | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koolvis — Colin | 5.80-12.20 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steur — Esturgeon | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeewolf — Loup de Mer | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pollak — Lieu jaune | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zonnevis — St.-Pierre | ..... | 32.— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koningsvis | ..... | 37.— | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Hondstong — Plie cynoglosse | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

N.V.

# PESCATOR

**PRINSES ELISABETHLAAN, 97**
**BREDENE – TEL. 713.72**

**FABRICAGE VAN**

**CONDENSED FISH SOLUBLES**
**WITVISMEEL (VOLMEEL)**
**VISOLIE**

(4120V)

DE BANK

# „CREDIT OSTENDAIS"

# „OOSTENDSE KREDIETBANK"

GESTICHT IN 1887

houdt zich te Uwer beschikking voor al Uw bankbewerkingen, nl.

* **Openen van zicht- of termijnrekeningen en depositoboekjes aan een voordelige rentevoet**
* **Leningen van gelden voor handels- en private doeleinden**
* **Financiëringen van auto's**
* **Wissel- en beursverrichtingen**
* **Verhuren van brandkasten, enz...**

ALLE INLICHTINGEN WORDEN GRATIS VERSTREKT
**KAREL JANSSENSLAAN, 1, OOSTENDE — TEL. 716.81**

(4126V)

# EN VISMIJNECHO'S

vervolg van blz 27

zijn na defekt aan de motor. De vangst was nogal omvangrijk en omvatte vooral kabeljauw, koolvis, gul, haai en schotse schol. Kabeljauw kreeg als hoogste prijs slechts 750 F wat niet zo heel goed is. Voor haaien waren de prijzen weinig renderend terwijl koolvis wel duur werd verkocht en zoals de IJslandse tot 610 F haalde. Schotse schol bleef op hetzelfde prijspeil van de vorige weken en noteerde dus van 500 F voor de kleine naar 1.190 F voor de grote. De opbrengst was voor dit schip niet zo goed al was het dit keer meer dan gewoonlijk : 231.310 F.

**RUIME HARINGAANVOER**

Alle op haring varende vaartuigen waren maandagmorgen aan de afslag en dit met vangsten die varieerden van 103 bennen naar 516 bennen dit voor de Z.201-Z.544 en de 0.127-O.153. De haring was van goede hoedanigheid en kende een redelijk goede belangstelling met prijzen die schommelden van even boven de 200 F naar 290 F per ben. De vangsten werden bereikt na een korte periode en de bereikte resultaten schommelden van 23.797 F naar 128.080 F. De totale haringaanvoer bedroeg maandag 134.250 kg en de opbrengst hiervan beliep 625.303 F. De gemiddelde prijs beliep dus 4,65 F, een prijs die alleszins veel lager blijft dan vorig jaar toen de aanvoer echter ook zeer gering was. Hopelijk kan de prijs op dit peil blijven samen met de vangsten. Indien dit zo kan zijn kunnen onze haringreders zeker een flink seizoen bewerken.

**DINSDAG : DALENDE PRIJZEN**

De aanvoer op de tweede verkoopdag was ruimer dan op de maandagmarkt. Dit was te zoeken in de grotere aanvoer van IJslandse soorten waarvan ruim 4.000 bennen op de markt gebracht werden. Er was opnieuw een ruime haringaanvoer van goede hoedanigheid waarvoor de prijzen gelijk bleven aan deze van de vorige dag. De prijzen voor verschillende andere vissoorten waren evewel lager dan maandag en daalden verder naarmate de markt vorderde. Roggen, kabeljauw, wijting, totten en bijna alle IJslandse soorten kenden een prijsdaling, hetgeen natuurlijk zijn weerslag had op de bereikte besommingen. Deze waren lang niet meer zo hoog als de vorige weken en maanden. Dit is echter wel te wijten aan de kleinere vangsten. Toch werd dinsdag opnieuw een opbrengst van meer dan één miljoen bereikt, dit door hetzelfde vaartuig dat ook de eerste keer meer dan 7 cijfers bereikte dit jaar. De totale aanvoer bestond uit nagenoeg 5500 bennen vis, 3600 kg tong, 2200 kg kreeftjes en 152.600 kg haring. De totale opbrengst die door 31 schepen werd bereikt beliep 3.443.898 F.

**ZEER GOED EN SLECHT VAN IJSLAND**

De opbrengsten door de IJslanders bereikt varieerden dinsdag inderdaad van zeer goed naar zeer slecht. De vangsten waren ook zeer verschillend van omvang en varieerden van 300 naar 2300 bennen. De resultaten waren begrepen tussen 106.680 F voor de 0.292 en de som van 1.026.318 F voor de 0.80. Voor de 0.292 werd het de zoveelste slechte reis. Ook op IJsland gaat het blijkbaar niet en nadat het schip het al probeerde op de Noordzee, het kanaal en Noop Haed blijft er niet veel meer over. Laten we hopen dat het toch nog ten goede keert. Voor de O.80 «Duchesse de Brabant» werd het dus weer een opbrengst van meer dan één miljoen. Dit schip schijnt dit jaar het monopoli van de miljoenenopbrengsten op te eisen want voor twee reizen werd door het zelfde vaartuig nl. 1.211.000 F opgebracht en dat was toen de eerste miljoenenopbrengst van 1963. De Pêcheries à Vapeur doet het dus verre van slecht en we hopen dat er dit jaar nog enkele zulke reisjes mogen bijkomen.

Wat de prijzen betreft die voor de IJslandse vissoorten werden betaald, deze waren ruim 100 F gemiddeld lager dan maandag. De sterkste daling van prijs moest genoteerd worden voor grote schelvis die nu nog maar 860 F haalde, voor hondstong of mieten die van 770 F terugvielen naar 480 F en voor wijting die moesten worden opgevangen. Ook rode zeebaars was ruim 100 F goedkoper en daalde tot 430 F. De blauwe leng bleef nog best verkopen en haalde regelmatig de 600 F. Ook voor de kools bleven de prijzen renderend want er werd tot 640 F voor betaald. De uitvoer was hier praktisch de enige afnemer. Kabeljauw kende niet te veel belangstelling en gullen werden tamelijk goedkoop verkocht. Dat de O.80 toch aan dergelijke uitslag geraakte is te wijten aan de grote partijen koolvis en blauw leng dat dit schip loste waardoor de gemiddelde prijs terug iets steeg.

**TONGEN VEEL DUURDER**

Nadat vorige week een zeer sterke daling van de tongprijzen moest vastgesteld worden kunnen we deze week opnieuw van een sterke prijsstijging spreken. Dat het een sterke prijsstijging is kunnen we opmaken uit het feit dat sommige soorten tot 16 F per kg stegen op het einde bij het begin van de markt. De gemiddelde prijs steeg geleidelijk van 65 naar 70 om tenslotte 75 F te bereiken. De duurste soorten waren bloks en voor/kleine die boven de 80 F noteerden. De kleine sortering noteerde bij het sluiten van de markt ook reeds 3610 F nadat vorige week amper 50 F per kg werd betaald. Voor de drie kanaalsoorten die aan de afslag waren, vooral voor de Z.562, werd het meteen 'n meevaller. Niet zozeer voor de O.37 die praktisch geen tong loste en het meer moest hebben van de keilrog. Deze vissoort was evenwel terug in prijs gedaald en noteerde van 680 naar 750 F per ben. Andere roggen kregen zowat dezelfde prijzen als op de maandag en dit was zeker niet veel bijzonders. Steenschol is iets goedkoper en noteerde van 16 naar 27 F per kg. Kleine vis was zeer goedkoop en werd omzeggens kocht. Rode knorhaan kende opnieuw minder belangstelling dan maandag en kreeg van 280 naar 720 F per ben.

Voor de Z.562 was het een bijzonder gunstige verkoopdag en dit omdat dit schip een vangst van ruim 1700 kg tong loste. Aan prijzen die schommelden van 68 naar 82 F per kg, leverde die vangst ruim 100.000 F op. De vis werd niet erg duur verkocht maar de uiteindelijke opbrengst was zeker renderend en beliep 197.000 F. De laagste uitslag was dinsdag van deze visgrond voor de O.192 die het met 84.070 F moest stellen, bedrag dat wel bevredigend is gezien de grootte van dit schip.

**NOORDVIS AAN DE GOEDKOPE KANT**

Drie schepen van de Noord waarvan één na een gebroken reis. Het gaat de O.183 werkelijk niet voor de wind. Er werd maandenlang op gelegen en bij de tweede reis is er reeds opnieuw een defekt. De vangsten voor de drie schepen bevatten zoal dezelfde soorten, het ene schip bracht er echter heel wat meer dan het andere. Voor de O.176 werd het ook tijdens deze tweede reis een meevaller, vooral dan wat de vangst betreft. De markt was echter niet zo gunstig als voor veertien dagen. Vooral gullen en kabeljauw werden goedkoper verkocht. De tongen echter waren dinsdag duurder dan de vorige dagen en dit was dan toch een meevaller. De opbrengst voor dit schip is zeker renderend en beliep 177.000 F.

Kabeljauw en gullen waren dus goedkoop en noteerden van 750 F naar 1.000 F voor kabeljauw en van 230 naar 400 F voor de kleine gullen die van onder worden verkocht. Totten kenden geen of weinig belangstelling en kregen opvangprijzen. De wijting was niet duurder dan van de andere visgronden en noteerde van 300 naar 400 F per ben. Steenschol haalde nooit de 30 Fper kg wat dus wel minder is dan de vorige maand. De resultaten waren voor deze schepen begrepen tussen 69.000 F voor de O.183 en 177.000 F voor de O.176.

**RUIME HARINGVANGSTEN**

Dinsdag kregen we opnieuw alle haringspannen aan de afslag. Zij zorgden dit keer voor een haringaanvoer van 3.052 bennen of 152.000 kg. Nadat deze schepen op maandag reeds verkochten, waren zij dus de volgende dag opnieuw op de markt en dit met vangsten die schommelden van 6.950 kg naar 30.400 kg dit voor de O.279-O.131 en de O.283-O.284. Verschillende spannen konden meer dan 350 bennen lossen die ze dus in één nacht hadden gevangen. Het kon dus wel slechter. De prijs voor deze haring bleef ongeveer gelijk als deze van de vorige dag en schommelde rond de 250 F per ben. Toch was de gemiddelde prijs lager dan maandag en dit dordat er wat gekwetste haring werd aangevoerd die veel goedkoper werd verkocht. De totale opbrengst van de dinsdag geloste vangst bedroeg 651.295 F. De gemiddelde prijs beliep bijgevolg 4,26 F per kg. De resultaten waren begrepen tussen 28.229 F voor de O.131-O.279 en 128.090 F voor de O.283-O.284. De haring is van goede hoedanigheid en is meestendeels nog vol. Toch zien we al enkele ijle haringen tussen die volle.

**STEEDS MEER GARNAAL**

Er werd ook in de periode tussen 30 oktober en 5 november weer veel garnaal aangevoerd te Oostende. Er werd de eerste drie dagen verkocht 's morgens in de vismijn en na de middag aan de trap. De belangstelling voor de garnaalverkoop in de vismijn blijft zeer groot en de prijzen zijn beter dan aan de trap. Verschillende handelaars die bijna nooit garnaal kochten doen dit nu wel. Voor de vissers zelf betekent het meteen een tijdwinst van verschillende uren. De verkoop werd ondertussen een uur vervroegd en wordt nu om 9 uur in de plaats van 10 uur.

We kregen in de voormelde periode dus 55 vangsten welke officieel 7.109 kg garnaal opleverden. De prijzen die er voor betaald werden schommelden van 10 naar 30 F per kg en de totale opbrengst beliep 130.391 F. De gemiddelde prijs was dus niet erg hoog en beliep 18,34 F. Dit is toch iets meer dan verleden week.Niet alleen de prijs is hoger, ook de vangst per schip is opnieuw toegenomen en bedraagt nu 129 kg. De gemiddelde opbrengst is trouwens eveneens een flink stuk omhoog gegaan en staat nu op 2.370 F. Voor de garnaalvissers is er ongetwijfeld iets te verdienen.

**BEVREDIGENDE SPROTVANGSTEN — LAGE PRIJZEN**

De sprotvisserij is weinig verbeterd ten opzichte van de vorige weken. De meeste vangsten blijven wel redelijk ruim maar de prijzen zijn steeds aan de lage kant. Er moet nog steeds tamelijk veel sprot worden opgevangen. De sprot is van goede hoedanigheid en bevat meestendeels minder dan 90 stuks in één kg. De opbrengsten voor de sprotvissers blijven toch redelijk goeddank zij de omvang van de vangsten. Toch is het ook dit jaar nog geen echt sprotseizoen in de zin van de vroegere sprotseizoenen. Dat komt waarschijnlijk niet meer terug.

**WOENSDAG :**

**TONGEN BLIJVEN STIJGEN**

De aanvoero p de laatste verkoopdag was de kleinste van de ganse week. Er werd opnieuw een redelijk grote hoeveelheid haring aangevoerd waarvoor de prijzen gelijk bleven. Wat de visaanvoer betreft, deze bestond vooral uit haai, platvis, IJslandse soorten en kabeljauw van de Noordzee. Verder nog wijting, platjes, tarbot, rog, totten, zeehond en tong. Deze laat-

vervolg blz 30

# Oostendse Vismijnecho's

vervolg van blz 29

ste soort is opnieuw gestegen in prijs en haalde weer een gemiddelde van 90 F per kg. In een paar dagen tijd werd dus een prijsstijging waargenomen van niet minder dan 30 F per kg. Het geluk vliegt en wie er bij is grijpt het.

De totale aanvoer bestond woensdag uit 1.890 bennen vis, 1.500 kg makreel, 105.000 haring en 3.500 kg tong. De opbrengst hiervan beliep 2.755.663 F.

### KLEINE IJSLANDSE VANGSTEN

Nog twee kleine schepen van IJsland met kleine vangsten die samen ongeveer 750 B. vis en 1500 kg kreeft bevatten. De prijzen voor sommige IJslandse soorten waren iets beter dan dinsdag. Dit was het geval voor zeebaars, kabeljauw, koolvis en leng. Schelvis daarentegen bleef goedkoop en ook wijting werd goedkoop verkocht. De resultaten waren niet bijzonder hoog en schommelden van 206.000 F voor de O.237 naar 213.000 F voor de Z.212. Van Noop Haed werd vooral haai aangevoerd. De reis was nogal lang en de opbrengst niet renderend: 155.000 F. De haaienprijs bleef zeer laag terwijl kabeljauw redelijk goed werd verkocht.

De Noordzeevangst was evenmin zeer ruim maar bevatte meer kabeljauw. Witte kabeljauw noteerde tot 1050 F, deze in bennen kreeg 900 F. Makreel kreeg een goede prijs die 600 F bedroeg. Grote gullen werden gretig afgenomen aan prijzen gaande van 750 naar 770 F. Schelvis en totten bleven redelijk goedkoop, de kleinste totten werden opgevangen. De uitslag was iets te laag en bedroeg 156.000 F.

### TONGEN WEER PEPERDUUR

De aanvoer van tong was weer weinig omvangrijk, zoals gewoonlijk trouwens. Er werd voor een kleine hoeveelheid zelfs tot 104 F betaald. De andere soorten noteerden van 70 naar 92 F. De middensorteringen deden het zeer goed en bleven regelmatig boven de 90 F. De grootste soorten waren de goedkoopste. De gemiddelde tongenprijs schommelde woensdag opnieuw rond de 90 F per kg. Er werd dus in een paar dagen tijd een flink stuk opgegaan. Voor platvis waren de prijzen weer iets beter dan de vorige dagen. Kleine iek en derde slag noteerden zelfs van 600 naar 70 0F en groot iek en platen stegen tot 16 F. Tarbot kreeg ook zeer goede prijzen die zelfs opliepen tot 76 F per kg. De kleinste sorteringen bleven evenwel goedkoop. De resultaten voor de witte bankers en de kreeftenputters waren dank zij deze betere prijzen toch nog bevredigend ondanks het feit dat kleine vangsten werden gelost. Van de witte bank schommelden de resultaten van 84.290 F naar 102.280 F, dit voor de O.135 en de Z.554. Van de kreeftenput ging het van 79.615 F voor de Z.526 naar 97.130 F voor de Z.539.

### WEER HARING

Ook de haringvangers waren woensdag terug van de partij. De aangevoerde vangsten die in één nacht werden bereikt waren weer nogal ruim en schommelden van 13.000 naar 19.750 kg. Dit keer waren er een paar grote spannen niet aan de afslag. Wat er wel was, was de kustvisserij die ook grote vangsten binnenbracht. De O.177 en O.628 gelukten er zelfs in tot 5000 kg te lossen en besomde dan ook 23.000 F. De haringprijs bleef goed zij het niet veel hoger dan de opvangprijs. Van opvangen was woensdag echter nog geen sprake. De totale aanvoer bedroeg 100.000 kg. De hoogste opbrengst was ook vandaag voor de O.127 en O.153 met 86.390 F. Voor de meeste haringschepen is het een goede week geweest. Mocht het zo nog wat voortduren.

# De visaanvoer deze week te Oostende

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

Een aanvoer die veel omvangrijker was dan verleden week en vooral de maandag en dinsdag werd aangevoerd. Het aantal IJslanders was niet zoveel groter als de voorgaande week, de aanvoer wel van die visgrond. Alhoewel de meeste IJslandse vangsten nog klein bleven waren er ook een paar ruimere vangsten bij. Van de Noordzee en Noop Haed was er ook iets meer vis op de markt terwijl de Kanaalvarianten in veel ruimere mate voorhanden waren. Tongen waren er ook iets meer maar toch bleef de aanvoer van deze vissoort nog zeer beperkt.

Verder werd deze week ook de feitelijke inzet genoteerd van het winterharingseizoen want maandag, dinsdag en woensdag kwamen onze haringvangers met ruime vangsten op de markt. Er werd dan ook nog iets verdiend deze week door deze schepen die het de vorige week zonder opbrengst moesten stellen. De haringaanvoer is van goede hoedanigheid, de prijzen blijven eerder laag en schommelen rond het opvangpeil.

Voor de kustvissers is het eveneens een betere week geweest. Er kon meer worden uitgevaren en de binnengebrachte vangsten waren renderend. Vooral de garnaalaanvoer blijft uitzonderlijk groot, dit dan niet door het groot aantal vangsten maar door de omvang van deze vangsten. De sprotvissers vonden een bestaan in hun tak van de visserij. Sprot blijft echter zeer goedkoop. Voor garnaal wordt van 10 naar 20 F betaald.

De totale aanvoer bestond in de voorbije week uit 13.160 bennen vis, 395.000 kg haring, 1.500 kg makreel, 13.200 kg tong en 3.000 kg kreeftjes. De 93 schepen besomden in totaal 8.921.628 F.

10 IJslanders zorgden voor 8.200 bennen vis en 5.000 kg kreeftjes. Kleine vangsten wisselden af met zeer ruime. Meteen vertoonden ook de opbrengsten grote verschillen, aangezien ze begrepen waren tussen 106.000 F en 1.023.000 F. De prijzen voor de meeste IJslandse soorten waren beter dan verleden week maar toch nog merkelijk lager dan voor 14 dagen. Vooral kabeljauw, wijting, hondstong en rode zeebaars krijgen momenteel minder gunstige noteringen. Koolvis en blauwe leng blijven wel duur terwijl alleen grote schelvis enige belangstelling krijgt. Bij de grote IJslanders dus een tweede miljoenenopbrengst, deze van de O.80, het schip dat ook de vorige keer meer dan 1 miljoen besomde.

Kanaalvis was niet bijzonder gegeerd. De prijzen voor keilrog en rode knorhaan vertoonden zelfs een dalende lijn nadat er meer meer dan 850 en 820 F werd voor betaald. Enkele schepen van deze visgrond konden echter wel meer tong aanvoeren waardoor ze een zeer goede uitslag wisten te bereiken. Tongen waren inderdaad opnieuw veel duurder dan verleden week en ten opzichte van die vorige periode werden zelfs prijsverschillen genoteerd van 30 F per kg en meer. De kleine vis was spotgoedkoop en werd in grote mate opgevangen.

Westvis kreeg geen erg goede prijzen want roggen waren bepaald goedkoop. Platvis van deze visgrond kreeg middelmatige prijzen maar zeehond, haai, katrog en schol gingen aan opvangprijzen weg. De grote vangsten en de soms grotere tongenvangsten lieten toch soms goede resultaten toe.

Witte Bankers en Kreeftenputters kwamen slechts in geringe getale ter markt. De vangsten bestonden hier meestal uit tong, platvis, tarbot en wijting. Tong en tarbot werden duur en vlot verkocht. Te grote vangsten platvis die goedkoop afgezet werden deden de opbrengsten niet snel oplopen. Toch wel bevredigende cijfers voor deze schepen.

Noordvis kregen we evenmin als verleden week, in grote hoeveelheid op de markt. Deze soorten waren trouwen niet veel duurder als verleden week. Alleen de schaars aangevoerde tongen noteerden hogere prijzen. De mooiste en ook de grootste vangst kwam van de O.176 die 177.000 F besomde. Gullen kregen nog maar van 230 naar 450 F. Wijting kreeg iets meer dan de opvangprijs maar totten gingen naar de opvangregeling. Steenschol krijgtlagere prijzen die toch nog boven de 20 F per kg blijven. Men schrijft de lagere prijzen die momenteel betaald worden toe aan de langdurige periode van goed weer waardoor op alle visserijmarkten grotere aanvoeren worden geboekt.

# ZIJ HADDEN PECH...

### DEFEKTE WATERPOMP

Tijdens de terugreis van de visserij had de Z.401 « Marie-Rita » van schipper Bernard Willemkens motordefekt. De schipper stelde zich radio-telefonisch in verbinding met schipper Gerard Vandierendonck van de Z.446 « Dolfyn II » en deze bracht het defekte vaartuig veilig Zeebrugge binnen.

### AANVARING

In de haven van Zeebrugge kwam het tot een aanvaring tussen de Z.422 van de rederij Degroote en de Z.473 van de rederij Jan Bart. Hierbij liep laatstgenoemde vaartuig schade op aan de achterreling.

### BLOK VAN MOTOR GEBARSTEN

Terwijl de Z.505 van reder Vlietinck Fugène een nazicht onderging werd vastgesteld dat de blok van de motor gebarsten was. — (b)

### MOTORSCHADE

Terwijl de Z.417 van de rederij P.V.B.A. Devooght, de visserij bedreef werd plots een hevige slag gevoeld. Bij nazicht bleek dat de krukas gebroken was. Het defekte vaartuig diende opgesleept te worden naar de thuishaven door de Z.495 van reder Janssens Valère. — (b)

# FILMAVOND in het ZEEMANSTEHUIS „PASTER PYPE"

Op dinsdag 12 november om 20 uur gaat onze tweede filmavond door. Iedereen is welkom om te genieten van 4 mooie filmen die ons de schoonheid en het leven zullen tonen van New Foundland, van Kanada, van de Rijn. We zullen ook een onderzeese opname van de koraalriffen zien.

Het wordt zeker weer een leerzame avond. Kom er naar toe met uw huisgenoten en met uw vrienden.

## OOSTENDSE MARKT IN CIJFERS

**MAANDAG, 4 NOVEMBER 1963**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| IJSLAND | | | Kreeft | |
| O.81 | 22 | 1450 | — | 723.381 |
| O.298 | 21 | 1430 | — | 625.965 |
| O.217 | 18 | 450 | 900 | 238.743 |
| NOOP HEAD | | | | |
| O.215 | 14 | 500 | — | 231.330 |
| KANAAL | | | Tong | |
| O.166 | 16 | 170 | 500 | 100.320 |
| Z.543 | 16 | 270 | — | 199.270 |
| O.175 | 15 | 150 | 1000 | 129.600 |
| O.132 | 15 | 180 | 600 | 109.210 |
| O.109 | 14 | 160 | 600 | 119.970 |
| O.148 | 10 | 120 | — | 73.710 |
| WEST | | | Tong | |
| N.715 | 8 | 200 | — | 68.180 |
| N.710 | 9 | 150 | 600 | 68.770 |
| N.210 | 8 | 100 | 100 | 68.920 |
| NOORD | | | | |
| Z.775 | 14 | 150 | 200 | 66.810 |
| O.87 | 3 | 40 | — | 20.060 |
| KREEFTENPUT | | | Tong | |
| Z.415 | 12 | 70 | 900 | 107.520 |
| WITTE BANK | | | Tong | |
| O.218 | 14 | 160 | 600 | 100.630 |
| SANDETTIE | | | Haring | |
| O.283—284 | 2 | — | 16050 | 78.210 |
| O.127—153 | 2 | — | 25800 | 128.080 |
| O.34—312 | 2 | — | 16750 | 80.660 |
| O.193-214 | 2 | — | 13550 | 63.667 |
| O.115-156 | 2 | — | 19000 | 67.780 |
| O.160—249 | 2 | — | 19100 | 78.300 |
| Z.560-570 | 2 | — | 16.050 | 68.481 |
| Z.201—544 | 2 | — | 5150 | 23.797 |
| O.131-279 | 2 | — | 7800 | 36.328 |

**DINSDAG, 5 NOVEMBER 1963**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| IJSLAND | | | Kreeft | |
| O.286 | 19 | 520 | 800 | 237.020 |
| O.80 | 23 | 2300 | — | 1 026.318 |
| O.224 | 18 | 550 | 300 | 250.280 |
| O.331 | 17 | 480 | 500 | 235.350 |
| O.292 | 20 | 280 | 600 | 106.680 |
| KANAAL | | | Tong | |
| O.192 | 14 | 150 | 500 | 84.070 |
| O.37 | 15 | 270 | — | 148.980 |
| Z.562 | 16 | 150 | 1600 | 197.340 |
| WEST | | | Tong | |
| Z.516 | 12 | 100 | 800 | 94.880 |
| N.703 | 6 | 50 | — | 26.460 |
| NOORD | | | | |
| O.183 | 9 | 120 | 200 | 69.250 |
| O 346 | 12 | 200 | — | 90.600 |
| O.176 | 19 | 350 | 500 | 177.750 |
| SANDETTIE | | | Haring | |
| O.283-284 | 1 | — | 30400 | 128.090 |
| O.127-153 | 1 | — | 19350 | 87.790 |
| O.160-249 | 1 | — | 20500 | 88.160 |
| O.115-156 | 1 | — | 23350 | 99.502 |
| O.34-312 | 1 | — | 21800 | 93.882 |
| Z.560-570 | 1 | — | 9400 | 39.012 |
| O.193.214 | 1 | — | 11050 | 47.430 |
| **Z.201-544** | **1** | **—** | **9800** | **39.200** |
| O.279-131 | 1 | — | 6950 | 28.229 |

**WOENSDAG, 6 NOVEMBER 1963**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| IJSLAND | | | Kreeft | |
| Z.212 | 18 | 350 | 1500 | 213.190 |
| O.237 | 20 | 380 | — | 206.960 |
| NOOP HEAD | | | Makreel | |
| O.459 | 18 | 350 | 1500 | 155.710 |
| NOORDZEE | | | | |
| O.335 | 12 | 250 | — | 156.420 |
| WITTE BANK | | | Tong | |
| Z.554 | 13 | 100 | 500 | 102.280 |
| O.135 | 12 | 70 | 700 | 84.290 |
| KREEFTENPUT | | | Tong | |
| Z.539 | 11 | 80 | 700 | 97.130 |
| Z.526 | 10 | 50 | 500 | 79.615 |
| WEST | | | | |
| O.142 | 6 | 60 | — | 39.650 |
| KANAAL | | | Tong | |
| O.457 | 12 | 110 | 1000 | 129.290 |
| SANDETTIE | | | Haring | |
| O.177-628 | 1 | — | 4250 | 23.000 |
| O.283-284 | 1 | — | 18500 | 79.320 |
| O.127-153 | 1 | — | 19750 | 86.390 |
| Z.560-570 | 1 | — | 13250 | 56.750 |
| O.115-156 | 1 | — | 15400 | 65.264 |
| O.193-214 | 1 | — | 14850 | 67.863 |
| O.160-249 | 1 | — | 14450 | 65.011 |
| O.91-234 | 1 | — | 2550 | 12.750 |

# AFVAARTEN

## DER VISSERSVAARTUIGEN UIT DE Oostendse haven

*DONDERDAG, 31 oktober*

O.318, IJsland
O.239, IJsland
O.333, IJsland
O.294, IJsland
O.35, Kanaal
O.38, Kanaal
Z.491, Oost
O.82, Noord

*ZATERDAG, 2 november*

O.216, IJsland
O.296, IJsland
O.94, Noordzee
O.124, Noordzee
O.155, Kanaal
O.254, Kanaal
N.209, West
N.741, West
O.147, West
N.728, West
N.276, West
O.196, West
O.267, West
O.327, West
N.763, West
N.762, West
O.66, West
O.154, Noord
Z.537, Noord

*ZONDAG, 3 november*

O.105, Noord

*MAANDAG, 4 november*

N.715, West
N.710, West
N.210, West
O.225, West
O.77, West
O.15, West
Z.775, Kreeftenput
Z.415, Kreeftenput

*DINSDAG, 5 november*

Z.562, Kanaal
Z.516, West
N.703, West

*WOENSDAG, 6 november*

O.298, IJsland
Z.543, Kanaal
O.109, Kanaal
Z.526, Kreeftenput
Z.554, Witte Bank
Z.539, Witte Bank
O.175, Witte Bank
O.218, Witte Bank

## Zeebrugse haven

*WOENSDAG, 30 oktober*

Z.416, Oost
Z.449, Oost
Z.583, West
Z.549, Witte Bank

*DONDERDAG, 31 oktober*

Z.547, Kanaal

*ZATERDAG, 2 november*

Z.591, Kreeftenput
Z.545, Kreeftenput
Z.257, Kreeftenput
Z.445, Oost
Z.149, Oost
Z.523, Oost
Z.453, Oost
Z.552, Oost
Z.504, Kanaal
Z.435, Kanaal
Z.431, Kanaal
Z.403, West
Z.400, West
Z.510, West
Z.458, West
Z.432, West
Z.548, West

*ZONDAG, 3 november*

Z.274, Kanaal
Z.470, Oost
Z.468, Oost
Z.409, Oost
Z.408, Oost
Z.598, West

*MAANDAG, 4 november*

Z.199, Oost
Z.471, Oost
Z.564, Kanaal
Z.476, West
Z.557, West

*DINSDAG, 5 november*

Z.580, Kreeftenput
Z.428, West

ADVERTEERT IN
«HET VISSERIJBLAD»
UW VAKBLAD

## VERWACHTINGEN

**DINSDAG 12-11-63**

**IJsland : O.250, O.316, O.282, O.334, O.108, O.129,, O.85, (2.400 B ttz 150 kab., 150 kools, 750 leng, 1200 bonen, 150 varia) O.293**

**Noop Head : O.228.**
**Kanaal : Z.546, Z.402, Z.420, O.265, O.105, O.235, Z.419, Z.405, Z.581**
**Witte Bank : Z.422**
**Kreeftenput : Z.559**
**West : O.267, O.15, O.147**

**WOENSDAG 13-11-63**

**Kanaal : Z.509**
**Kreeftenput : Z.452, Z.549**
**Noord Head : O.231, O.305**
**Witte Bank : Z.564**
**West : O.225**

## PAKETBOTENDIENST OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 10 tot 16 november 1963.

Passagiersboten

Afvaarten uit Oostende :

Alle dagen te 10 en te 15 uur.

Afvaarten uit Dover :

Alle dagen te 11 en te 16 uur (1)

(1) Vervoert ook auto's.

Car-ferries

Afvaarten uit Oostende :

Dagelijks te 12 uur.

Afvaarten uit Dover :

Dagelijks te 11.45 uur.

## Dhr VINCENT overleden

We vernemen bij het ter per. gaan het onverwacht overlijden van de heer Vincent, direkteur van administratie bij het Ministerie van Landbouw te Brussel. Hij hield zich vooral bezig met de ekonomische aangelegenheden inzake visserij.

De begrafenis heeft heden zaterdag plaats te Schaarbeek.

Ons blad biedt aan zijn dame en familie zijn innige deelneming aan.

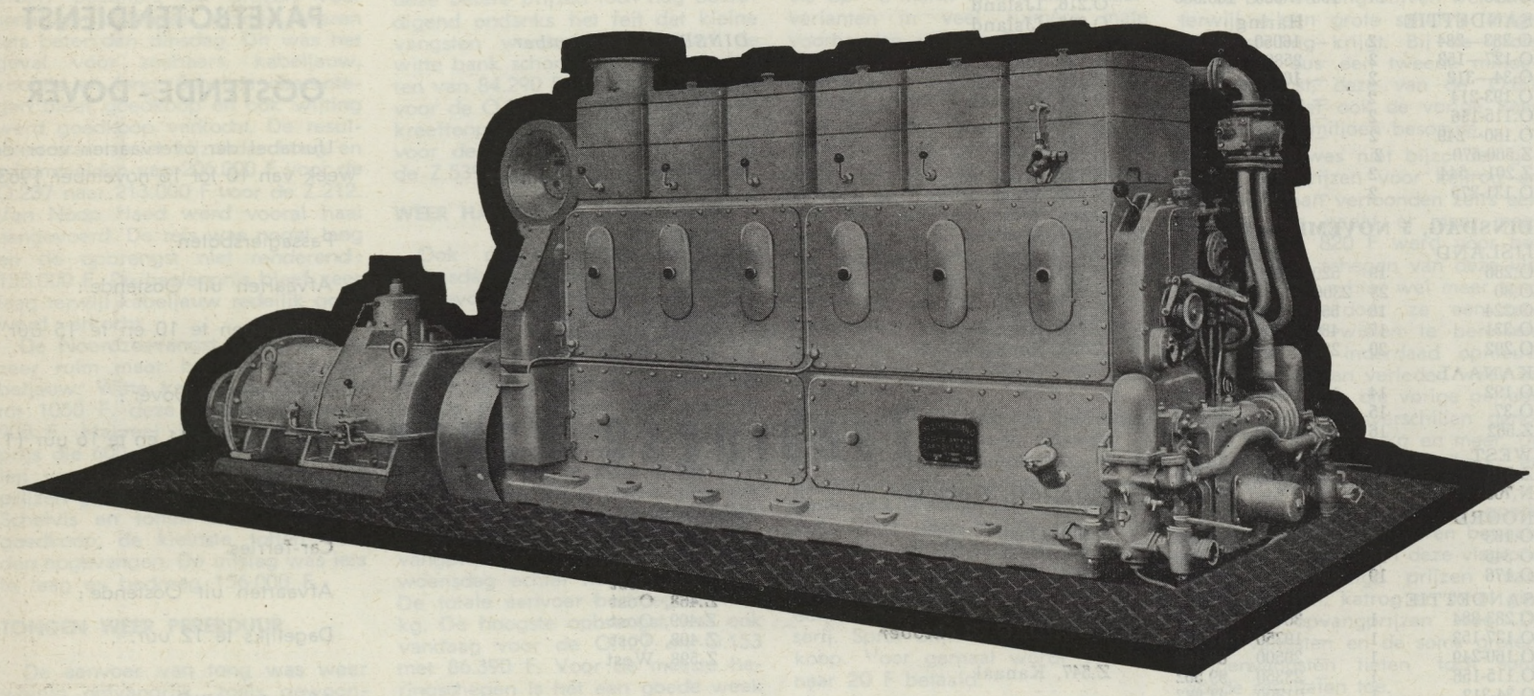
# A B C

## VIERTAKT SCHEEPSDIESELMOTOREN
## van 150 tot 840 pk

**3 - 5 - 6 - 8 cilinders**

**500 - 600 - 750 t/min.**

## Serie MDX - MDXS



Meer dan 100 vissersvaartuigen van de Belgische en Nederlandse vissersvloot zijn uitgerust met onze motoren, welke volledige voldoening geven bij de gestelde strenge werkingsvoorwaarden van de visserij.

Voor alle inlichtingen kunt U zich wenden :
**NORTH SEA STORES, H. Baelskaai, Oostende**
**Tel. (059) 771.70**

Voor onderhoudsdienst :

## Anglo Belgian Company

**Wiedauwkaai, 35, Gent**
**Tel. (059) 23.45.41**

**Werkhuis S.C.A.P., Vismijnlaan, Oostende**
**Tel. (059) 787.79**

**P. DE COKER, Rederskaai, 22, Zeebrugge**
**Tel. (050) 542.66**

(4122V)

# Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 31 oktober tot en met 6 november boden er 33 vaartuigen hun vangsten aan. Daarvan waren er 6 van de west, 6 van de oost, 1 van het kanaal, 3 van de witte bank, 3 van de kreeftenput.

De overige waren kustvissers en vaartuigen van een korte reis. De 11.248 kg tongen bekwamen opnieuw zeer renderende prijzen, met topcijfers op de woensdagmarkt.

Wat opviel was dat zowel grote als middensortering in trek waren; de kleine sortering ook, maar deze werden in zeer kleine mate aangebracht. De gemiddelde prijs over gans de week bedroeg 72,85 F het kg. De grote tarbotsoorten werden in vrij kleine mate aangeboden. De prijzen waren eveneens veel beter dan de voorbije week. De middenslag bekwam van 25 tot 42 F en de grieten van 20 tot 35 F. Vrij grote partijen ronde vis werd aangevoerd. Deze werden vlot afgenomen en aan tamelijk hoge prijzen, uitzondering moet nochtans gemaakt worden voor de kleine wijting, de totten en de kleine gulletjes. De platvissoorten waren de meest aangebodene vissoort. De prijzen waren in de eerste plaats wel beter dan de vorige week; van 8 tot 14 F voor de grote, het best in afname; van 8 tot 12 F voor de middenslag en van 10 tot 15 F voor de 3e slag.

De prijzen van de roggevissoorten waren eveneens zeer goed, alhoewel ook hier de aanvoer, tamelijk klein was; de heeks van 13 tot 17 F, de grote roggen van 10 tot 16 F en de tilten van 8 tot 15 F. De overige vissoorten zoals, wijting, meiden, robaars, haaien en honden werden vlot afgenomen. Totale aanvoer: 11.248 kg tongen en 2092 bennen vis brachten 1.768.480 F op.

### DAG- EN KUSTVISSERIJ

Slechts een tiental kustvissers brachten vis aan. Zowel de tong als de bijvangsten waren renderend, zodat voor deze die waren uitgevaren het resultaat renderend was.

### SPROT- EN HARINGAANVOER

De aanvoer van deze vissoort was niet zeer groot. De 600 kg sprot haalde 6,10 F en bracht een bedrag op van 1.830 F. De 4.000 kg haring welke van zeer goede kwaliteit was bekwam 5 F het kg, voor een totaal bedrag van 20.000 F.

### GARNAALAANVOER

Door het blijvende mooie weder zijn de garnaalvangers iedere dag van de week uitgevaren, zodat 101 vaartuigen werden genoteerd, Deze brachten 24.375 kg garnalen aan, waarvoor de prijzen niet zeer hoog waren. Zij schommelden tussen de 7 en de 38 F, hetgeen een totale opbrengst gaf van 360.654 F. Het gemiddelde bedroeg 14,78 F het kg.

### DONDERDAGMARKT

1 Vaartuig van de west, 1 van de oost en 2 kustvissers boden hun vis aan. De 1.300 kg tongen werden ongeveer aan dezelfde prijs afgenomen als de vorige verkoopdag, en wel van 49 F voor de grote tot 50 F voor de bloks, de fruits tot 54 F. De schone kleine, van 53 tot 56 F en het duurst in afname waren de kleine, van 56 tot 57 F. De kleinste sortering, tot 47 F voor de TP en tot 44 F voor de slips; de gemiddelde prijs 50,79 F. De wijtingsoorten van 3 tot 4 F voor de grote en de kleine. De platvissoorten haalden tot 11 F voor de grote en 6 F voor de middenslag en de 3de slag. De roggevis viel eveneens weinig in de smaak; van 7F voor de grote tot 5 F voor de tilten, de halve mans en andere soorten haalden de opvangprijzen. De opbrengst van de Z.557 van de west was 62.760 F, voor de Z.453 van de oost 28.820 F en de kustvissers van 3.970 F voor de Z.512 tot 14.700 F voor de Z.68.

### MAANDAGMARKT — WEINIG VIS

De aanvoer was vrij klein; slechts een 6-tal vaartuigen boden vis aan.

Daarvan waren er 2 van de witte bank, 1 van de west van een korte reis en 3 kustvissers. De 2.300 kg tongsoorten vielen beter in de smaak dan vorige week. De middensorteringen werden het meest aangevoerd. Zij haalden van 63 tot 75 F voor de schone kleine, en van 66 tot 73 F voor de kleine. De grote soorten, van 60 tot 70 F en van 62 tot 70 F voor de bloks.

De kleinste soorten, van 55 tot 69 voor de TP en van 52 tot 57 voor de slips, werden praktisch niet aangevoerd. De gemiddelde prijs bedroeg 62,79 F. De prachtige grote tarbots bekwamen van 48 tot 55 F en van 25 tot 36 F voor de middenslag. Minder in trek waren grieten, 20 tot 25 F. De ronde vissoorten zoals kabeljauw van 19 tot 22 F en gullen van 9 tot 15 F, werden vrij vlot afgenomen. De grote wijting bekwam van 8 tot 11 F en de kleine van 5 tot 7 F. De platvissoorten waren niet zeer sterk vertegenwoordigd; de grote en middenslag platen van 8 tot 12 F, de 3e slag van 10 tot 15 F, de overige soorten van 6 tot 8 F voor de deelvis en van 4 tot 5 F voor de meiers. Roggen bekwamen volgens de aanvoer een kleine prijs en wel van 10 tot 12 F voor de grote, van 8 tot 10 F voor de telten en van 6 tot 8 F voor de halve mans. De besommingen voor de Witte Bank lagen tussen de 92.830 F voor de Z.417 en 99.960 F voor de Z.495. De West bracht 20.400 F op voor de Z.184. De kustvissers van 3.350 F voor de Z.251 tot 35.550 F voor de Z.517.

### DINSDAGMARKT :

### ZEER GROTE VARIATIE

Op deze verkoopdag was de aanvoer vrij klein. De vangsten daarentegen waren vrij uitgebreid. Twee van de Kreeftenput, een van de West, een van de Oost en een van het Kanaal. De kreeftjes brachten 800 F op voor de grote en van 300 tot 400 F voor de kleine. De 2.900 kg tongen bekwamen betere prijzen dan de vorige verkoopdag. De grote tong van 63 tot 70 F, de bloks van 65 tot 70 F en de fruits van 68 tot 77 F. De middelsorteringen brachten van 73 tot 78 F en de kleine van 72 tot 80 F op. De kleine waren opnieuw het duurst in afname. Deze haalden van 73 tot 80 F en de kleine van 72 tot 80 F. De kleine slag eveneens in prijs gerezen, van 67 tot 72 F en de slips van 60 tot 62 F. gemiddelde prijs 69,50 F het kg. De grote tarbot van 50 tot 55 F en de middenslag van 30 tot 40 F, waren in prijs gerezen.

De mooie kabeljauw bekwam van 14 tot 21 F, de gullen van 12 tot 15 F, deze laatste in prijs verhoogd.

De grote wijting van 6 tot 8 F en de kleine van 3 tot 4 F waren in prijs gedaald. De platvissoorten waren groter in aanvoer. De grote platen van 11 tot 13 F, de middenslag van 10 tot 12 en de 3e slag van 11 tot 13 F. Het aantal bennen roggevis was groter dan de vorige verkoopdag en haalden van 12 tot 14 F voor de grote, van 9 tot 10 F voor de tilten en van 8 tot 9 F voor de halve mans. Kanaalvissoorten, zoals vlaswijting tot 15 F, staarten tot 44 F en schotse scharren tot 18 F en robaards van 12 tot 15 F vielen in de smaak. Het Kanaal bracht voor de Z.226 in een zestiental dagen 191.520 F op met 1.200 kg tongen, en een 200-tal bennen vis. De West tot 74.030 F voor de Z.550 en de Kreeftenput van 62.370 F voor de Z.551 tot 64.130 F voor de Z.407.

### WOENSDAGMARKT :

### BETERE PRIJZEN VOOR ALLE VISSOORTEN

De aanvoer was onverwacht vrij groot. Er waren namelijk 16 vaartuigen aan de afslag, drie van de West, een van de Witte Bank, zes van de Oost. De overige waren kustvissers. De 4.500 kg tongsoorten bekwamen de hoogste prijzen van de week, van 71 tot 88 F voor de grote, van 71 tot 83 F voor de bloks en van 74 tot 90 F voor de fruits. De middensortering haalde de duurste prijzen, van 81 tot 96 F voor de schone kleine en de kleine van 84 tot zelfs 98 F. De kleinste slag werd bijna niet binnengebracht, van 72 tot 91 F voor de TP en van 71 tot 74 F voor de slips. De gemiddelde prijs was 86,70 F. Al de tongsoorten waren stijgend, vanaf het eerste schip. Vanaf de vier laatste echter was er een daling waar te nemen. De grote tarbot bekwam renderende prijzen, van 60 tot 72 F, de middenslag van 39 tot 42 F en de grieten van 30 tot 36 F. Alhoewel de ronde vissoorten in grotere mate werden aangevoerd bekwamen ook deze betere prijzen, van 18 tot 20 F voor de kabeljauw, van 12 tot 16 F voor de gullevis, de wijtingsoorten, van 10 tot 13 F voor de grote en van 4 tot 7 F voor de kleine. De pladijssoorten vormden de hoofdschotel. De grote platen van 12 tot 14 F, de middenslag van 10 tot 12 F en de 3e slag van 11 tot 13 F. De roggevis viel bijzonder in de smaak, van 15 tot 17 F voor de keels, van 14 tot 16 F voor de grote roggen en van 12 tot 15 F voor de tilten. De cijfers die geboekt werden schommelden tussen de 35.360 F voor de Z.473 en de 87.660 F voor de B.603 van de West. De Z.511 van de Witte Bank bracht het tot 89.410 F en de Z.590 van de Kreeftenput tot 80.900 F. De Oost van 53.020 F voor de Z.733 tot 61.470 F voor de Z.514. De kustvissers van 26.580 F voor de Z.30 tot 38.210 F voor de Z.538. — (fr)

## ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

# Mild vonnis bij het vergaan van O.200 „Jonge Jan"

De onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam woensdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van dhr Vander Cruyssen. Dhr Bentein vervulde het ambt van rijkskommissaris.

### HET VERGAAN VAN DE JONGE JAN

De Raad sprak eerst een vonnis uit inzake het vergaan van O.200 « Jonge Jan » op 17 november 1962 tijdens de haringvisserij. Het schip onder bevel van Lambrecht R. kwam in aanvaring met de Poolse trawler Pluton.

De O.135 poogde de zwaar gehavende Jonge Jan nog op sleeptouw te nemen maar kon niet voorkomen dat het vaartuig zonk nadat de voltallige bemanning in veiligheid was gebracht.

De Raad was van oordeel dat, door mangel aan preciese gegevens de oorzaak of oorzaken van de aanvaring niet konden met zekerheid achterhaald worden, maar dat stuurman Kyndt R. nochtans niet vrij te spreken was van enkele beroepsfouten gezien hij niet de reglementaire geluidseinen had gegeven noch een goede uitkijk had verzekerd. Om die reden sprak de raad tegen hem een vermaning uit en verwees hem naar betaling van de gerechtskosten.

**vervolg blz 54**

FIRMA

# R. HUYSSEUNE

ZEEBRUGGE

IMPORT EXPORT

VIS GARNALEN

Tel. Zeebrugge : 050/541.41

050/541.42

(4106V)

GARAGE

# LEGEIN

Dr. Ed. Moreauxlaan, 163, Oostende

Tel. 735.42

*

VERHURING

VAN

KRANEN

(4114V)

Scheepssmederij

N.V.

# SCHOCKAERT O.

H. Baelskade, 7 OOSTENDE

Telefoon : (059) 754.88

★

Alle herstellingen

EN

onderhoud

★

(4126V)

| Datum | Vangsten | Kgr | F | Min. | Maks. | Gem. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **VISAANVOER TE OOSTENDE** | | | | | | |
| 4-11 | 35 | 428.750 | 3.722.067 | | | |
| 5-11 | 31 | 434.400 | 3.443.898 | | | |
| 6-11 | 27 | 209.550 | 1.755.663 | | | |
| | **93** | **1.072.700** | **8.921.628** | | | |
| **GARNAALAANVOER TE OOSTENDE** | | | | | | |
| 30-10 | 8 | 1.352 | 20.848 | 13.— | 26.— | |
| 31-10 | 9 | 875 | 16.029 | 13.— | 34.— | |
| 2-11 | 10 | 1.033 | 27.415 | 23.— | 38.— | |
| 4-11 | 16 | 2.320 | 35.499 | 10.— | 26.— | |
| 5-11 | 12 | 1.529 | 30.600 | 11.— | 24.— | |
| **SPROTAANVOER TE OOSTENDE** | | | | | | |
| 30-10 | 18 | 34.700 | 101.870 | | | |
| 31-10 | 16 | 7.140 | 26.700 | | | |
| 2-11 | 2 | 1.440 | 9.590 | | | |
| 4-11 | 18 | 9.264 | 58.748 | | | |
| **VISAANVOER TE ZEEBRUGGE** | | | | | | |
| 31-10 | 4 | 9.001 | 110.250 | | | 12.24 |
| 4-11 | 6 | 18.094 | 269.420 | | | 14.88 |
| 5-11 | 7 | 34.697 | 514.960 | | | 15.28 |
| 6-11 | 16 | 54.033 | 873.850 | | | 16.17 |
| | **33** | **115.825** | **1.768.480** | | | **15.26** |
| **GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE** | | | | | | |
| 30-10 | 14 | 2.322 | 50.277 | 18.— | 30.— | 21.60 |
| 2-11 | 10 | 2.145 | 60.439 | 23.— | 38.— | 27.50 |
| 4-11 | 25 | 7.115 | 94.975 | 8.— | 23.— | 13.80 |
| 5-11 | 25 | 5.093 | 70.088 | 10.— | 26.— | 13.70 |
| 6-11 | 27 | 7.700 | 84.875 | 7.— | 18.— | 11.25 |
| | **101** | **24.375** | **360.654** | | | **14.78** |
| **TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE** | | | | | | |
| 31-10 | 4 | 1.317 | 66.780 | | | 50.79 |
| 4-11 | 6 | 2.399 | 150.780 | | | 62.79 |
| 5-11 | 7 | 2.977 | 206.970 | | | 69.50 |
| 6-11 | 16 | 4.555 | 394.900 | | | 86.70 |
| | **33** | **11.248** | **819.430** | | | **72.85** |
| **GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT** | | | | | | |
| 31-10 | 12 | 1.602 | 27.676 | 13.50 | 21.— | 17.27 |
| 2-11 | 13 | 1.740 | 28.529 | 14.50 | 20.— | 16.39 |
| 4-11 | 14 | 2.118 | 25.777 | 9.— | 23.— | 12.17 |
| 5-11 | 11 | 1.562 | 21.900 | 11.— | 17.50 | 14.02 |
| 6-11 | 13 | 1.571 | 21.502 | 11.50 | 16.50 | 13.62 |
| **VISAANVOER TE NIEUWPOORT** | | | | | | |
| 4-11 | 8 | 21.965 | 208.378 | | | |
| 6-11 | 2 | 3.531 | 59.556 | | | |
| **SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT** | | | | | | |
| 31-10 | 10 | 6.740 | 26.960 | 4.— | 4.— | |
| 4-11 | 8 | 4.083 | 16.749 | 1.— | 8.55 | |
| 5-11 | 8 | 4.240 | 24.598 | 1.— | 7.65 | |
| **HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT** | | | | | | |
| 31-10 | 1 | 387 | 5.990 | 15.— | 16.— | |
| 2-11 | 6 | 4.067 | 34.218 | 7.20 | 10.— | |
| 4-11 | 7 | 4.043 | 37.530 | 5.60 | 10.80 | |
| 5-11 | 5 | 1.584 | 11.920 | 6.— | 10.— | |
| 6-11 | 4 | 1.325 | 13.020 | 8.— | 11.— | |

# AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

**DONDERDAG, 31 OKTOBER 1963**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Z.557 | 11 | 800 | 60 | 62.760 |
| Z.68 | 5 | 150 | 20 | 14.700 |
| Z.453 | 7 | 100 | 50 | 28.820 |
| Z.512 | 1 | | | 3.970 |
| | | | | **110.250** |

**MAANDAG, 4 NOVEMBER 1963**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Z.785 | 6 | 150 | 20 | 17.330 |
| Z.495 | 14 | 900 | 60 | 99.960 |
| Z.417 | 14 | 700 | 100 | 92.830 |
| Z.184 | 4 | 50 | 20 | 20.400 |
| Z.251 | 1 | — | 5 | 3.350 |
| Z.517 | 5 | 100 | 60 | 35.550 |
| | | | | **269.420** |

**DINSDAG, 5 NOVEMBER 1963**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Z.551 | 11 | 600 | 50 | 62.370 |
| | | | 60 | kreeft |
| Z.550 | 10 | 400 | 80 | 74.030 |
| Z.226 | 16 | 1200 | 200 | 191.520 |
| Z.407 | 10 | 300 | 50 | 64.130 |
| Z.240 | 10 | 200 | 50 | 40.950 |
| | Haring | sprot | vis | |
| | Kg | Kg | Ben. | |
| Z.233-454 | 5 400 | 300 | 90 | 81.960 |
| | | | | **514.960** |

**WOENSDAG, 6 NOVEMBER 1963**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| B.603 | 10 | 200 | 130 | 87.660 |
| Z.733 | 10 | 200 | 60 | 53.020 |
| Z.30 | 4 | 120 | 15 | 26.580 |
| Z.590 | 10 | 450 | 100 | 80.900 |
| Z.277 | 10 | 300 | 60 | 59.630 |
| Z.558 | 10 | 600 | 140 | 127.910 |
| Z.511 | 13 | 300 | 80 | 89.410 |
| Z.473 | 7 | 100 | 50 | 35.360 |
| Z.422 | 4 | 50 | 10 | 10.080 |
| Z.514 | 11 | 200 | 90 | 61.470 |
| Z.462 | 6 | 100 | 80 | 71.120 |
| Z.430 | 7 | 100 | 30 | 34.600 |
| Z.541 | 4 | 100 | 20 | 36.040 |
| Z.538 | 4 | 80 | 20 | 38.210 |
| Z.553 | 4 | 120 | 20 | 31.490 |
| Z.477 | 4 | 100 | 20 | 30.370 |
| | | **873.850** | | |

**DONDERDAG, 7 NOVEMBER 1963**

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Haring | |
| O.312-034 | 2 | — 19.800 | 81.120 |
| O.166-249 | 1 | — 10.900 | 21.800 |
| O.127-153 | 1 | — 15.750 | 67.505 |
| O.214-193 | 1 | — 4.300 | 18.114 |
| O.115-156 | 1 | — 3.800 | 14.508 |
| Z.544-201 | 1 | — 4.400 | 18.100 |
| Z.560-570 | 1 | — 10.150 | 41.703 |

# TE NIEUWPOORT

**MAANDAG, 4 NOVEMBER 1963**

| | | | |
|---|---|---|---|
| N.152 | 28.403 | N.750 | 27.194 |
| N.701 | 53.983 | N.728 | 9.207 |
| N.276 | 8.470 | N.805 | 36.814 |
| N.744 | 43.444 | | |

**WOENSDAG, 11 NOVEMBER 1963**

| | | | |
|---|---|---|---|
| N.36 | 22.660 | N.722 | 36.896 |

# IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

| | 4-11-1963 | 5-11-1963 | 6-11-1963 |
|---|---|---|---|
| Grote schelvis | 21.60 | 10.—17.60 | 10.—12.40 |
| Middelmatige schelvis | 12.—17.20 | 8.60-13.— | 7.20-10.80 |
| Kleine schelvis | 10.— | 7.40 | ..... |
| Kabeljauw | 9.—13.60 | 12.—19.— | 10.80-18.— |
| Gullen | 7.20- 8.— | 7.40- 8.— | ..... |
| Wijting | 5.80- 8.60 | 4.— 8.60 | 4.— 6.80 |
| Schaat | ..... | 9.20-14.40 | 12.80 |
| Zeebaars | 5.—11.— | 5.80- 9.20 | 7.80-10.80 |
| Leng | 7.60-12.20 | 6.20-11.60 | 5.40-11.50 |
| Schartong | 6.—10.— | ..... | 8.— |
| Heilbot | 25.60-51.— | 33.—50.80 | 27.—54.— |
| Koolvis | 5.60-12.40 | 4.80-13.— | 10.40-14.80 |
| Hondstong | 5.60-15.40 | 3.20- 8.40 | 3.20-10.— |
| Zeewolf | ..... | ..... | 11.— |
| Platen | 8.—10.— | ..... | ..... |

# MARKTBERICHTEN

## NIEUWPOORT

| | 4-11-1963 | 6-11-1963 |
|---|---|---|
| Grote tong — Grosse sole | 59-61 | 70-73 |
| Bloktong — Sole moyenne | 63-68 | 76-77 |
| Fruittong — Sole 3/4 | 68-72 | 82-83 |
| Schone kleine tong — Petite sole | 71-74 | 80-82 |
| Kleine tong — Toute petite sole | 58-62 | 72 |
| Grote tarbot — Turbot gros | 60-65 | 70 |
| Midd. tarbot — Turbot moyen | 48-57 | 55 |
| Varia — Divers | 45 | 40 |
| Griet — Barbue | 30-36 | ... ... |
| Pieterman — Grane vive | ... ... | ... ... |
| Grote pladijs — Grosse plie | 8-10 | 17 |
| Middelm. pladijs — Plie moyenne | 8-11 | 18 |
| Kleine pladijs — Petite plie | 4- 5 | ... ... |
| Deelvis — Portion | ... ... | ... ... |
| Kabeljauw — Cabillaud | 22-18 | ... ... |
| Gul — Petit cabillaud | 14-16 | 17-12 |
| Keilrog — Raie radiée | ... ... | ... ... |
| Rog — Raie | 10-11 | 16-17 |
| Tilten | 8- 9 | 15-16 |
| Scherpstaarten | 8- 6 | 12-14 |
| Halve man | ... ... | ... ... |
| Grote wijting — Gros merlan | 6- 8 | 9 |
| Kleine wijting — Petit merlan | 3- 4 | 6 |
| Bot — Flet | ... ... | ... ... |
| Schar — Limande | 12- 3 | ... ... |
| Zeehaai — Aiguillat | 6- 7 | 8-10 |
| Zeehond — Chien de mer | 4- 8 | 9-11 |
| Robaard — Grondin rouge | 8 | ... ... |
| Knorhaan — Grondin | 3- 5 | ... ... |

## ZEEBRUGGE

| 4-11-1963 | 5-11-1963 | 6-11-1963 |
|---|---|---|
| 60-70 | 63-70 | 71-88 |
| 6270 | 65-70 | 71-83 |
| 63-73 | 68-74 | 74-90 |
| 63-75 | 73-78 | 81-96 |
| 66-73 | 72-80 | 84-98 |
| 48-55 | 50-55 | 60-72 |
| 25-36 | 30-40 | 39-42 |
| 20-21 | 25-30 | 30-35 |
| 20-25 | 25-30 | 30-36 |
| ... ... | ... ... | ... ... |
| 8-12 | 11-13 | 12-14 |
| 8-12 | 10-12 | 10-12 |
| 15-15 | 11-13 | 11-13 |
| E- 8 | 7- 8 | 6- 8 |
| 19-22 | 14-21 | 18-20 |
| 9-15 | 12-15 | 12-15 |
| ... ... | 13-17 | 15-17 |
| 10-12 | 12-14 | 14-16 |
| 8-10 | 9-10 | 12-15 |
| 10-12 | 9-11 | 10-12 |
| 6- 8 | 8- 9 | 10-12 |
| 8-11 | 6- 8 | 10-13 |
| 5- 7 | 3- 4 | 4- 7 |
| ... ... | ... ... | ... ... |
| ... ... | 5- 8 | 4- 7 |
| 6- 8 | ... ... | 8- 9 |
| 6- 8 | 4- 8 | ... ... |
| ... ... | 12-15 | 10-15 |
| ... ... | ... ... | 4- 6 |

# GENT

**VAN 26 OTOBER TOT 1 NOVEMBER 1963**

Driekwart tongen 98, voorkleine tongen 75, grote tarbot 120, middelmatige tarbot 90, griet 100, middelmatige griet 66, grote iek 38, grote schelvis 68, middelmatige schelvis 55, rogvlerken72, kabeljauw 65-78, wijting 22, repen zeebaars 68, koolvis 40, zonnevis 50, garnalen 60-110 en kreeftjes 70 F.

# BRUSSEL

**VAN 26 OTOBER TOT 1 NOVEMBER 1963**

Driekwart tongen 110, voorkleine 80, grote tarbot 130, kleine tarbot 60, kleine griet 55, grote iek 40, middelmatige schelvis 60-75, rogvlerken 68-75, kabeljauw 58-80, wijting 24-30, repen zeebaars 65-72, garnalen 70-100 en forel 85 F.

REDERS
en VISSERS

koopt
steeds
bij
Uw

coöperatieve

★

Rederijkaai
Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

hand
in
hand

(4103V)

# De uitvoer van visserijprodukten in mei 1963

Het Secretariaat van de Bedrijfsraad voor de Visserij deelt mede:

Gedurende de maand mei 1963 werden 1.006 Ton visserijprodukten voor een waarde van 25,6 mln F uitgevoerd. Vergeleken met dezelfde maand van vorig jaar daalde de uitvoer met 1.677 Ton of 13,7 mln F. Deze gevoelige daling werd veroorzaakt door de geringe uitvoer van bewerkte bodemvis en van vismeel.

**DE UITVOER VOLGENS LAND VAN BESTEMMING**

**A. NAAR DE E.E.G.-LANDEN**

De landen van de E.E.G. kochten 805 Ton of 18,5 mln F, hetzij 80 % van de totale uitgevoerde hoeveelheid en 72 % van de totale uitvoerwaarde.

Frankrijk was afnemer van 576 Ton of 12.869.000 F, waarvan 13 Ton verse haring, 208 Ton verse makreel, 311 Ton verse bodemvis, 31 Ton bevroren bodemvis, 5 Ton bewerkte sprot, 2 Ton schaaldieren en 3 Ton zoetwatervis.

Naar West-Duitsland ging 119 Ton of 2.176.000 F (waarvan 56 Ton verse bodemvis, 5 Ton bevroren bodemvis, 14 Ton gezouten haring, 3 Ton kreeften 40 Ton vismeel) en naar Nederland 92 Ton of 2.623.000 F (waarvan 6 Ton verse makreel, 49 Ton verse bodemvis, 6 Ton bevroren bodemvis, 16 Ton gezouten haring, 6 Ton schaaldieren, 4 Ton conserven van schaal- en weekdieren en 3 Ton zoetwatervis). Italië kocht 17 Ton of 895.000 F (16 Ton bevroren bodemvis, 1 Ton bewerkte bodemvis en 1 Ton zalm).

**B. NAAR DE E.V.A.-LANDEN.**

De uitvoer naar de E.V.A.-landen bedroeg 90 Ton of 4,1 mln F, hetzij 9 % van de hoeveelheid maar 16% van de waarde.

Het Verenigd Koninkrijk nam 83 Ton of 3.418.000 F (65 Ton verse bodemvis, 8 Ton bevroren bodemvis en 9 Ton schaaldieren), Oostenrijk 5 Ton of 220.000 F (bevroren bodemvis) en Denemarken 2 Ton of 256.000 F (conserven van schaal- en weekdieren).

**C. NAAR DE OVERIGE LANDEN.**

Aan de overige landen werd 108 Ton of 2.994.000 F geleverd, hetzij 11 % van de hoeveelheid en 12 % van de waarde.

De Dominicaanse Republiek kocht 57 Ton of 1.249.000 F bewerkte bodemvis, Kongo Leopoldstad 25 Ton of 578.000 F (waarvan 24 Ton bewerkte bodemvis en 1 Ton conserven) en de U.S.A. 19 Ton of 906.000 F bevroren bodemvis.

| SOORTEN | MEI 1962 Hoeveelheid (kg) | MEI 1962 Waarde (F) | MEI 1963 Hoeveelheid (kg) | MEI 1963 Waarde (F) |
|---|---|---|---|---|
| 1. Verse vis | 540.847 | 13.082.790 | 808.529 | 19.429.631 |
| Zoetwatervis | 14.829 | 868.166 | 6.630 | 19.429.631 |
| Haring | 11.202 | 111.853 | 13.641 | 151.738 |
| Sprot | — | — | — | — |
| Makreel | 1.040 | 20.317 | 214.003 | 1.411.990 |
| Overige (bodemvis) | 513.776 | 12.082.454 | 574.255 | 17.108.882 |
| 2. Gezouten, gedroogde of gerookte vis | 630.730 | 12.861.985 | 118.597 | 2.598.946 |
| Gezouten haring | 255 | 7.905 | 31.130 | 449.616 |
| Gerookte haring | 420 | 7.455 | 685 | 25.153 |
| Sprot | 3.893 | 109.405 | 4.938 | 161.966 |
| Makreel | — | — | 45 | 1.305 |
| Overige | 626.162 | 12.737.220 | 81.799 | 1.960.906 |
| 3. Schaal- en weekdieren | 7.594 | 818.664 | 21.990 | 2.142.506 |
| Ongepelde garnalen | 30 | 4.590 | 444 | 18.065 |
| Gepelde garnalen | 2.224 | 131.382 | 342 | 36.820 |
| Mosselen | 425 | 1.913 | — | — |
| Overige | 4.915 | 680.779 | 21.204 | 2.087.621 |
| 4. Visconserven | | | 10.749 | 521.477 |
| 5. Conserven van schaal- en weekdieren | 76.181 | 1.594.243 | | |
| 6. Vismeel | 1.190 | 94.512 | 7.060 | 732.281 |
| ALGEMEEN TOTAAL | 1.427.200 | 10.904.000 | 39.700 | 258.000 |
| | 2.863.742 | 39.356.194 | 1.006.625 | 25.682.841 |

# ARTIKEL 126

**In huidig nummer gaan wij verder met ons vervolgartikel in verband met artikel 126, nopens de vrijstelling van het zegelrecht voor leveringen aan boord van vissersvaartuigen.**

**HOOFDSTUK III**

**Niet aan boord gedane leveringen van stukken en voorwerpen.**

**9.Principe.**

De leveringen van stukken en voorwerpen die bestemd zijn voor zee- of binnenvaartschepen, maar die de leverancier niet aan boord levert, zijn in principe onderworpen aan de overdrachtstaxe (of eventueel aan de weeldetaxe). Deze leveringen kunnen nochtans in verschillende gevallen, die nader bepaald worden in paragrafen 10 tot 13, het verminderde tarief van 4,5 p.d. genieten op grond van artikel 23, 2° van het Wetboek.

**10. Uitrustings, optuigings- en meubileringsvoorwerpen die de koper in onveranderde staat aan boord brengt.**

Worden hier bedoeld de uitrustingsvoorwerpen waaraan de in België gevestigde koper (bouwer, hersteller, reder of eigenaar van het schip ,enz.) geen enkele andere bewerking of behandeling dan het nazicht doet ondergaan alvorens ze aan boord van een zee- of binnenschip te brengen ; de meubileringsvoorwerpen worden in dezelfde voorwaarden bedoeld, voor zover het aan boord brengen ervan dient gedaan aan boord van een zeeschip (niet van een binnenschip).

Indien, op het ogenblik dat de in het vorig lid aangeduide voorwerpen worden geleverd aan de koper, deze laatste voorzien is van de bestelling in uitvoering waarvan hij het voorwerp aan boord zal brengen, mag deze levering gebeuren, bij toepassing van artikel 23, 2° van het Wetboek, tegen betaling van de faktuurtaks van 4,50 p.d. onder de voorwaarden bepaald door paragraaf 1 gewijzigd, van de aanschrijving van 10 juli 1940, nr. 56 (dienstbrief van 30 juni 1951 nr. E.T. 67226) en, in het bijzonder, mits naleving der formaliteiten voorgeschreven door artikels 20, 22 en 26 van de Algemene Verordening. Evenwel is, bij wijziging van artikel 22, 5e de uitvoertermijn (aan boord brengen) bepaald op één jaar.

Wanneer de koper een reder is die handelt met het oog op de uitrusting van zijn eigen zee- of binnenschepen wordt de van de kapiteins of schippers uitgaande aanvraag of, bij ontstentenis van dergelijke aanvraag, de door de reder zelf gegeven aankooporder, met de in het vorig lid bedoelde voorafgaande bestelling gelijkgesteld.

Behoudens in de hierboven aangehaalde gevallen is de levering van de in deze paragraaf bedoelde voorwerpen onderhevig aan de overdrachttaks (of eventueel aan de weeldetaks) wanneer zij niet door de leverancier aan boord gedaan wordt in de paragrafen 5 en 6 herinnerde voorwaarden.

**11. Speciaal regime van de uitrustings- en optuigingsvoorwerpen, van de meubileringsvoorwerpen en van de scheepsproviand, aangekocht door de reders ter visserij.**

De dienstbrief van 25 maart 1953, nr. E.T. 2, bepaalt de voorwaarden waaronder de reders ter visserij, wier vaartuigen uitsluitend tot de zeevisserij bestemd zijn, gemachtigd kunnen worden zich in hun magazijnen tegen betaling van de faktuurtaks de uitrustings- en optuigingsvoorwerpen, de meubileringsvoorwerpen en de scheepsproviand te laten leveren, die aan boord der bedoelde vaartuigen gebruikt of verbruikt worden.

**12. Door de koper zelf aan boord van een zeeschip geleverde scheepsproviand.**

Zoals paragraaf 7 hierboven het herinnert, is de vrijstelling van overdrachts- en faktuurtaks slechts van rechtswege verkregen voor de verkoop van scheepsproviand van zeeschepen op voorwaarde dat de verkoper zelf de levering aan boord doet.

Niettemin mag de levering van scheepsproviand aan een in België gevestigde koper (reder, handelaar, enz.) die deze proviand zelf aan boord van een zeeschip brengt, bij toepassing van artikel 23, 2 van het Wetboek, gebeuren tegen betaling van de faktuurtaks van 4,50 p.d. in plaats van de overdrachttaks of van de weeldetaks indien, op het ogenblik dat de goederen aan de koper worden geleverd, deze voorzien is van de bestelling in uitvoering waarvan hij ze aan boord zal brengen ; de voorwaarden van deze vermindering zijn bepaald door par. 1, gewijzigd, van de aanschrijving van 10 juli 1940, nr. 56 (dienstbrief van 30 juni 1951, nr. E.T. 67.226) ; in het bijzonder moeten de door artikels 20, 22 en 26 van de Algemene Verordening voorgeschreven formaliteiten nageleefd worden. Evenwel is, bij wijziging van Artikel 22, 5°, de uitvoeringstermijn (aan boord brengen op één jaar bepaald.

Wanneer de koper een reder is die handelt met het oog op de bevoorrading van zijn eigen zeeschepen, wordt de van de kapitein uitgaande aanvraag en, bij ontstentenis van dergelijke aanvraag, de door de reder zelf gegeven aankooporder met de in het vorig lid bedoelde bestelling gelijkgesteld.

De voor de binnenschepen bestemde scheepsproviand geniet het in deze paragraaf voorziene speciaal regime niet.

**vervolg blz 39**

# CASINO-KURSAAL OOSTENDE

**Night-Club**

**« LA CHAMPAGNE »**

ZATERDAG, 9 NOVEMBER
van 22 uur af

ZONDAG, 10 NOVEMBER
THE-DANSANT
van 16 tot 20 uur

## ROBERT PIQUET

**Merino Costa**
en zijn orkest

**FRANZ ANDRE**
piano

---

VRIJDAG 8 NOVEMBER
te 20 uur
**CONFERENTIE**
**« AMITIES FRANCAISES »**

**„LA BELLE HISTOIRE DE VERSAILLES"**

**door Alain Decaux (R.T.F.)**

**Plaatsen : 50 F**
Lokatie : Sekretariaat
« Amitiés Françaises »
Tel. : (059) 772.34

---

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

---

**KONINKLIJKE SCHOUWBURG OOSTENDE**

VRIJDAG 8 NOVEMBER
te 20 uur

**Toneelavond door**
**« Theater » Arnhem**

onder de auspiciën van het
Kultureel Centrum Oostende
en de « Vriendenkring
Nederlands Toneel »

**„DON JUAN" OF DE LIEFDE VOOR DE MEETKUNDE**

**van Max Frisch**

Met TOM LENSINK
in de hoofdrol

Plaatsen : 80, 60, 40 en 30 F

---

ZONDAG 10 NOVEMBER
te 20 uur

**De « Productions Georges Herbert » stellen voor :**

**„LE ROI DE L'UNIVERS"**

van Gabriel Arout
met
**PIERRE BRASSEUR**
**en**
**CATHERINE SAUVAGE**

Plaatsen : 175, 110 en 80 F

---

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

(6474W—1130N—4030V)

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

# UW BANK ?

# De Kredietbank

# NATUURLIJK !!!

(4029V)


## BERICHT VAN DE REDERSCENTRALE

# De misthoorn te Nieuwpoort

In aansluiting met het artikel « de moeilijkheden met de misthoorn te Nieuwpoort » verschenen in het vorig nummer van dit blad, stellen wij het ons tot taak onze leden/reders ook van het verder verloop van deze aangelegenheid op de hoogte te stellen.

Nadat door de heer VERBANCK, Directeur van de Stedelijke Vismijn te Nieuwpoort, bij de Rederscentrale V.Z.W.O. werd aangedrongen opdat aan deze toestand zou verholpen worden namen wij onmiddellijk kontakt op met de bevoegde Dienst van het Zeewezen teneinde hen deze zaak ter kennis te brengen en te aktiveren. Laatstgenoemde Dienst deelde ons echter mede reeds op de hoogte te zijn van de toestand, dat de nodige technici reeds ter plaatse waren en dat de opzoekingen naar dit defekt lang niet gemakkelijk waren daar het mekanisme van de misthoorn in perfekte staat was en er diende gezocht te worden naar een storing in de ondergrondse leidingen. Gezien de ernst van de toestand en de grote gevaren, welke hieraan verbonden waren voor binnenkomende vaartuigen werden onmiddellijk nog meerdere specialisten ter plaatse gezonden om de reeds aan gang zijnde werken te bespoedigen.

Het was met genoegen, dat wij reeds de volgende morgen telefonisch bericht ontvingen van het Loodswezen dat het defekt werd opgespoord en hersteld.

Eens te meer dient hier de nauwe samenwerking te worden onderlijnd tussen officiële instanties en bedrijfsmiddens en in deze gedachtengang is het ons een aangename plicht onze erkentelijkheid te betuigen jegens de betrokken verantwoordelijke persoon.

Rederscentrale V.Z.W.O.

# ARTIKEL 126

vervolg van blz 37

**13. In Par. 10 tot 12 niet voorziene stukken en voorwerpen.**

Deze categorie omvat :

de stukken en voorwerpen die bij het gebruik hun identiteit en hun eigen karakter verliezen (zie paragrafen 2 en 8).

degene die gebruikt worden bij het bouwen van het eigenlijk vaartuig (zie par. 5, **in fine**) ;

degene die, wegens hun aard, zouden kunnen aangemerkt worden als uitrustings-, optuigings- of meubileringsvoorwerpen, maar die, vóór hun plaatsing, door de bouwer of de hersteller aan een andere bewerking of behandeling dan het nazicht worden onderworpen.

In de regel, zoals gezegd in par. 9, is de overdrachttaks (of eventueel de weeldetaks) verschuldigd voor de aankoop van deze stukken en voorwerpen.

Evenwel is artikel 23, 2° van het Wetboek, van toepassing in de volgende gevallen :

1° **Stukken en voorwerpen welke moeten dienen tot het bouwen van zeeschepen bestemd om onder vreemde vlag te varen, van binnenschepen die aan een in het buitenland gehuisveste persoon moeten geleverd worden of van binnenschepen bestemd om uitsluitend buiten Europa te varen.** De **bouwers** zijn gemachtigd om zich in het land, tegen betaling van de faktuurtaks van 4,50 P.D., de stukken en voorwerpen te laten leveren welke aangeduid zijn onder letter A, 1° tot 6°, van artikel 1 van het ministerieel besluit van 4 maart 1927 en bestemd zijn om gebruikt te worden bij het bouwen van de zojuist opgesomde schepen, voor zover zij, op het ogenblik van deze levering, voorzien zijn van de bestelling van het vaartuig. De te vervullen voorwaarden zijn bepaald door artikels 20, 22, 25, 1° en 26 van de Algemene Verordening.

2° **Stukken en voorwerpen bestemd om gebruikt te worden voor de herstelling van zeeschepen die onder vreemde vlag varen, van binnenschepen die toebehoren aan een in het buitenland gehuisveste persoon, of van binnenschepen die uitsluitend buiten Europa varen. De herstellers** zijn gemachtigd om zich in het land tegen betaling van de faktuurtaks van 4,50 p.d. in plaats van de overdrachttaks de stukken en voorwerpen te laten leveren welke aangeduid zijn onder letter A, 1° tot 6° van artikel 1 van het ministerieel besluit van 4 maart 1927 en bestemd zijn om door hen aangewend te worden voor de herstelling van de zojuist opgesomde schepen. De te vervullen voorwaarden zijn bepaald door par. IX van de aanschrijving van 10 juli 1940, nr. 56, de aankopen van uitrustings- en optuigingsvoorwerpen, die gebeurden tegen betaling van de faktuurtaks van 4,50 P.D. overeenkomstig hetgeen gezegd wordt in par. 10, dienen natuurlijk niet voor te komen in het speciaal register waarvan het houden voorgeschreven wordt door par. IX van deze aanschrijving.

Indien de hersteller eveneens scheepsbouwer is, of indien hij zich ook met andere werken en leveringen bezighoudt, zijn de onder 1° hierboven voorziene voorwaarden (voorafgaande bestelling, enz.) van toepassing voor de aankoop in het land van de door het ministerieel besluit van 4 maart 1927 bedoelde stukken, die bestemd zijn en gebruikt te worden bij het bouwen of het herstellen van de 1° en 2° aangeduide zee- en binnenschepen.

## HOOFDSTUK IV

**Invoer van stukken en voorwerpen voor zee- en binnenschepen bestemd.**

**14. Overzicht van het douane regime toepasselijk op de uitrustings-, optuigings-, en meubileringsvoorwerpen.**

Krachtens de inleidende bepalingen van het Tarief van invoerrechten (Par. 13, aliena I, letter H) en krachtens artikel 29 van het ministrieel besluit van 19 december 1947 (zie ook vrijdommeninstruktie van 15 oktober 1952, nrs 178 tot 191) kunnen de uitrustings- en optuigingsvoorwerpen ingevoerd door bouwers, herstellers, reders, enz., en niet vrijgesteld van invoerrechten door het Tarief zelf, met vrijstelling toegelaten worden in de volgende voorwaarden. Indien het gaat om voorwerpen die, wegens hun aard, enkel kunnen dienen tot het uitrusten of optuigen van zee- en binnenschepen, worden zij van ambtswege met definitieve vrijstelling toegelaten. Indien het gaat om andere voorwerpen is de vrijstelling ondergeschikt aan een voorafgaande machtiging die de bijzondere na te leven voorwaarden vaststelt ; de invoer geeft aanleiding tot het lichten van een borgbrief nr. 133 ; deze laatste moet vervolgens aangezuiverd worden door het plaatsen der voorwerpen aan boord van een zee- of binnenschip, verrichting die vastgesteld wordt door middel van een duplicaat van borgbrief nr. 133 B.

De voor de scheepvaart niet onontbeerlijke voorwerpen en, in 't bijzonder, de meubeleringsvoorwerpen, kunnen slechts de vrijstelling der invoerrechten genieten indien zij bestemd zijn voor een zeeschip met uitsluiting van de binnenschepen en indien hun wederuitvoer aan boord van dit zeeschip regelmatig door de douane vastgesteld is. Wanneer deze voorwaarden verenigd zijn, wordt er gebruik gemaakt, zoals voor de uitrustings- en optuigingsvoorwerpen van borgbrieven nr 133 en van duplicaten nr 133 B.

**15. Regime toepasselijk inzake overdrachttaks of weeldetaks en faktuurtaks.**

De paragrafen 16 tot 18 bepalen in welke gevallen en onder welke voorwaarden vrijstelling van overdrachttaks (of van weeldetaks) verworven is krachtens artikel 36 van het Wetboek. In deze gevallen is de faktuurtaks van 4,50 p.d. — 1,80 p.d. in de toestand beoogd door artikel 59/4 van het Wetboek — verschuldigd op de door de invoerder gedane aankoop ; nochtans is de door deze laatste uit het buitenland ontvangen faktuur van deze taks vrijgesteld indien de levering aan boord door hem gedaan wordt binnen de twaalf maanden na de invoer (zie artikel 59/2 van het Wetboek).

In par. 19 worden de gevallen aangehaald waar vrijstelling van overdrachttaks (of weeldetaks) verworven is op grond van artikel 37 van het Wetboek. In deze gevallen is de door de bouwer of de hersteller ontvangen aankoopfaktuur, zonder onderscheid, aan de faktuurtaks van 4,50 p.d. onderworpen.

**16. Uitrustings- en optuigingsvoorwerpen.**

De vrijstelling van overdrachttaks (of van weeldetaks) is aan geen enkel bijzondere formaliteit ondergeschikt wanneer de ingevoerde voorwerpen wegens hun aard enkel tot het uitrusten of optuigen van zee- of binnenschepen kunnen dienen op voorwaarde dat de geadresseerde een bouwer, hersteller, reder of eigenaar van zee- en binnenschepen is en hijzelf de voorwerpen aan boord van een zee- of binnenschip plaatst. Nochtans, ongeacht de hoedanigheid van de aangever, wordt er gebruik gemaakt van een bulletin nr. 45. In het vak van dit bulletin dat normaal voorbehouden is tot het aanbrengen der zegels schrijft de aangever de melding « Uitrustings- of optuigingsvoorwerpen die door de geadresseerde zullen worden geplaatst aan boord van een zeeschip of binnenschip » en de ontvanger der douanen brengt er zijn datumstempel op aan. Het bulletin nr 45 moet vervolgens door de geadresseerde bewaard worden tot staving van zijn aankoop faktuur.

In de niet in vorig lid bedoelde gevallen, is de vrijstelling van overdrachttaks (of van weeldetaks) afhankelijk gesteld van de voorwaarden welke voorzien zijn voor de vrijstelling van invoerrechten, dit geldt zelfs voor de voorwerpen welke aan die rechten vrijgesteld zijn krachtens hun Nederlandse herkomst. Wat betreft de voorwerpen vrij van invoerrechten volgens het Tarief worden dezelfde regels nageleefd als voor de voorwerpen onderworpen aan die rechten, onder dit voorbehoud dat, in plaats van borgbrieven nr 133 en duplicaten nr 133 B, er gebruik gemaakt wordt van bewijzen van tijdelijke vrijstelling nr 47 F en van duplicaten nr 47 F2 ; deze laatste bescheiden worden steeds gebezigd wanneer het gaat om voorwerpen van Luxemburgse herkomst.

**17. Meubileringsvoorwerpen.**

De vrijstelling van overdrachttaks (of van weeldetaks) gaat samen met die van de invoerrechten bij de invoer van meubileringsvoorwerpen die aan boord van zeeschepen wederuitgevoerd worden op de wijze die in de douane-reglementering is voorzien (zie par. 14, laatste alinea). Dezelfde regels gelden voor de voorwerpen die krachtens het Tarief vrij zijn van invoerrechten en voor de voorwerpen van Nederlandse of Luxemburgse herkomst : de te gebruiken documenten zijn die welke aangeduid zijn onder par. 16, laatste lid.

**18. Scheepsproviand.**

De goederen die van het buitenland komen en die de invoerder als scheepsproviand aan boord van zeeschepen levert, genieten vrijstelling van overdrachttaks (of weeldetaks) mits de inzake tijdelijke vrijstelling voorgeschreven formaliteiten nageleefd worden en, inzonderheid, mits vaststelling van de wederuitvoer door de agenten van de douane.

Scheepsproviand die zich aan boord bevindt van schepen die de Belgische havens binnenvaren geniet vrijstelling van de taks mits naleving van de voorwaarden die inzake douane-reglementering bepaald zijn om, als dusdanig vrijgesteld te zijn van invoerrechten.

**19. Stukken en voorwerpen ingevoerd om gebruikt te worden in het bouwen of het herstellen van zee- en binnenschepen.**

De vrijstellingen die inzake overdrachttaks (of weeldetaks) toepasselijk zijn worden bepaald door nrs 50, 51, 63, 75 en 76 van de aanschrijving nr 2424 van 21 september 1953.

## HOOFDSTUK V

## VERHURINGEN

**20. Verhuringen van radioinstallaties, enz.**

Uitzonderlijk is het dat uitrustings- of optuigingsvoorwerpen in huur gegeven worden aan boord van zee- of binnenschepen. Het geval doet zich nochtans voor ten opzichte van de installaties van radiotelegrafie of van radiotelefonie.

In de lijn der hierboven uitgedrukte oplossingen mogen deze verhuringen beschouwd worden als zijnde in het buitenland verricht ; bijgevolg vallen zij niet onder toepassing van de taks gevestigd door artikel 76, 1° van het Wetboek.

**EINDE**

---

# DE MISSELIJKE GEUR IN DE NIEUWPOORTSE HAVENGEUL

Gezien de menigvuldige klachten aangaande de verpestende geur in de havengeul tengevolge van het lozen van de afvalwaters in de haven ter hoogte van de Oesterput heeft de intercommunale besloten tot bestrijding van de misselijke geur van het geloosde water in de havengeul te laten gebeuren door een buis die onder de waterspiegel zou aangebracht worden. De werken zouden ongeveer 20 miljoen F bedragen. Anderzijds zal de oorzaak van de verpestende geur bestreden worden door toepassing van de beperking tot het verwerken van het afvalwater. Voornamelijk in het zomerseizoen wordt de beperking over het hoofd gezien en is de toevloed vijf maal groter dan de mogelijkheid tot verwerking in het afwateringsstation. Aldus hoopt de intercommunale een einde te maken aan de wantoestand die de mensen van de Polder soms doet vluchten van de verpestende geur. Inmiddels wordt de mogelijkheid onderzocht om over te gaan tot uitbreiding van het station die zekerlijk de totale oplossing zou brengen. — (n)

# De grootste WAARBORGEN

*

# De snelste AFHANDELING

*

# De betrouwbaarste ONDERVINDING

*

# vindt U bij

# HULP IN NOOD

**H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE**

**Tel. (059) 716.89**

**NA BUREELTIJD :**

**P. Vandenberghe**
**Tel. (059) 725.23**

**Mw Valette**
**Tel. (059) 762.60**

**AGENTSCHAP „OOSTKUST"**

**OUDSTRIJDERSSTRAAT, 14, HEIST-aan-Zee**

**Tel. (050) 514.36**

**AGENTSCHAP „WESTKUST"**

**HAVENSTRAAT, 6, NIEUWPOORT**

**Tel. (058) 233.74**

# De beste verzekering voor vissersvaartuigen

**M E T**

**HET GROOTSTE AANTAL VERZEKERDE VAARTUIGEN DER KUST**
**MEER DAN 50 % VAN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT**
**GEEFT KREDIET AAN LEDEN VOOR NIEUWBOUW**

**BANK :**
**OOSTENDSE KREDIETBANK OOSTENDE**
**H.R. 11.151**
**P.C.R. 812.89**

(4118V)

# BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

**BELGIE**

**22/185(T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.**

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

Gedurende de periode van 11 tot en met 23 november 1963 zullen alleen op donderdag 14, donderdag 21 en vrijdag 22 november 1963 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sektor door artillerie.

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

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

**22/186 Correctief Nr 5 aan het Bericht aan Zeevarenden nr 1/2 A-1963.**

Para 7 c 1 b) Korte golf : tekst en tabel doorhalen en vervangen door : « De BELMAR berichten zullen worden uitgezonden op de volgende tijden en aangegeven frequenties : (geldig tot 1-3-1964) ».

**(i) Bestemming Afrika.**

(1) Zaterdag.
(2) Zondag.
(3) Weekdagen.

**22/187 Westdiep. — Stortboei Nieuwpoort herlegd.**

Positie : 51°10'10"N — 2°38'07"E.

| Tijden GMT | | Zenders | Frequenties (Khz) |
|---|---|---|---|
| 10.00 tot 12.00 | | O R U 4 | 21.510 |
| | | O R U 5 | 15.335 |
| 10.00 tot 13.00 | | O R U 3 | 17.860 |
| 13.30 tot 15.45 | (1) | O R U 3 | 17.860 |
| | | O R U 4 | 21.510 |
| | | O R U 5 | 15.335 |
| 13.30 tot 16.30 | (2) | O R U 3 | 17.860 |
| | | O R U 4 | 21.510 |
| | | O R U 5 | 15.335 |
| 16.00 tot 17.15 | (3) (2) | O R U 4 | 17.835 |
| 16.00 tot 18.15 | (3) (2) | O R U 5 | 21.510 |
| 17.30 tot 21.00 | | O R U 4 | 9.705 |
| 18.30 tot 21.00 | | O R U 5 | 11.850 |
| 16.00 tot 21.00 | (3) (2) | O R U 3 | 9.745 |
| 21.15 tot 23.00 | (3) (2) | O R U 3 | 9.745 |
| 23.15 tot 01.00 | (3) (2) | O R U 3 | 9.745 |
| **(ii) Bestemming Noord Amerika.** | | | |
| 23.15 tot 01.00 | | O R U 4 | 6.140 |
| **(iii) Bestemming Zuid Amerika.** | | | |
| 21.15 tot 23.00 | (3) | O R U 4 | 6.140 |
| **(iv) Bestemming Zuid Europa.** | | | |
| 12.15 tot 13.00 | | O R U 5 | 15.335 |
| 21.15 tot 23.00 | | O R U 5 | 7.140 |
| 23.15 tot 01.00 | | O R U 5 | 7.140 |

De lichtstortboei van Nieuwpoort werd herlegd in bovenstaande positie.

B.a.Z. 11/99(T)-1963 vervalt.

(Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken »).

**22/188 Westhinder-Vlissingen route. — Lichtboei gelegd.**

Positie : 51°23'15"N — 3°19'12"E.

De zwartse spitse lichtboei «W.1» met radarreflector werd gelegd in bovenstaande positie. De boei geeft witte schittering elke 5 seconden. (Afk. : S 5 sec).

(Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken » en Lichtenlijst 1962 — Nr. 221).

**22/189 Schelde. — Schaar van Ouden Doel. Wijziging in de betonning.**

1. Verplaatsen naar :

a. 51°20'30"N — 4°15'15".5E de zwarte spitse ton Nr. O.D.3.

b. 51°20'16".5N — 4°15'55"E de zwarte spitse ton met kegel Nr. O.D.5.

c. 51°20'46"N — 4°15'10"E, de rode stompe ton Nr. O.D.2.

d. 51°20'27"N — 4°15'43"E, de rode stompe ton Nr. O.D.4.

2. Minste diepten in dm GLLWS :

| | |
|---|---|
| Middenvaarwater | 19 |
| Spitsetonskant | 16 |
| Stompetonskant | 18 |

De drempel ligt tussen de tonnen Nrs 4 en 5.

(Zie Belg. krt. « Schelde »).

**NEDERLAND**

**22/190 Wielingen. — Wrak « Fort Maisonneuve ». Wrakdiepte gewijzigd.**

Op ± 51°24'.2N — 3°21'.7E de wrakdiepte wijzigen in een afgedregde wrakdiepte van 103 dm.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»).

**22/191 Wielingen. — Betonning gewijzigd.**

1. Opgenomen :

a. ± 51°24'.7N — 3°20'.5E de groene stompe wraklichtboei.

b. ± 51°24'.8N — 3°24'.7E de RWVS stompe lichtboei « A.3 ».

c. ± 51°24'.8N — 3°27'.9E de RWVS spitse lichtboei « A.4 ».

d. ± 51°25'.3N — 3°29'.1E de groene stompe wraklichtboei.

e. ± 51°26'.1N — 3°31'.5E de rode stompe ton nr. 8.

f. ± 51°26'.2N — 3°32'.7E de rode stompe ton nr. 10.

2. Gelegd op :

a. 51°24'32"N — 3°20'46"E een rode lichtboei met radarreflector « Nr. 2 » : I r 8sec.

b. 51°25'04"N — 3°24'11"E een rode stompe ton « Nr. 4 ».

c. 51°25'25"N — 3°27'34"E een rode lichtboei met radarreflector « Nr. 6 » : I r 8 sec.

d. 51°25'52"N — 3°30'00"E een rode stompe ton « Nr. 8 ».

e. 51°26'12"N — 3°33'16"E een rode stompe ton « Nr. 12 ».

f. 51°23'48"N — 3°22'40"E een zwarte lichtboei met radarreflector « Nr 3 » : GS (3) 15 sec.

g. 51°24'17"N — 3°25'35"E een zwarte lichtboei met radarreflector « Nr. 5 » : I 8 sec.

3. Verplaatst en vernummerd naar :

51°25'46"N — 3°32'50"E de rode stompe lichtboei A.5 welke tevens vernummerd wordt in « Nr. 10 ».

B.a.Z. 21/176(P)-1963 vervalt.

(Zie Belg. krtn. « Vlaamse Banken » en « Schelde » en Lichtenlijst 1962 — Nrs. 222, 226, 228, 230, 232, 235 en 244).

(Ned. B.a.Z. 3825 — H. 38780).

**22/192 Wielingen. — Betonning gewijzigd.**

1. Verplaatsen naar :

a. 51°24'16"N — 3°28'08"E de groene spitse wrakton.

b. 51°24'47"N — 3°30'17"E de BWVS spitse groene lichtboei GG en tevens het bijschrift wijzigen in « GG-B ».

c. 51°24'35"N — 3°32'20"E de groene spitse wrakton.

2. Op ± 51°25'.0N — 3°30'.3E het bijschrift van de BWVS spitse lichtboei wijzigen in « GG-A ».

(Zie Belg. krtn. « Vlaamse Banken » en « Schelde » en Lichtenlijst 1962 — Nrs 236 en 238).

(Ned. B.a.Z. 3865 — H. 38786).

**22/193 Wielingen. — Kruishoofd. Lichtsectoren gewijzigd.**

Positie : ± 51°23'.7N — 3°28'.3E.

Het licht van Kruishoofd is thans zichtbaar rood van onder de wal (074°) door E tot in 091°, nabij zwarte lichtboei Nr. 3 ; wit tot in 100°, nabij rode lichtboei Nr. 2 ; groen tot in 118°, nabij stompe ton Nr. 4 ; wit tot in 148° ; rood tot in 166°, nabij rode lichtboei Nr. 6 ; overigen wit.

(Zie Belg. krt. « Vlaamse banken» en Lichtenlijst 1962 — Nr. 234).

(Ned. B.a.Z. 3826 — H. 38780).

**22/194 Wielingen. — Nieuwe Sluis. Lichtsectoren gewijzigd.**

Positie : ± 51°24'.5N — 3°31'.4E.

Het licht van Nieuwe Sluis is thans zichtbaar rood van onder de wal (055°), nabij zwarte lichtboei Nr. 3 ; wit door E tot in 091°, nabij rode lichtboei Nr. 2 ; groen tot in 132°, nabij BWVS lichtboei GG-A ; wit door S tot in 261° ; overigens ongewijzigd.

(Zie Belg. krtn. « Vlaamse Banken » en « Schelde » en Lichtenlijst 1962 — Nr. 242).

**22/195 Zeegat van Vlissingen. — Oostgat. Betonning verlegd.**

Verplaatsen naar :

a. 51°313'39"N — 3°25'10"E de RWVS lichtbrulboei met radarreflector OG.

b. 51°31'10"N — 3°25'37"E de zwarte lichtbrulboei met radarreflector Nr. 1.

c. 51°30'31"N — 3°26'58"E de zwarte spitse ton Nr. 3.

d. 51°29'58"N — 3°27'58"E de zwarte lichtboei met radarreflector Nr. 5.

e. 51°29'26"N — 3°29'06"E de zwarte spitse ton Nr. 7.

f. 51°28'49"N — 3°30'03"E de zwarte lichtboei met radarreflector Nr. 9

g. 51°28'21"N — 3°30'29"E de WZHS bolton met ruit OG-DL.

h. 51°27'23"N — 3°31'08"E de zwarte lichtboei met radarreflector Nr. 11.

i. 51°26'57"N — 3°32'07"E de zwarte lichtboei met radarreflector Nr. 13.

j. 51°26'52"N — 3°32'28"E de zwarte spitse ton Nr. 15.

(Zie Belg. krtn. « Vlaamse Banken » en « Schelde »).

(Ned. B.a.Z. 3905 — H. 38793).

**22/196 Zeegat van Vlissingen. — Sardijngeul. Betonning verlegd.**

Verplaatsen naar :

a. 51°26'49"N — 3°32'57"E de zwarte suitse ton met kegel Nr. 1.

b. 51°26'42"N — 3°33'21"E de zwartse spitse ton Nr. 3.

c. 51°26'34"N — 3°33'47"E de RWHS lichtboei met radarreflector SG-W.

(Zie Belg. krtn. « Vlaamse Banken » en « Schelde » en Lichtenlijst 1962 — Nr. 308).

(Ned. B.a.Z. 3906 — H. 38793).

**22/197 Zeegat van Vlissingen. — Sardijngeul. Lichtsector gewijzigd.**

Positie : ± 51°26'.3N — 3°34'.6E.

Het hoge geleidelicht Sardijngeul is thans zichtbaar rood van 245° door W tot in 271° ; groen tot in 285°, overigens ongewijzigd.

(Zie Belg. krtn. « Vlaamse Banken » en « Schelde » en Lichtenlijst 1962 — Nr. 312).

(Ned. B.a.Z. 3907 — H. 38793).

**22/198 Vlissingen. — Oeverlicht. Lichtsectoren gewijzigd.**

Positie : ± 51°26'.4N — 3°34'.6E.

Het Oeverlicht, Boulevard de Ruyter,is thans zichtbaar rood van onder de wal (253°) tot in 270°, dekkende de wal van Walcheren ; wit door N tot in 059° ; groen tot in 071°, nabij zwarte lichtboei Nr. 3 ; wit tot in 077° ; rood door E tot in 104° ; groen tot in 111°, overigens verduisterd.

(Zie Belg. krtn. « Vlaamse Banken » en « Schelde » en Lichtenlijst 1962 — Nr. 314).

**22/199 Westerschelde. — Zuidergat. Onderwaterkabel opgenomen.**

1. Schrappen de onderwaterkabel van :

a. 51°23'59"N — 4°01'23"E, over
b. 5°124'23"N — 4°01'44"E, naar
c. 51°25'14"N — 4°03'09"E.

2. Op ± 51°24'.0N — 4°01'.4E schrappen het kabelbord.

(Zie Belg. krt. « Schelde »).

(Ned. B.a.Z. 3774 — H. 38751).

**22/200(T) Westerschelde. — Nauw van Bat. — Grondboringen.**

In de maanden oktober en november 1963 zullen grondboringen worden verricht nabij de volgende posities

a. ± 51°22'.8N — 4°08'.8E.
b. ± 51°23'.3N — 4°08'.9E.
c. ± 51°23'.3N — 4°09'.6E.
d. ± 51°23'.5N — 4°09'.0E.

De hierbij te bezigen verankerde boorbak, die des nachts en eventueel tijdens het weekeinde ter plaatse gestationeerd zal blijven, zal de voorgeschreven seinen voeren. De scheepvaart wordt verzocht op zo groot mogelijke afstand van de boorbak te passeren en de snelheid zoveel te minderen als verantwoord is.

(Zie Belg. krt. « Schelde »).

(Ned. B.a.Z. 3704(T) — H. 38773).

**DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 30-10-1963.**

28. Haven Zeebrugge. — Positie 51°21'00"N — 3°12'100"E. Verkeersignalen buiten dienst. 180725.

285. Zeebrugge rede. — Positie 51°21'30"N — 3°09'30"E. W-lijke stortlichtboei tijdelijk opgenomen. 251150.

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

# HEEFT KOMMERCIALISATIE VAN EEN ORGANISATIE ZOALS DE REDERSCENTRALE BETEKENIS EN ZIJN ER DE MOGELIJKHEDEN TOE ?

door J. Van Broeck,

SEKRETARIS REDERSCENTRALE SV

HANDELSVERENIGING VOOR BELGISCHE REDERS TER ZEEVISSERIJ

Op 30-7-1950 werd Rederscentrale s.v. gesticht met als doel alle maatregelen te treffen om de renderende uitbating der vissersvaartuigen in de mate van het mogelijke te waarborgen.

In de loop van het jaar 1961 werd de omschrijving van het doel verder uitgebreid en als volgt omlijnd : alle handelingen te treffen op industrieel, financieel en kommercieel plan, evenals alle kommerciële aktiviteit te ontplooien om de renderende uitbating van de vissersvaartuigen in de mate van het mogelijke te waarborgen met inbegrip van een stelsel van minimumprijzen.

Is dit enkel een aanpassing op papier geweest of houdt deze wijziging werkelijk iets in zich ? Zo ja, heeft dit betekenis en zo dit ook nog het geval mocht zijn, zijn daar dan wel werkelijk de mogelijkheden toe om resultaten te bekomen ?

Ziedaar de vragen welke wel eens gesteld worden en waarop de antwoorden, laat ons objektief zijn, tamelijk uiteenlopend zijn.

De gedachte van tot een zekere commercialisatie, in welke mate en welke richting dit opgevat is nu terzijde gelaten, is vast gegroeid in de schoot van Rederscentrale. Het is geen schijnmanoeuver geweest, wel integendeel. Het is een vaststaand feit dat het over een weloverwogen kwestie gaat, welke volgens een vaststaand plan zal uitgewerkt worden. Niet overhaastig (dat is al te dikwijls nadelig gebleken) maar zeker !

Het is nooit de bedoeling geweest dat de aktiviteit van de Handelsvereniging voor Belgische reders ter zeevisserij — Rederscentrale s.v. zich enkel zou beperken tot de opvangregeling. Er is immers nog de valorisatie, eventueel van het eigen aangevoerd produkt, eventueel van het opgevangen produkt. Is niet elke producent in eender welke sektor bij machte zijn eigen produkten aan de voordeligste voorwaarden aan de man te brengen ? Komt daarbij dat in sommige gevallen de produktiesektor hiertoe wel gedwongen wordt. Houdt de gewijzigde houding in dit verband iets in zich ? We wensen niemand voorbarig te overtuigen, maar ons antwoord is : alleszins. Heeft het betekenis ? Nu ja, dat hangt zo wel wat af van de interpretatie. Met een bederfelijk produkt, wat vis bij uitstek is, heeft een producent praktisch geen enkel middel in handen om tussen te komen in de prijsvorming.

Elk middel, hoe gering de waarde ook, is dus wel verantwoord en heeft zijn betekenis.

We zijn ons wel bewust dat we ons niet mogen dood staren met over de grenzen te kijken, maar aannemen dat alles wat zich in de ons omringende landen afspeelt **zonder betekenis** zou zijn, is zinloos.

Sterk gekoncentreerde en geïntegreerde bedrijven ontpoppen er zich ; gekoncentreerde rederijen welke tot een integratie overgaan van formaat om zich sterker te maken enerzijds en om het maximum te halen uit hun afzet van hun produkten anderzijds. Dit heeft betekenis en wanneer hieraan mocht getwijfeld worden, dan zal de toekomst de twijfel wel wegnemen door het belang van deze geïntegreerde aktiviteit uit te wijzen.

Dat Rederscentrale zich zal inlaten met de valorisatie van het aangevoerd produkt heeft alleszins betekenis. Het kan de reder ten goede komen en dat is toch maar de rol welke Rederscentrale te vervullen heeft.

Zijn de mogelijkheden er om een gunstig resultaat te bewerken en om niet te falen ?

Is Rederscentrale geen organisatie met 450 aangesloten leden en aldus een kapitaal van meer dan 1 mijard vertegenwoordigend ?

Alleszins meer dan een peulschilletje en het is iets wat maar al te vaak vergeten wordt. Het lukken hangt af van vele faktoren welke hier niet moeten aangehaald worden. De kracht is er, de installaties eveneens, het vast voornemen bovendien. Administratieve en technische inrichting is een kwestie van aanpakken. En wie leert er niet met schade en schande ?

Of we zullen lukken ? Ons antwoord : alleszins ! Aan de twijfelaars zeggen we : wait and see !

---

## GEEN VERKOOP TE NIEUWPOORT

Het bestuur van de vismijn laat weten dat op maandag 11 november in de stedelijke vismijn geen verkoop zal zijn, noch van vis, noch van garnaal, sprot of haring. — (n)

---

## DE KROMME HOEK TE NIEUWPOORT

Dhr Rammeloo, schepen en tevens voorzitter van de contactcommissie, heeft door zijn toedoen verkregen dat de defekte lampen langs de havengeul ter hoogte van de Kromme Hoek onmiddellijk zouden hersteld worden. Door zijn tussenkomst zal de verlichting van de kuisbank nabij de lange brug verder uitgebreid worden. Vooral de verlichting aan de Kromme Hoek speelt voor de vissers een grote rol om bij mistig weer de haven aan te doen. — (n)

## DINSDAG, 12 NOVEMBER

### Verkoop om 6 uur

De feestdag van de Wapenstilstand van 11 november valt dit jaar op een maandag. Er is die dag bijgevolg geen verkoop in de Oostendse vismijn. De aanvoer van die week zal dus moeten verkocht worden op twee dagen, de dinsdag en de woensdag. Waar er die week nogal wat IJslanders worden verwacht, een tiental, voorzien de reders dat die schepen hoofdzakelijk op de dinsdag aan de afslag zullen zijn. Van de andere kant moeten de handelaars hun vis zo vroeg mogelijk in het pakhuis hebben opdat ze deze zouden kunnen verwerken. Het is vooral IJslandse vis die in filets wordt getrokken en vandaar zijn de reders en de vishandelaars overeengekomen het verkoopuur te vervroegen tot 6 uur in plaats van 7 uur. Er zal dus van 6 tot 8 uur IJslandse vis worden verkocht aangezien men voorziet dat er een zevental IJslanders die dag op de markt zullen zijn. Het is wel te verstaan dat deze maatregel ten uitzonderlijke titel werd genomen en dat de volgende dag opnieuw te 7 uur met de verkoop wordt aangevangen. De verkoop van niet IJslandse vis, haring, enz. zal plaats hebben op de normale uren.

---

## TE KOOP

### Motorvissersvaartuig

„Hector-Frans" O.266, brutotonnemaat 108,89, nettotonnemaat 40,92 ; lengte 24.85 m ; breedte 6,65 m ; motor Deutz 240 PK ; hulpmotor Deutz 16 PK, met volledige inventaris.

Z.w. Mw H. Christiaen-Lenaers, Tarwestraat, 137, Oostende. (4031V)

---

## DIEFSTAL OP WERF TE ZEEBRUGGE

In de de nacht van zondag op maandag bemerkte een persoon tewerkgesteld in de Cokesfabriek van op de ovens licht met behulp van een zaklamp op de werf van dhr Robert Verheye gelegen aan het oude Ferry-Boat-dok. Hij verwittigde onmiddellijk de politie die zich naar de werf begaf. Onderweg konden ze een kleine personenwagen tegenhouden waarmede de inbrekers zich verplaatsten. De inzittenden Paul Degroote uit Lissewege en Vermaut uit Dudzele werden opgeleid. Zij hadden zich toegang verschaft tot de werkplaats, één van beiden was enkele tijd geleden aldaar tewerkgesteld, en er boormachines, klein werkgerief, sleutels, e.a. voorwerpen ontvreemd.

## POORTEN VAN DE OOSTENDSE VISMIJN TOEHOUDEN A.U.B.

Nu de temperatuur frisser is geworden en voorzeker in de eerstkomende maanden niet veel zal oplopen, zou men er kunnen voor zorgen dat de poorten die in de verkoophallen zijn aangebracht, gesloten gehouden worden. Er kan daar inderdaad heel wat koude door die gaten geblazen worden en het zijn niet allemaal ijsberen die in de vismijn staan. Ook voor de uitgestalde vis is de ingeblazen wind niet erg voordelig want die vis die in de trek staat, droogt volledig uit, waardoor het uitzicht lang niet aantrekkelijk blijft. Moesten er geen poorten aan zijn, er zou moord en brand geschreeuwd worden, nu ze er wel zijn moet men ze ook benutten.

---

## VISPROPAGANDA ST.-AMANDSBERG

**4 November :**

School Reinaertstraat, 4e graad, 1e groep. Theorie gerookte produkten Parlevliet. praktijk vismenu Globus.

**7 November**

Normaalschool St Amandsberg, 1e groep. Theorie garnalen. Praktijk garnalen Globus in alle vormen.

**8 November**

School Reinaertstraat Gent. 4e graad, 2e groep. Theorie kabeljauw, stokvis, labberdaan. Praktijk verse Baas en zonen. St Amandsberggift.

**12 November**

Gemeentelijke Meisjesschool St Amandsberg 1e groep. Theorie mosselen. Praktijk vismenu Globus.

**14 November**

Normaalschool St Amandsberg 2e groep. Theorie garnalen. Praktijk garnalen Globus. Verschillende recepten.

**19 November**

Gemeentelijke Meisjesschool St Amandsberg 2e groep. Theorie ronde vis. Praktijk met conserven Globus.

**21 November**

Normaalschool St Amandsberg 3e groep. Theorie garnalen. Praktijk garnalen Globus op alle manieren.

**26 November**

Gemeentelijke Meisjesschool St Amandsberg, 3e groep. Theorie platvis. Praktijk met alle soorten conserven Globus.

**28 November**

Normaalschool St Amandsberg, 4e groep. Theorie garnalen. Praktijk conserven garnalen Globus op toast.

# Ruimere aanvoer aan hogere prijzen in september 1963

Zowel wat de aanvoer als wat de prijzen betreft, is de voorbije septembermaand een meevaller geweest. Meteen was ook de opbrengst heel wat beter. Toch waren er ook enkele vissoorten die in kleinere hoeveelheid werden aangevoerd door onze schepen. Dit was het geval voor kabeljauw en schelvis, gullen, wijting en tong. In de meeste gevallen werd een flink stuk van het verlies weer goedgemaakt door de hogere prijzen zodat uiteindelijk de totale opbrengst ongeveer 4 miljoen hoger lag. Het feit dat haring en garnaal aan bijzonder lage prijzen werden verkocht deed uiteindelijk de totale gemiddelde prijs lager uitvallen dan vorig jaar. We kregen in totaal in september 1963 een aanvoer van 3.428.030 kg visserijprodukten ; vorig jaar in dezelfde maand kregen we 3.017.471 kg. De opbrengsten waren respektievelijk voor 1962 en 1963 : 32.943.356 F en 36.093.299 F. De gemiddelde prijs daalde van 10,91 F naar 10,52 F.

**VEEL MINDER KABELJAUW**

Kabeljauw is er heel zeker niet veel geweest op de markt in de voorbije maand. Wat we kregen kwam dan nog voornamelijk van de IJslande visgronden zodat Noordzeekabeljauw een echt luxeprodukt is geworden. Toch is het een feit dat de kwaliteit van IJsland- en van Noordzeekabeljauw steeds meer naar elkaar toekomt, wat meteen ook de prijs op een meer gelijk niveau brengt. Toch was er dit keer een nogal groot verschil in prijs aangezien de IJslandse kabeljauw verkocht werd aan 12,05 F en deze van de Noordzee aan 19,67 F. Beide prijzen zijn uitzonderlijk hoog en zeker toe te schrijven aan de schaarste. We kregen inderdaad slechts 193.000 kg IJslandse kabeljauw tegen vorig jaar in september 305.712 kg. Van de Noordzee waren deze cijfers 30.822 kg en 76.465 kg. Vorig jaar werd IJsland kabeljauw verkocht aan gemiddeld 8,77 F en Noordzee kabeljauw aan 15,08 F per kg. Beide soorten zijn dus ongeveer in dezelfde verhouding gestegen terwijl er in verhouding minder IJslandse kabeljauw werd aangevoerd. De totale opbrengst van deze vissoort was in 1962 2.683.000 F en in september '63 2.327.190 F.

**DURE IJSLANDSE GUL**

Waar er veel minder kabeljauw werd aangevoerd tijdens de voorbije septembermaand was dit ook het geval met de kleine kabeljauw of de gul. Toch waren de verschillen hier niet zo groot. Van de Noordzee-visgronden werd zelfs meer gul binnengebracht, dit dan vooral dank zij het feit dat er heel wat Noordschepen naar de thuishavens kwamen verkopen in tegenstelling met verleden jaar, toen deze gullen in Engelse havens terechtkwamen. De prijzen die voor deze gullen werden betaald waren op zijn zachtst uitgedrukt renderend, aangezien de IJslandse een gemiddelde bereikten van 9,41 F (5,68 F in 1963) en de Noordzee gullen 9,68 F bekwamen (10,61 F in 1963). Op te merken dat er bij deze gullen zeer veel kleine sortering was hetgeen de gemiddelde prijs nog waardevoller maakt. Deze gullen waren vooral bestemd voor de uitvoer en dan veelal naar Frankrijk. De aanvoer van IJslandse gul liep ondertussen terug van 216.853 kg naar 165.248 kg, deze van de Noordzeel liep op van 101.883 F naar 113.992 F. IJslandse gullen brachten dit jaar in de negende maand 1.555.660 F op, vorig jaar slechts 1.231.786 F. Deze van de andere visgronden werden verkocht voor 1.104.600 F en vorig jaar voor 1.081.610 F. Alles bijeen dus een hogere opbrengst bij een kleinere aanvoer van deze soort.

**MINDER SCHELVIS, MEER TOTTEN**

Onder de benaming schelvis, vinden we een aanvoer die kleiner werd van IJsland en toenam van de andere visgronden. Het moet hier echter worden opgemerkt dat van de andere visgronden niet zozeer schelvis dan wel totten werden aangevoerd. Nu zijn totten ook wel schelvis, maar voor de handel maakt dit een heel verschil uit. De prijzen wijzen dit trouwens ook aan want de Noordzeeschelvis is heel wat goedkoper dan de IJslandse. Dit komt dan weer niet alleen door het al of niet groot zijn maar ook door de kwaliteit zelf van de schelvis. Het heet dat de IJslandse schelvis de beste is ; we kunnen niet anders dan dit beamen.

Wat de cijfers betreft zien we dat er vorig jaar in september 239.196 kg werd gebracht tegen dit jaar 138.826 kg. De opbrengst van de IJslandse schelvis daalde van 2.250.945 F naar 1.566.125 F ondanks een prijsstijging van 9,41 F naar 11,26 F. De Noordzee schelvis bracht dit jaar 846.775 F op, hiervoor moest er ook 141.479 kg worden aangevoerd. Vorig jaar brachten de 82.294 kg nog 483.070 F op. Een lichte prijsstijging dus ook van deze schelvis dit jaar aangezien er nu 5,98 F voor werd betaald en verleden jaar 5,87 F.

**KOOLVIS WEER DUURDER**

Voor de IJslandse vissoorten werd in de maand september zeker een flinke prijs betaald. Nadat kabeljauw, schelvis en gul nogal duur van de hand gingen, kregen ook de verschillende koolvissorteringen zeer goede noteringen. Natuurlijk was grote koolvis het duurst. Toch werd ook nogal veel kleine koolvis aangevoerd, ook deze kregen renderende prijzen. De gemiddelde prijs bedroeg uiteindelijk dan ook 9,96 F, dit is iets meer dan verleden jaar toen 9,45 F werd betaald. De aanvoer was dit jaar in september groter, zij het dat er niet zo'n groot verschil was. Waar in 1962 een aanvoer werd geboekt van 273.868 F steeg deze aanvoer dit jaar tot 292.160 F. De grote koolvis ging voornamelijk zoniet uitsluitend naar de uitvoer, bestemming Duitsland. De kleinere koolvis werd eveneens voor het grootste gedeelte door de uitvoerders opgekocht. De kleinere kopers hadden soms eens de gelegenheid de gevijlde of de gekwetste te kopen. Spijtig genoeg werden er nogal veel van die kools verkocht. De gekwetste kools worden zelf steeds talrijker en dit is dan te wijten aan het kappen in de visruimen. Aan de reders hiertegen op te komen want zij zijn het die er het verlies van ondergaan. Ook de lossers zelf hebben er belang bij de vis zo weinig mogelijk te kwetsen gezien zij dikwijls volgens een procent op de opbrengst worden betaald. De opbrengst van de aangevoerde kools beliep dit jaar 2.911.290 F, vorig jaar bracht de koolvis 2.589.760 F op. Het spreekt vanzelf dat deze vissoort flink meehielp om de resultaten van de IJslanders renderend te maken.

**MINDER EN GOEDKOPERE WIJTING, SCHOL OOK GOEDKOPER**

Wijting werd zowat van alle visgronden aangevoerd, het meest echter wel van de Noord, de Witte Bank en de Kreeftenput. Van de beide laatste visgronden werd het meestal nogal kleine wijting, vandaar ook lage prijzen. Wijting van de Noord was doorgaans heel wat duurder en ook van betere kwaliteit. In totaal kregen we evenwel minder wijting op onze markt. De aanvoer ervan daalde van 170.850 kg naar 155.772 kg, de prijs was dit jaar eveneens lager en viel terug van 5,66 F tot 5,30 F per kg. De opbrengst van deze vissoort was niet bijzonder groot en beliep vorig jaar in september 967.745 F. Wijting moest in de vorige maand weinig worden opgevangen al werd dan vaak slechts de opvangprijs betaald.

Platvis werd in ongeveer gelijke hoeveelheid binnengebracht, vooral door de Witte Bankers, de Kreeftenputters en de Noordschepen. Van deze laatste visgrond was platvis steeds het duurst, de kwaliteit was hier ook het best. Groot platvis was er niet zo veel, meestal derde slag iek en platjes. Platjes kenden sterk wisselende prijzen die varieerden van de opvangprijs (200 F) naar bij de 800 F. De beste prijzen over de ganse maand werden echter betaald voor de platen. Deze waren meestal bestemd voor de Engelse markt. De totale aanvoer van deze vissoort daalde van 146.257 kg naar 143.828 kg. De prijs was dooreen genomen iets lager dan verleden jaar en bedroeg 8,34 F tegen 8,41 F vorig jaar. De totale opbrengst was meteen eveneens lager en daalde van 1.230.850 F naar 1.199.934 F.

**TONGEN BLEVEN SCHAARS EN PEPERDUUR**

De tongenaanvoer was evenals de vorige maanden weer erg klein. Dit zal voorzeker de eerstvolgende maanden nog niet veranderen zodat ook van prijsdaling niet veel zal in huis komen. Wat die prijs voor september betreft, deze was buitengewoon hoog en wellicht nooit voorheen zo hoog geweest. Er werd voor één kg tong inderdaad niet minder dan 72,68 F betaald, vorig jaar was dat 47,51 F. De duurste tongen waren doorgaans de middensorteringen, de goedkoopste waren nogal dikwijls de grootste soorten. Voor zover echter van goedkoop mag gesproken worden wat tong betreft. Dank zij deze fantastische prijs was er nog niet zulk groot verschil in opbrengst. De aanvoer daalde van 110.016 kg in september van vorig jaar naar 63.023 kg dit jaar. De opbrengst verminderde van 5.227.530 F tot 4.580.945 F. Toch was de tong de vissoort die het meest opbracht. De meeste tongen van deze 63 ton kwamen van het Kanaal en daar kregen we in verhouding soms grote vangsten waardoor deze schepen ook tot zeer mooie resultaten kwamen. De kleinste tongenvangsten waren voor de Witte Bankers die zelden tot 500 kg geraakten. Er was trouwens ook weinig belangstelling voor die visgrond.

De aanvoer van tarbot was zoal gelijk aan deze van de maand september van vorig jaar. Er was echter wel een lichte vermeerdering van die aanvoer en tevens een lichte stijging van de prijs. Meteen was ook de opbrengst hoger en werd een nieuw winstpunt geboekt ten opzichte van 1962. Er was betrekkelijk weinig grote tarbot die dan ook vaak erg duur werd verkocht en prijzen haalde die tot boven de 70 F opliepen, meestal echter werd er tussen 50 en 65 F vor

*(vervolg bladz. 45)*

# RONDELEZ MARCEL

**VOORHAVENLAAN, 34, OOSTENDE/OPEX**
**Tel. 713.49**

## Algemene ondernemingen

VAN

## Behang-, Glas- en Schilderwerken

* PUBLICITEIT
* DEKORS
* LETTERS
* BEHANGPAPIEREN
* BALATUM
* LINOLEUM
* PLASTIEKE VLOEREN
* ONDERHOUDSARTIKELEN

(4112V)

# Louis Gekiere

## en Co

P.V.B.A.
S.P.R.L.

## OOSTENDE

**TEL. : 059) 720.19**
**(059) 729.40**

**Telex : 08929**

GOLDFISH

(4110V)

## RUIMERE AANVOER AAN HOGERE PRIJZEN IN SEPTEMBER 1963

*(vervolg van bladz. 43)*

betaald. De kleinere soorten waren ook goedkoper en zodoende werd een gemiddelde prijs bereikt van 38,49 F tegen 38,29 F verleden jaar. De aanvoer steeg van 26.778 kg naar 27.395 kg, de opbrengst van 1.025.547 F naar 1.054.695 F. Tarbot werd van geen enkele visgrond in zeer ruime mate aangevoerd maar kwam toch hoofdzakelijk van de West, de Kreeftenput en de Witte Bank.

### EVEN VEEL, MAAR DUURDERE ROGGEN.

De roggenaanvoer kan moeilijk omvangrijk genoemd worden. Er werden dan doorgaans ook zeer goede prijzen betaald voor de verschilende rogsoorten. Er zijn in de Oostendse vismijn een vijftien tot twintig rogsoorten zodat het wat wil zeggen als deze allemaal vlot verkopen. De beste prijzen werden betaald voor schaat en keilrog. Verder kregen ook grote roggen, gladroggen en wilde roggen meer dan middelmatige prijzen, tenslotte was alleen de katrog en de kleine scherpstaart aan de goedkope kant. Dit kon evenwel niet beletten dat er een gemiddelde prijs werd bereikt van 12,10 F per kg hetzij 610 F per ben. Verleden jaar bedroeg die prijs 10,70 F of 535 F per ben. De aanvoer bleef ongeveer even groot maar nam toch iets toe en wel van 178.502 kg naar 179.691 kg. De opbrengst steeg van 1.913.450 F tot 2.193.180 F. Roggen kwamen meestal van het Kanaal en de West. Keilrog meestal van het Kanaal. De hoogste prijs die voor keilrog werd betaald in de voorbije maand was rond de 1.300 F.

### VEEL MEER « ANDERE SOORTEN »

Bij de « andere soorten » moeten we die vissoorten onderbrengen die hierboven nog niet werden vernoemd. Meestal echter gaat het hier om rode zeebaars, witte en blauwe leng, steenschol, rode knorhaan, heek, haai, zeehond en steenposten. De eerste soorten kwamen voornamelijk van de IJslandse visgronden en noteerden steeds erg gunstige prijzen. Vooral blauwe leng was bestendig zeer duur en daalde zelden onder de 500 F per ben. Rode zeebaars kende steeds goede belangstelling en ging gedeeltelijk naar het buitenland. Het was trouwens de uitvoer die de prijs bepaalde. Deze vissoort kreeg gewoonlijk van 400 naar bij de 600 F. Steenschol werd vooral door de Noordschepen aangevoerd ; de belangstelling vanwege de uitvoerders was hier zeer groot hetgeen de prijzen omhoog joeg tot rond de 30 F. Ook de kleine sortering werd zeer duur afgezet. Rode knorhaan was er niet zo veel en dit was dan de reden dat er zeer hoge prijzen voor betaald werden. Deze vissoort kwam zoals gewoonlijk veelal van het Kanaal. Ook heek werd weinig aangebracht en was ok bijzonder duur. Verder kregen zeehaai, zeehond en steenposten gewone prijzen. De totale aanvoer besloeg hier 1.294.877 kg tegen 942.803 kg vorig jaar. De opbrengst steeg in september 1963 tot 12.725.546 F waar vorig jaar slechts 9.390.694 F werd bereikt. De gemiddelde prijs van deze soorten was gezien de grotere aanvoer iets lager en daalde van 9,96 F naar 9,82 F.

De totale aanvoer van bodemvis tenslotte was groter dan verleden jaar en steeg van 2.871 ton naar 2.940 ton. De opbrengst liep op van 31.229.377 F naar 33.499.361 F en de prijs per kg steeg van 10,87 F naar 11,38 F.

Over de haring en de garnaal hadden we het al in een andere bijdrage. Beide soorten werden veel meer gebracht maar werden ook veel goedkoper verkocht. Toch was de opbrengst in verhouding telkens beter.

### BESLUIT

De maand september was zeer gunstig, eersten wat de aanvoer betreft en vervolgens wat de verkoop betreft. De belangstelling was de ganse maand bijzonder levendig, hetgeen in de hand werd gewerkt door slecht weder op de visserijgronden en anderzijds door de grote vraag uit het buitenland. Laten we hopen dat ook de nog resterende maanden van dit jaar in die zin verlopen.

# Het getuigschrift tot bekwaamheid tot het geven van zeevisserijonderwijs

In het Staatsblad van 26 oktober jl. werd het Koninklijk Besluit gepubliceerd, dd. van 24 september 1963 betreffende het getuigschrift van bekwaamheid tot het geven van zeevisserijonderwijs.

Het getuigschrift van bekwaamheid tot het geven van zeevisserijonderwijs wordt door de Zeevaartschool afgegeven. Het doet blijken dat de houder ervan bekwaam is tot het geven van technische vakken van het zeevisserijonderwijs.

Het getuigschrift kan alleen bekomen worden door die kandidaten die houder zijn van de diploma's voorgeschreven in artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 26 juli 1962, houdende vaststelling van de Bevoegdheidsbewijzen, vereist van het onderwijzend personeel der Rijksinrichtingen voor Zeevisserijonderwijs, en die voor de in artikel 3 bedoelde eksamenkommissie geslaagd zijn voor een eksamen waarvan de voorwaarden van welslagen en de stof opgegeven zijn in de bijlagen van huidig besluit.

De eksamenkommissie bestaat uit een voorzitter en uit ten minste vijf leden, benoemd door de Minister van Verkeerswezen, die bovendien een plaatsvervangende voorzitter en plaatsvervangende leden benoemt.

De voorzitter en de leden, alsook hun plaatsvervangers, worden gekozen uit ambtenaren en gewezen ambtenaren van het bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart ; leraars en lesgevers uit het officieel of vrij onderwijs en personen die bijzonder gevoegd zijn op grond van hun beroep of hun technische kennis.

De voorzitter en de leden, alsook hun plaatsvervangers worden voor elke eksamenzittijd benoemd, terwijl hun mandaat kan verlengd worden. Het is de Minister van Verkeerswezen die de datum en duur van elke zittijd bepaalt.

Tenslotte dient nog vermeld dat het Koninklijk Besluit van 14 april 1926 betreffende de instelling van een getuigschrift van bevoegdheid inzake onderwijs voor de zeevisserij wordt opgeheven.

### VOORWAARDEN VAN WELSLAGEN VOOR HET EKSAMEN

Het eksamen dat een schriftelijke schiftingsproef en een mondelinge proef omvat loopt over de hierna opgegeven stof :

| | Schriftelijke proef | | | Mondelinge proef | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | a | b | c | a | b | c |
| Kosmografie | 1 | 20 | 10 | — | — | — |
| Zeevaartkunde | 3 | 60 | 36 | — | — | — |
| Zeevaartrekenen | 3 | 60 | 36 | — | — | — |
| Instrumenten | 2 | 20 | (1) | 2 | 40 | (1) |
| Zeekaart | — | — | — | 2 | 40 | 24 |
| Zeemanschap | — | — | — | 3 | 60 | 36 |
| Weer- en Zeekunde | 2 | 40 | 20 | 2 | 40 | 20 |
| Viskunde | 1 | 20 | 10 | — | — | — |
| Zeerecht | 1 | 20 | 10 | — | — | — |
| Dokumenten | — | — | — | 1 | 20 | 10 |
| Zeeverslag | 1 | 20 | 10 | — | — | — |
| Radiotelefonie | 1 | 20 | 10 | — | — | — |
| | | 300 | 180 | | 20 | |

(1) Vereist minimum voor het geheel der twee proeven (schriftelijk en mondeling) : 48 punten.
a : Coëfficient.
b : Punten
c . Minimum

Worden tot de mondelinge proeven toegelaten, de kandidaten die voor de schriftelijke schiftingsproeven tenminste 60 t.h. van de punten (180 punten op 300) behaald hebben.

Worden afgewezen, de kandidaten die, voor de desbetreffende vakken, het minimum van de te behalen punten, zoals opgegeven in de voorgaande tabel, niet hebben behaald.

De kandidaten die voor het ganse eksamen, onverminderd de hiervoren gestelde eisen, tenminste 60 t.h. van de punten behaald hebben (300 punten op de 500) zijn geslaagd.

— (b)


**Vaartuig te koop**

**Vissersvaartuig te koop in zeer goede staat. Nieuwe sprotkorren, 2 nieuwe viskorren, 2 garnaalkorren, automatische garnaalzeef, en alle andere vereiste benodigdheden. Kostprijs 100.000 F. Zich wenden, Torhoutse steenweg, 268, Oostende.** (4006V)

**WEGENS ZIEKTE ·**

**Te koop :**

**Houten vissersvaartuig**

**met motor 160 PK**

— nog steeds varende —

Zeer voordelig.

Z.w. Beroepsvereniging Hand in Hand, Zeebrugge. (4012V)

**REDERS,**

**LEEST UW**

**VAKBLAD**

# Onderlinge Visafslag

# O. V. A.

**SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP**

**VISMIJN 70 A, 71, 71 A - OOSTENDE**

Stelt zich ten dienste van de reders voor alle verhandelingen betreffende de visverkoop ter Stedelijke Vismijn.
Speciale Afdeling voor Sociale aangelegenheden door zeer bevoegd personeel.

**Handelsregister Oostende 16841**

**Bank van Brussel**

**Bank Crédit Ostendais**

**Telefoon nr 721.73**

**Postcheckrekening nr 1333**

(4115V)

# Het produktie-apparaat in het teken van de sanering van ons visserijbedrijf

## ONZE REDERS BEZORGD OM TOEKOMST VAN EIGEN BEDRIJF

door BILLIAU Roland, redakteur van «Het Visserijblad»

Toen wij, bij het verschijnen van ons jongste eindejaarsnummer in ons traditioneel jaaroverzicht de overweging maakten dat, naast talrijke andere faktoren, de nieuwbouw van onze vissersvloot misschien wel het meest opvallende verschijnsel was geweest gedurende het afgelopen jaar, drukten wij tevens de hoop uit, dat onze visserij in het algemeen en het produktieapparaat in het bijzonder op een gunstig keerpunt waren gekomen; een kentering die een volledige sanering van ons visserijbedrijf zou mogen inleiden. De problematiek van onze visserijbedrijvigheid vertoont weliswaar een bijzonder kompleks karakter, en het zou absoluut verkeerd zijn onze aandacht uitsluitend af te stemmen op de evolutie van de vloot. Toch moet het ons van het hart dat het produktieapparaat aan de basis ligt en een beslissend karakter heeft in ons streven naar kwaliteitsaanvoeren.

Als wij ons thans — op weinig na een jaar later — de vraag stellen of wij in onze verwachtingen bedrogen zijn geweest, durven wij zonder aarzelen ontkennend antwoorden, wel integendeel...

De verwoede nieuwbouw welke wij thans zowat 3 jaar met steeds hernieuwde vreugde en enthousiasme beleven is geen broze eendagsvlieg gebleken, die slechts voor enkele bevoorrechten was weggelegd, wijl het voor anderen een hopeloos ter plaatse trappelen bleef. Het was een verschijnsel dat zowel door finantieel minder sterke ondernemingen werd ondernomen, als door anderen.

Sedert het jaardebut werden ONZE vissershavens op een niet ongevoelige wijze versterkt door het in de vaart brengen van nieuwe visserseenheden, meestal vaartuigen van het middenslagtype. Als wij in voorgaande zin spreken van ONZE vissershavens, en niet van onze DRIE vissershavens, zoals gebruikelijk dan heeft dit een bijzonder doel, want, naast Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort wordt thans ook te Blankenberge, die tot nog toe steeds een onbelangrijke rol had gespeeld in ons nationaal visserijbedrijf, aan nieuwbouw gedaan.

*De N.232 die verging in november 1962*

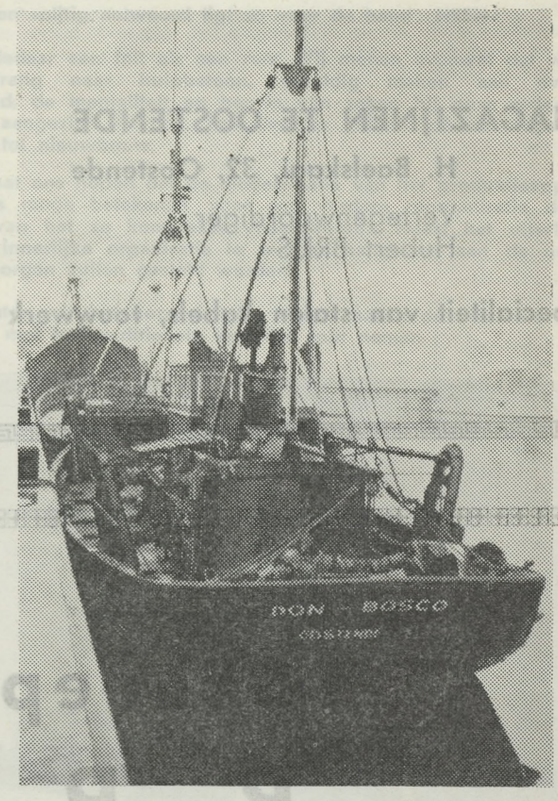
Vorig jaar kwam een nieuwe eenheid in de vaart, terwijl er thans door een binnenlandse werf gebouwd wordt aan een ander vaartuig, voor de Blankenbergse vloot.

x x x

Thans is het zover dat wij, zonder vrees de waarheid te kort te doen, kunnen beweren dat ons visserijbedrijf — sektor produktieapparaat — in goede doen is, en op basis van huidig nieuwbouwritme men de toekomst met een geruste blik mag tegemoet zien. Wij weten bij ondervinding dat deze toekomst — inzonderheid voor wat het visserijbedrijf betreft — steeds in een wolk van vaagheid en onzekerheid gedompeld werd, en dat de meest verrassende en onverwachte wendingen, schering en inslag zijn. Dit is evenwel steeds zo geweest, ook in het verleden, maar toen konden onze reders niet beschikken over de huidige middelen om hieraan het hoofd te bieden.

x x x

Wij zullen ons niet gewagen aan het opgeven van cijfers, omdat wij in het verleden hebben ondervonden, dat dit gelijk staat met het zich begeven op een gevaarlijk terrein.




*De O.140 « Don Bosco » die op 4 januari 1963 uitbrandde*

Hoeveel vaartuigen er nu precies voor rekening van Belgische reders gebouwd worden op binnenlandse of buitenlandse scheepsbouwwerven kunnen wij niet precies zeggen. Een juist cijfer geven is onmogelijk, omdat hierin van vandaag op morgen verandering kan komen. Zelfs de statistiek welke ons medegedeeld werd door een officiële dienst is onvolledig, en dit is nu heel gemakkelijk te verklaren. Wij persoonlijk kennen nog verscheidene reders waarvan de beslissing tot nieuwbouw nog enkel van een handtekening afhangt. Het bouwkontrakt, bestekken en plannen liggen bij hen thuis, terwijl zij ondertussen koortsachtig nog allerlei inlichtingen inwinnen.

Onder alle voorbehoud, en ons enerzijds baserend op de gegevens welke ons vanwege de voornoemde officiële dienst werd medegedeeld en anderzijds op onze eigen dokumentatie, willen wij wel vermelden dat er op huidig ogenblik 25 aanvragen tot nieuwbouw werden ingediend.

De onderverdeling per haven doet zich als volgt voor :

| | |
|---|---|
| — Oostende : | 9 |
| — Zeebrugge : | 14 |
| — Nieuwpoort : | 1 |
| — Blankenberge : | 1 |

vervolg blz 49

# Touw-, Garen- en Staaldraadfabrieken

## s.a. CABCORD n.v.

(Voorheen n.v. Marcel VERMEIRE)

**Fabrieken te HAMME** : Kapellestraat, 44
Tel. 052/48.641

**HORNU** : Tel. 04/73.221

**RENORY** : Tel. 04/43.31.83
04/43.53.30

**MAGAZIJNEN TE OOSTENDE**

**H. Baelskaai, 32, Oostende**

Vertegenwoordiger :
Hubert BRIJS

**Specialiteit van stalen kabels, touwwerk en visnetgaren voor de zeevisserij.**

(404V)

# Scheepsbouwwerf

# R. PANESI

P.V.B.A.

**NIEUWE WERFKAAI, 6 OOSTENDE**

**Tel. (059) 724.41**

## NIEUWBOUW en HERSTELLINGEN

* **TREILERS**
* **RIJNSCHEPEN**
* **KUSTVAARDERS**
* **TANKERS**

Gesticht in 1832

P.C.R. 31.29.38

(4108V)

# Het produktie-apparaat in het teken van de sanering van ons visserijbedrijf

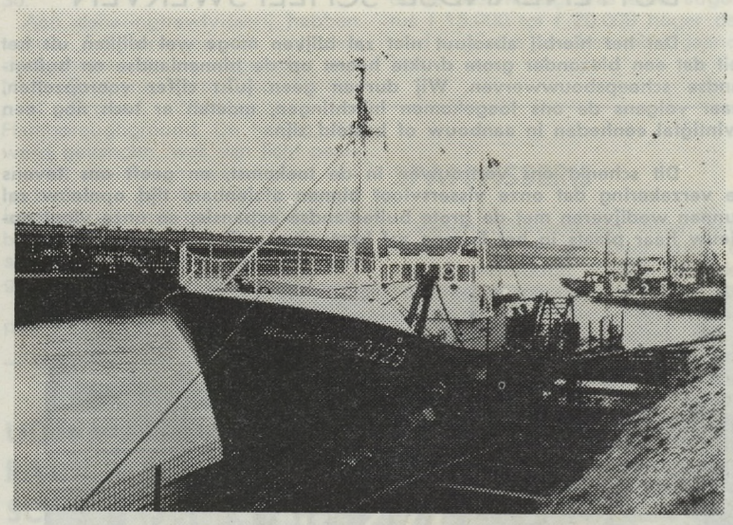
vervolg van blz 47

Van deze 25 eenheden worden er 20 gebouwd op binnenlandse scheepsbouwwerven, terwijl de resterende 5 besteld werden of in aanbouw zijn op buitenlandse werven, in huidig geval allen bij onze noorderburen. Vermeldenswaardig is ook wel dat het overgrote deel van de aanstaande versterkingen voor onze vissersvloot in staal gebouwd worden, zodat terloops kan gemeld worden en herinnerd aan het feit dat er voor de in hout bouwende scheepswerven nog weinig toekomst is weggelegd. Het mag tenandere als een bewijs gelden dat deze laatsten overschakelen op ijzerbouw.

## LOGISCHE REDENERING EN GEZOND VERSTAND HALEN HET...

Als wij thans even nagaan welke nu precies de faktoren zijn die aan de basis liggen van deze verwoede nieuwbouw, zullen velen antwoorden — en misschien ook wel terecht — de wet op de kredietverlening aan de zeevisserij, vastgelegd bij wet van 23 augustus 1948 en de sloopprémie, bepaald bij wet van december 1961.

Wij geven grif toe — en zijn de eersten om ons te verheugen in het begrip welke de hogere overheid betuigd heeft voor ons visserijbedrijf — dat deze beide punten een hoofdzakelijke rol hebben gespeeld en wel zullen blijven spelen. Er is evenwel meer... veel meer !!!



*De O.229 « Roger - Jeanine » van reder Calcoen Engel, die in maart 1963 in de vaart kwam*

Wij bedoelen hier de wet van het gezond verstand en de logische redenering. Deze ongeschreven wet berust niet op geleerde en ingewikkelde bewoordingen. Zij huist echter in het brein van de vele onzer reders, en komt vaak tot uiting in de meest verrassende omstandigheden.

Veelvuldige malen werden wij in de gelegenheid gesteld — hetzij bij 'n tewaterlating, hetzij bij 'n doopplechtigheid — een kort gesprek te voeren met de reders wiens vaartuig zopas het onderwerp kwam uit te maken van één dezer voornoemde ceremonies. Natuurlijk ging het, hoe zou het ook anders kunnen, over de nieuwbouw en de redenen welke de reders ertoe hadden aangezet dusdanig te beslissen.

Ontstellend was het te moeten vaststellen dat het overgrote deel der in casu verkerende reders er precies dezelfde mening op na hielden. Op weinigen na, waren allen in de eerste plaats...

## BEZORGD OM DE TOEKOMST

Noch het feit dat het oude vaartuig versleten was of niet langer rentabel, noch de voortzetting van het bedrijf van vader op zoon voor hen die in dit geval verkeerden, noch de steeds groter wordende reparatiekosten, werden vernoemd; of toch wel, maar dan in ondergeschikt belang. Eén zaak lag hen evenwel als een schrikbeeld voor ogen : HET GROTE VRAAGTEKEN WELKE DE TOEKOMST DAARSTELT.

Wat zal het zijn eens dat de visserijpolitiek van de E.E.G. of enig andere internationale organisatie van kracht wordt, en onze aanvoerhavens noodgedwongen hun poorten zullen moeten openen voor massale aanvoeren door vreemde en grotere treilers ? Zullen onze oudere, zonder daarom versleten eenheden, inzake kwaliteit en kwantiteit met gelijke middelen kunnen wedijveren met deze buitenlandse eenheden ? In welke mate zullen zij hiervan de nadelen moeten ondergaan ? Hoelang zullen zij hieraan het hoofd kunnen bieden ?

KORTOM, ZULLEN ZIJ IN DERGELIJKE OMSTANDIGHEDEN NOG REDEN VAN BESTAAN HEBBEN ?

Een spijtig antwoord ligt zo voor de hand : NEEN !

Ziedaar een feit als een rots. Wij menen evenwel dat wij ons, in onze drang naar hulpbetoon, schuldig maken aan overdrijving. Inderdaad, de mentaliteit en begrip van zaken bij onze reders kan als gezond aangezien worden. Ten bewijze hiervan de alomtegenwoordige tendenz tot nieuwbouw.

Laat ons hopen dat de modernisatie van het produktieapparaat een stimulans moge betekenen voor een verdere reorganisatie der andere takken van het zo komplekse visserijbedrijf. Naast het uiterlijke dient ook de innerlijke organisatie te worden aangepast aan de grote eisen welke morgen zullen gesteld worden.

Laten wij het gezegde «De kleren maken de man» nu eens voor eenmaal met het traditionele korreltje zout nemen.

*De Z.564 « Saduc » van Savels Gilbert die de Zeebrugse vloot in mei 1963 kwam aanvullen*

# Het produktie-apparaat in het teken van de sanering van ons visserijbedrijf

## WIJZIGINGEN AAN ONZE NATIONALE VISSERSVLOOT

**Dat gedurende de afgelopen periode de wijzigingen aan onze nationale vissersvloot wel een heel bijzonder karakter hebben moge blijken uit de hieronderstaande lijnen. Wij achten het dan ook nuttig een overzicht te geven van de verschillende wijzigingen welke zich in onze vissersvloot hebben voorgedaan.**

**SEDERT 1 JANUARI 1963 VERLIETEN DE HIERNA VERMELDE VISSERSVAARTUIGEN ONZE VLOOT :**

**N.232 «Op Gods Genade» van de rederij Durnez, vergaan op 19-11-1963;**
**O.128 «Reine des Anges», Verleene Engel, geschrapt op 28-1-1963;**
**Z.60 «Zilvermeeuw», Bogaert M. & Gheyle P. & J., geschrapt op 30-9-'63;**
**O.208 «Femina», Sleuyter Pierre, geschrapt op 2-4-1963 (verkocht aan het buitenland);**
**N.33 «Suzette», Verleene Engel, vergaan op 3-4-1963;**
**O.140 «Don Bosco», Rederij Rubben & Jungbluth, (volledig uitgebrand op 4 januari 1963);**
**N.813 «Roger-Irma», Roetinck J., geschrapt uit de vloot op 13-3-1963;**
**Z.461 «'t Vertrouwen», Serie E. & Vandierendonck C., geschrapt uit de vloot op 20-5-1963;**
**Z.528 «Louis-Irène», Mevr. Verhamme Maria, geschrapt uit de vloot op 15-5-1963;**
**O.780 «Stormvogel», Mevr. Vandenberghe, geschrapt uit de vloot op 4-6-1963 (vergaan);**
**N.423 «De Gino», Christiaen J. & Lemey L., geschrapt op 6-8-1963.**

**ANDERZIJDS KWAMEN DE HIERNAVOLGENDE EENHEDEN ONZE VLOOT VERRIJKEN :**

**O.229 «Roger-Jeanine», Calcoen Engel, in de vaart sedert 9-3-1963;**
**O.369 «Koningin der Engelen», Verleene Engel & Lucien, in de vaart sedert 2-3-1963;**
**O.334 «Anita», Rederij Seghers, in de vaart sedert 8-4-1963 ;**
**Z.402 «Atlantis», Gebr. Vantorre pvba, in de vaart sedert 17-6-1963;**
**Z.564 «Saduc», Savels Gilbert, in de vaart sedert 16-5-1963;**
**Z.580 «Poseidon», Gheselle Jan, in de vaart sedert 18-4-1963;**
**Z.415 «Zeearend», Vandierendonck René, in de vaart sedert 20-2-1963;**
**Z.527 «Mercurius», Neyts Th. & L., in de vaart sedert 18-5-1963;**
**Z.431 «Judith», Cattoor Henri, in de vaart sedert 27-7-1963;**
**Z.509 «Telstar», Rederij «De Wielingen» pvba, in de vaart sedert 9-9-1963;**
**Z.591 «De Dageraad», Rappe Oscar, in de vaart sedert 27-9-1963;**
**O.176 «Romeo», Viaene Romeo, in de vaart sedert 8-10-1963;**
**O.188 «Erna», Vanderveen Frans, in de vaart sedert oktober 1963.**

**Dit maakt in totaal 13 nieuwe eenheden sedert 1 januari 1963, wat toch wel als een sukses mag aangezien worden. Het dient hierbij toch wel even opgemerkt dat het overgrote deel van deze nieuwe vaartuigen gebouwd werden voor rekening van reders van de oostkust, terwijl voor de Oostendse haven 5 nieuwe eenheden in de vaart kwamen.**

*De O.369 « Koningin der Engelen » kwam in de maand maart in de vaart*

## GROTE DRUKTE OP BINNENLANDSE EN BUITENLANDSE SCHEEPSWERVEN

**Dat het hierbij absoluut niet zal blijven moge wel blijken uit het feit dat een biezonder grote drukte heerst op de binnenlandse en buitenlandse scheepsbouwwerven. Wij durven geen juist cijfer vooropzetten, maar volgens de ons toegekomen inlichtingen, moeten er toch nog een twintigtal eenheden in aanbouw of besteld zijn.**

**Dit schenkt ons vertrouwen in de toekomst, en geeft ons tevens de verzekering dat onze vissersvloot binnen afzienbare tijd opnieuw zal kunnen wedijveren met de grote buitenlandse expansie, en onze vloot opnieuw haar plaats in het Europa zal heroveren welke zij weleer innam.**

*De Z.509 « Telstar » van de rederij « De Wielingen » pvba, deed in de maand oktober zijn maidentrip.*

# NEDERLAND

## Loggers weinig suksesvol met trawlvissen op verse vis

Het overzicht van de visserij in augustus van de direktie van de visserij vermeldt dat vanuit IJmuiden zestien loggers aan de trawlvisserij op verse vis hebben deelgenomen en vanuit Scheveningen één. Op de Klaverbank, Puzzle Hole, bij de Pit, Westhole en Tea Kettle Hole vingen deze schepen schelvis, kabeljauw, wijting, schol en tong. De uitkomsten waren laag, want de loggers hadden te geringe motorvermogen. Uit het rayon zuid hebben 36 kotters op verse vis gevist met de trawl bij de Wintertonbank, de Bruine Bank tot aan Tea Kettle Hole en in de derde week van augustus in het nabije kustgebied. Uit Scheveningen kwamen zeventien kotters in aktie en vanuit IJmuiden 64. Ze visten op de Klaverbank, Puzzle Hole, bij de Pit, West Hole, Tea Kettle Hole en P-boeienlijn, Diepe Gat en Bruine Bank. Gevangen werd schol, wijting, bot en tong. De resultaten waren matig tot slecht, vooral daar er weinig tong werd gevangen. Uit het rayon noord namen 174 schepen aan deze visserij deel, uit het rayon noord-oost 30.

Aan deharingtrawlvisserij hebben vanuit Scheveningen 51 schepen deelgenomen op de visgronden van North Eastbank, Farn Deep, Hartlepool Ground, Whitbyground en Flamboroughground. De haring, die werd gevangen, was van licht paairijp tot paairijn en overwegend van middelbare grootte. De bijvangst bestond uit makreel, schelvis, kabeljauw, koolvis en wijting. De resultaten waren van goed tot zeer goed.

Vanuit IJmuiden namen 75 schepen aan deze visserij deel. Gevist werd op en in de omgeving van de Vikingbank, Fairbank, Eastbank, Farndeep, Flamboroughhead, Grote Vissersbank, Inner Shoal en Claydeep. Gevangen werd makreel, haring, schelvis, wijting en kabeljauw. De aanvoer van gezouten haring, zowel gekaakte als gesteurde, was groot. De haringtrawlvisserij werd buiten de genoemde loggers en trawlers ook uitgeoefend door kotters. Vanuit Scheveningen namen 4 schepen deel, vanuit IJmuiden 65, en wel bij Farndeep, Flamboroughheadground, Inner Shoal, Claydeep en Klaverbank.

Gevangen werd haring, makreel, kabeljauw, schelvis en wijting. De resultaten waren vrij goed.

Vanuit Scheveningen, Katwijk en Vlaardingen beoefenden 52 loggers de haringdrijfnetvisserij op de gronden van Farndeep, Baymanshole, Hartlepoolground en The Hills. De haring was overwegend van middelmatige grootte en bestond uit maatjesharing en volle haring met tegen het laatst van de maand een percentage ijle haring. De besommingen waren goed. De totaal gemiddelde besomming was eind augustus f 15.000 tot f 20.000 hoger dan eind augustus van het voorafgaande jaar.

---

### UITSPRAAK VAN DE RAAD VOOR DE SCHEEPVAART

Het bij goed weer, helder zicht en kalme zee met volle kracht op de rotsige westkust van Schotland lopen van de motorlogger Margarethe en Maria SCH.73 is een domme gebeurtenis geweest, welke merkwaardig goed is afgelopen. Dit zegt de Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, uitspraak doende na het onderzoek naar de stranding van dit schip in de vroege morgen van 18 januari 1963. De raad is van oordeel, dat ten deze een effektieve tuchtmaatregel op zijn plaats is en straft de 42-jarige schipper door hem de bevoegdheid om als schipper of stuurman te varen op zeevissersvaartuigen te ontnemen voor de tijd van drie maanden.

### SPANVISSERIJ

Vanuit Scheveningen visten twee spannen op de Whitbygronden en voor Flamborough. Vanuit IJmuiden visten acht spannen op haring. Uit het rayon noord namen zeven spannen aan deze visserij deel. Het is voor het eerst in de geschiedenis dat de Nederlandse spanvissers zich naar de visgronden van Flamborough enz. hebben begeven.

In IJmuiden was wekelijks weer geregeld aanvoer van verse haring door spanvissers. De handel kon niet alles verwerken, zodat partijen bij de vismeelindustrie zijn terechtgekomen. Ook hebben de spannen gezouten haring aangevoerd.

---

### GARNALEN

In het rayon zuid hebben 93 schepen aan de garnalenvisserij deelgenomen. Gevist werd in de mondingsgebieden van de zeegaten en tijdens de dagen met krachtige wind werd er ook door de grotere vaartuigen binnen gevist. De vangsten zijn veel beter dan vorig jaar geweest. In het rayon noord namen 25 schepen deel.

### EKSPERIMENT BIJ DE REDERIJ FRANK VROLIJK

De Scheveningse rederij van de heer Frank Vrolijk, die al eerder heeft bewezen er vooruitstrevende ideeën op na te houden is bezig een nieuw eksperiment voor te bereiden, dat bij gunstig resultaat, ingrijpende gevolgen voor de visserij kan hebben. Volgende week zal de SCH.242 Huibertje uitgaan met behalve de traditionele vaten en kisten, dertig plastieken zakken aan boord met afmetingen van ongeveer 35 bij 50 centimeter. Het ligt in de bedoeling een deel van de vangst in deze zakken te storten, ze in de ruimen te bergen en ze na het voltooien van de reis aan de wal te brengen.

De heer Jac. Vrolijk, een van de direkteuren van de rederij, heeft nadrukkelijk mede gedeeld, dat het eksperiment zich in een bijzonder prematuur stadium bevindt en dat de rederij ook niets kan voorspellen omtrent de resultaten van dit onderzoek. Het is namelijk nog volledig onbekend hoe de haring zich in de plastieken zakken zal houden. Mogelijks zal deze wijze van verpakking schade aan de kwaliteit toebrengen. Misschien is het ook nodig eerst nog vele andere soorten plastic dan polythyleen, dat nu gebruikt zal worden, te proberen. Tenslotte staat het nog lang niet vast of de zakken met een inhoud van ongeveer 40 kg wel hanteerbaar genoeg zijn.

De gedachten van de heer Vrolijk zijn naar plastic zakken uitgegaan, nu bij de enorme haringaanvoer van de laatste tijd er een zekere schaarste gaat optreden in de gewone houten vaten en kisten. Daar komt nog bij dat de eksploitatie van het nu tot nu toe gebruikte fust tamelijk duur is. Per vat komen de kosten neer op ongeveer twee gulden per keer. Een plastic zak kost ongeveer zestig cent, maar kan slechts een keer worden gebruikt, zodat men van eenmalig fust spreekt. Zowel verse als gezouten haring zullen aan de proef worden onderworpen. Volgende week zullen de zakken gewoon met touw en draad worden dichtgebonden, maar de rederij heeft reeds 'n apparaat voor handen dat de zakken automatisch kan dichten. Of dit apparaat ooit gebruikt zal worden en of het hele eksperiment voortgezet zal worden hangt natuurlijk voor het grootste deel af van het antwoord op de vraag of de haring die straks in zakken aangevoerd wordt zijn kwaliteit zal houden en of het gebruik van het plastic fust bij de werkwijze aan boord aangepast kan worden.

### PORTUGEES TREILER TE AMSTERDAM

De Portugese motortrawler Fernandes Lavrador LX 26 N is in Amsterdam aangekomen. Dit schip van de Sociedane Nacional Dos Armadores moet worden gerepareerd. De 1.288 ton metende trawler is in 1948 gebouwd in Lekkerkerk bij de scheepswerf T. van Duijvendijk. Het schip is uitgerust met een 1100 P.K. Werkspoormotor.

---

### SCHEVENINGEN

In Scheveningen was de aanvoer van vis donderdag 20 schelvis, 30 wijting, 20 gul en kabeljauw, 150 noordharing, 80 makreel, 300 schol, 1.000 sardien en 2.000 kg tong.

Vrijdag was er 300 kisten schelvis, 100 wijting, 20 gul en kabeljauw, 15 koolvis, 800 haring, 800 makreel, 300 schol en 1.500 kg tong.

Maandag 350 schelvis, 200 wijting, 80 gul en kabeljauw, 80 koolvis, 650 haring, 800 makreel, 150 schol, 750 kg tong.

Dinsdag 300 kisten schelvis, 80 wijting, 30 gul en kabeljauw, 60 koolvis, 70 schol, 1.300 makreel.

---

### TEWATERLATING

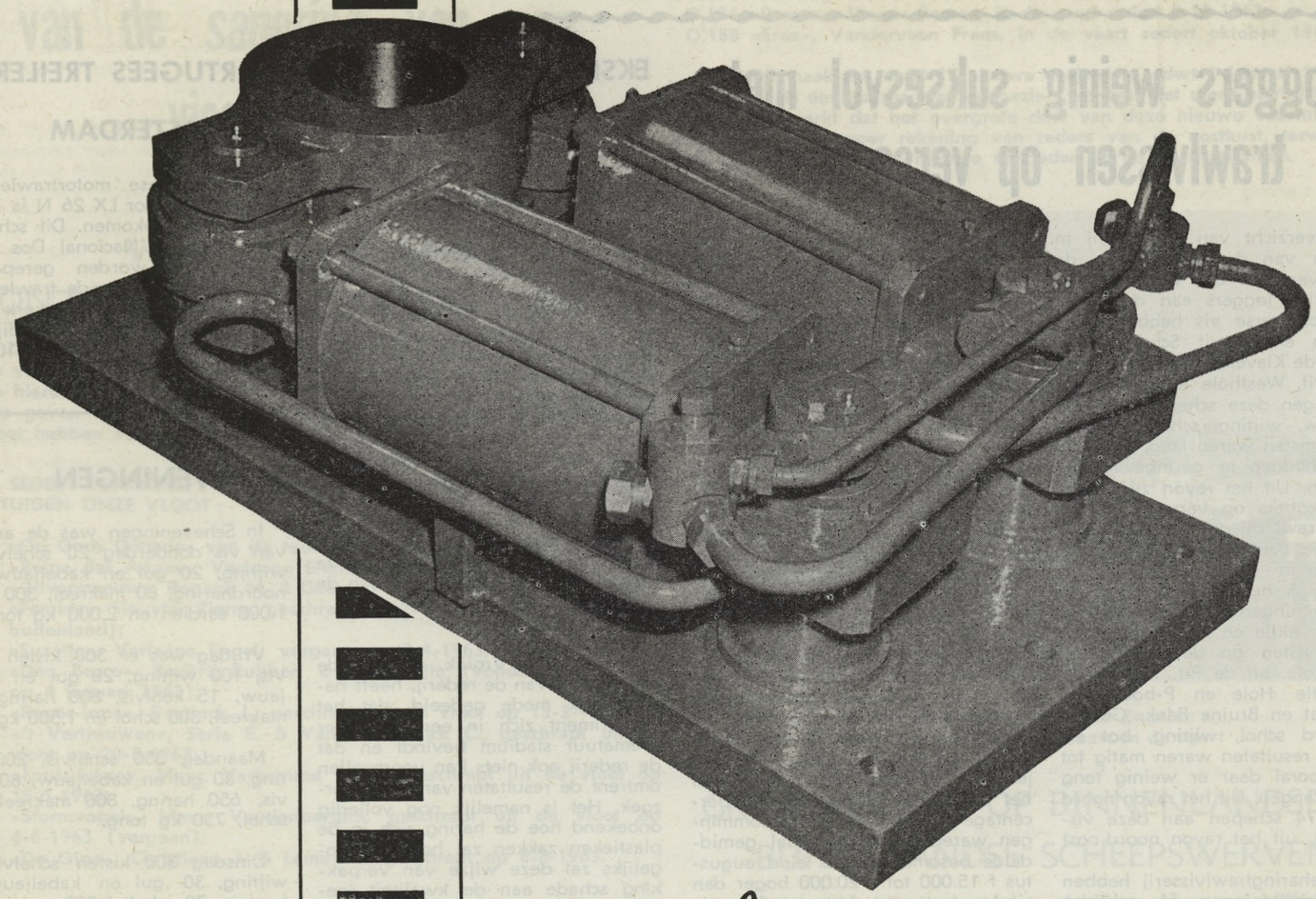
Op de werf van Verolme in Heusden is de eerste van een serie van zes motortrawlers, die het concern bouwt voor « Euroshipbuilding » in Groningen tewatergelaten. Het is de trawler SCH.116 Simon Petrus. Dit schip zal gaan varen voor de n.v. vishandel, rederij en ijsfabriek voorheen Frank Vrolijk in Scheveningen.

De schepen krijgen een lengte van 38 meter, een breedte van 7,20 meter en een holte van 4,01 meter. De voortstuwing zal geschieden door een Deutz-motor met een vermogen van 900 P.K.

---

### C.E.P. OPGERICHT

Opgericht is de « Fédération des Organisations Nationales des Grossistes, Importateurs et Exportateurs en poisson de la C.E.E. », bij afkorting C.E.P. (commerce européen poisson) genoemd. Tot voorzitter is gekozen dhr P. Krab te IJmuiden, voorzitter van de Nederlandse Zeevisgroothandelsvereniging.



*De bekende Zweedse*

**Seffle**

**HYDRAULISCHE STUURMACHINES EN VERSTELBARE SCHEEPSSCHROEVEN**

WORDEN IN NEDERLAND VERTEGENWOORDIGD DOOR:

**Seffle**

*Een minimum aan kosten*
*een maximum aan eenvoud*
*en veiligheid.*

STUURMACHINES
te leveren als:

- ★ hand hydraulisch
- ★ mechanisch hydraulisch
- ★ electrisch hydraulisch
- ★ geschikt voor aansluiting op automatische piloot of afstandsbediening.

**SEFFLE - NEDERLAND N.V.**

ZALTBOMMEL Postbus 22 Telefoon 04180 - 800

# Aanvoer visserijprodukten in juli sterk gestegen

De totale aanvoer van visserijprodukten bedroeg in juli 1963 31,1 miljoen kg met een waarde van 14,2 gulden tegen 22,6 miljoen kg voor 14,5 miljoen gulden in juli 1962. De aanvoer van ronde vis steeg van 2,2 miljoen kg tot 3 miljoen kg, de waarde bleef 1,2 miljoen gulden. Voor de andere soorten waren deze cijfers: platvis van 2,6 tot 2,3 (van 3,9 tot 3,3 miljoen gulden), verse haring van 1,3 tot 3,0 ( 0,8 tot 1,0), gezouten haring van 5,1 tot 9,8 (4,8 tot 5,2), makreel van 2,7 tot 1,7 (0,8 tot 0,6), mosselen van 4,8 tot 5,8 (0,7 tot 0,7), garnalen van 0,5 tot 0,8 (1,2 tot 0,9) en IJsselmeervis van 0,3 tot 0,4 (1,0 tot 1,1).

De rondvisproduktie steeg tot 3 miljoen kg door grotere aanvoeren van schelvis. De opbrengst bleef ongewijzigd op 1,2 miljoen gulden door daling der prijzen van de meeste rondvissoorten. Bij de platvis is een daling van aanvoer en opbrengst waar te nemen. De teruggang was voornamelijk toe te schrijven aan de verontrustende vermindering in de tongproduktie. De scholproduktie nam met 0,3 miljoen kg toe.

De haringaanvoeren stegen sterk, de verse haring-produktie werd meer dan verdubbeld, de opbrengst steeg naar verhouding in geringere mate. De hoeveelheid aan wal gebrachte gezouten haring steeg van 5,1 tot 9,8 miljoen kg, de aanvoer van maatjesharing was meer dan tweemaal zo groot, aldus het centraal bureau voor de statistiek. De toeneming in de aanvoeren had een aanzienlijke daling in de prijs ten gevolge. De makreelproduktie daalde met 1 miljoen kg. De verzending van mosselen nam met 1,0 miljoen kg toe, ook voor de garnalenproduktie is een toeneming waar te nemen. De gemiddelde garnalenprijs daalde van 230 tot 108 cent per kg. De aanvoer van consumptievis uit het IJselmeer toonde een stijging die voornamelijk door een grotere produktie van aal en paling werd veroorzaakt.

In de periode januari-juli beliep de totale aanvoer van visserijprodukten 113,2 miljoen kg met een waarde van 72,5 miljoen gulden. Voor de overeenkomstige periode van 1962 bedroeg de aanvoer 116,1 miljoen kg (75,5 miljoen gulden). Tot de genoemde wijzigingen droegen enerzijds de grotere aanvoeren van rondvis, platvis en gezouten haring bij, terwijl anderzijds de desastrueuze gevolgen van de strenge winter de verzending van oesters, mosselen en zoetwatervis tot ongeveer de helft deden dalen. De rondvisproduktie nam toe door een grotere aanvoer van schelvis, kabeljauw, koolvis en wijting. Bij de platvis zijn er grotere aanvoeren van schol en tong waar te nemen. De opbrengsten van deze soorten daalde echter door daling der prijzen. De produktie van verse haring nam iets toe, die van gezouten haring steeg met 9,5 miljoen kg. Vooral de maatjesharing deed de aanvoer van pekelharing sterk stijgen. Opmerkelijk is de sterke toeneming in de sprotproduktie welke van 1,3 miljoen kg steeg tot 3 miljoen gulden. De aanvoer van makreel verminderde met 7 miljoen kg. De aanvoer van garnalen nam met 0,7 miljoen kg toe. De grotere aanvoer deed de prijzen dalen, hetgeen zijn invloed had op de opbrengst. De aanvoer van consumptievis uit het IJselmeer was wederom zeer onbevredigend.

**Prijsindex.**

Het prijsindexcijfer voor de visserij (1950-1952 = 100) bedroeg in juli 153 tegen 179 in juni 1963 en 193 in juli 1962. De daling ten opzichte van juni 1963 houdt verband met lagere prijzen voor schelvis, wijting, makreel, verse en gezouten haring en garnalen. De teruggang ten opzichte van juli 1962 werd veroorzaakt door vermindering in de prijzen van rondvis, schol, bot, schar, verse en gezouten haring, garnalen en zoetwatervis.

## SUGGESTIES VOOR AANVOERREGELING

In een bestuursvergadering van het produktschap voor vis en visprodukten heeft een van de bestuursleden de gedachte geopperd een kommissie in te stellen ter bestudering van de mogelijkheid tot regeling van de aanvoer, ter voorkoming van een overproduktie van bepaalde vissoorten. Aanleiding tot deze suggestie waren de massale haringvangsten, welke de maand september te zien heeft gegeven. Het dagelijks bestuur heeft de toeover dit voorstel een pre-advies uit te brengen thans gehonoreerd. Het is tot de konklusie gekomen, dat het weinig zin heeft in de gegeven omstandigheden de bestudering van het vraagstuk van het aanvoerpatroon door een nieuw in te stellen of reeds bestaande kommissie ter hand te nemen. Het dagelijks bestuur is van mening, dat het vaststellen van een bepaald aanvoerpatroon op basis waarvan een aanvoerregeling zou moeten worden ingevoerd een moeilijk vraagstuk is, vooral ook omdat zonder medewerking van de betreffende reders en vissers een eventuele regeling niet tot stand zal kunnen worden gebracht. Het lijkt het dagelijks bestuur van het produktschap dan ook het beste, indien de reders en vissers zich eerst in eigen kring gezamenlijk over de wenselijkheid van een bepaalde regulering van de aanvoer op grond van een vast te stellen aanvoerpatroon zouden beraden. Mocht men in die kring tot bepaalde suggesties komen, dan zou het bestuur hiermede rekening kunnen houden en deze suggesties zo nodig kunnen overnemen.

# Van dag tot dag in de IJmuider vishalle

Donderdag was de aanvoer in IJmuiden 2.360 kisten vis, waarvan 80 schelvis, 10 wijting, 20 gul en kabeljauw, 840 koolvis, 580 haring, 700 schol, 60 varia, 50 stuks gladde kabeljauw, 3.500 kg tong. Er waren 26 schepen aan de markt.

De tongprijzen waren niet hoog meer, de hoogste prijs was f 5,10. Ook kabeljauw was goedkoop, want kisten van 125 kg deden maximaal f 134. Schelvis kwam niet hoger dan f 46. De besomming van de KW.109 was f 1.550, die van de KW.188 f 2.900.

Het hospitaalkerkschip De Hoop vertrok vanuit IJmuiden weer naar de visgronden. Al na enkele uren werd het schip al opgeroepen door twee schepen, namelijk door de Scheveningse trawler Simon en de Katwijkse trawler KW.42 Nicolaas Senior. Aan boord van de Scheveninger had een opvarende een verwonding aan zijn enkel opgelopen. De dokter van de « De Hoop » gaf radiografisch advies, waarna de Simon met de patient naar huis koerste. Op de Nicolaas had een schepeling zijn hand ernstig verwond. Het schip lag in de Ierse Zee zodat een ander schip, in casu de KW.75 Doggersbank het radiocontact moest verzorgen. Ook hier gaf de dokter radiografisch advies. Hij zou voortaan elke dag contact opnemen.

De Katwijkse vleetloggers boekten op zee de volgende vangsten: KW.37 12, KW.95 5, KW.167 6, KW.22 17, KW.170 2, KW.73 20, KW.141 12, KW.74 6, KW.7 4, KW.40 12. Gemiddeld Katwijk 8, Scheveningen 5, Vlaardingen 3.

Vrijdag voerden dertig schepen in IJmuiden 6.540 kisten vis aan, waarvan 1.420 schelvis, 180 wijting, 180 gul en kabeljauw, 190 koolvis, 1.820 haring, 200 kleine haring, 1.720 makreel, 650 schol, 50 tarbot, 190 varia, 420 stuks kabeljauw en 8.000 kg tong.

Tong was iets duurder geworden, zes gulden was nu het maximum. Kabeljauw was daarentegen nog verder gezakt, nu werd niet meer dan f 106 per grote kist gemaakt. Van schelvis kan hetzelfde worden gezegd, f 31 per kist was het maximum.

De HD.74 Michiel maakte een besomming van f 11.160, de KW.81 Alberta Henderika van f 10.100, de KW.122 Arie Ouwehand van f 14.360. De KW.121 Brittenburg besomde f 17.900, de KW.174 f 6.990.

Veel kotters begonnen deze dag aan de thuisreis. De Anna Lydia moest dat echter doen met een geringe vangst, namelijk 170 kisten schelvis, 70 varia en 30 kabeljauw. De vaartuigen in de Ierse Zee visten 's nachts door. Er werd wat makreel gevangen en ook flink wat pilchards. Best was het allemaal niet, maar in elk geval beter dan eerder op de dag.

De haringvangsten van de Katwijkers luidden ditmaal: KW.170 5, KW.23 17, KW.141 17, KW.74 6, KW.40 17, KW.73 9. Gemiddeld Katwijk 8, Scheveningen 22, Vlaardingen 3.

Maandag werd de aanvoer verzorgd door 98 schepen. Zij zorgden voor 2.500 schelvis, 420 wijting, 210 gul en kabeljauw, 660 koolvis, 1.220 haring, 180 kleine haring, 1.880 makreel, 1.850 schol, 130 tarbot, 380 varia, 240 spanharing, totaal 10.050 kisten.

De tong was ongeveer net zo duur als vrijdag, maximaal f 5,90 per kg. Schelvis was goedkoop, grote schelvis kwam niet hoger dan f 43. De voornaamste besommingen waren: KW.159 f 11.090, KW.206 f 4.740, KW.8 f 8.650, IJM.46 f 7820.

De IJM.33 Thorina had een slechte middag, want de motor wilde niet draaien. Pas om half zeven kon er weer worden uitgezet maar om half negen was het alweer mis met de motor. Toch konden in deze periode nog dertig manden vis worden opgehaald. De Rotterdam deed een paar aardige trekjes, de Amsterdam had redelijke vangsten. De « De Hoop », het hospitaalkerkschip liep zondag in IJmuiden binnen om een ziek bemanningslid over te geven aan de ambulancedienst. Daarna ging het schip weer naar de drijfnetloggers, die zondag toch niet visten zodat men er wel even tussen uit had gekund.

Dinsdag zorgden 35 schepen voor een aanvoer van 7.230 kisten, waarvan 1.180 schelvis, 40 radio, 190 wijting, 200 gul en kabeljauw, 1.180 koolvis, 820 haring, 2.650 makreel, 580 schol, 49 tarbot, 190 varia, 200 stuks gladde kabeljauw en 8.000 kg tong.

Tong liep tot zes gulden, kabeljauw was met f 130 per kist niet bijzonder duur. Schelvis kwam niet boven f 41. De voornaamste besommingen waren: KW.149 f 5.480, KW.82 f 4.750, KW.128 f 4.200, KW.57 f 3.550, KW.146 f 2.890.

De drijfnetschepen kwamen op zee tot de volgende resultaten: KW.16 10 kantjes, KW.70 8, KW.167 6, KW.22 5, KW.7 4, KW.37 3. Gemiddeld Katwijk 5, Scheveningen 9, Vlaardingen 5.

PUBLICITEIT IN
*HET VISSERIJBLAD*
DOET UW
*ZAKENCIJFER STIJGEN*

## SIGARETTENSMOKKEL UITGELEKT

Dank zij een fijne neus van een politie-agent is woensdagnacht in IJmuiden een omvangrijke sigarettensmokkel aan het licht gekomen, waarbij de kotter IJM.3 Ria die vorig weekeinde tijdens stormweer zoek was, als smokkelschip betrokken schijnt te zijn. De schipper R.D. stond al enige dagen onder verdenking, maar toen hij een kleine 20.000 sigaretten aangaf, meende men, dat de zaak voor de douane was afgedaan. In een geheime bergplaats aan boord bevonden zich toen echter nog 551.600 sigaretten. De schipper, vier andere Velsenaren en een Amsterdammer bevinden zich thans in arrest.

Het begon 's avonds om kwart over tien, toen tijdens surveillance aan de Zuidzijde van de Vissershaven een personenauto werd aangetroffen. De chauffeur gaf voor zijn aanwezigheid in dit verlaten gebied geen al te geloofwaardige verklaring, maar er was op dat ogenblik geen aanleiding hem aan te houden. In verband met de verschillende inbraken van de laatste tijd werd hij echter ook na zijn vertrek in de gaten gehouden, terwijl inmiddels politie-assistentie werd aangevoerd. Later reden twee auto's de Zuidzijde op in de richting van de vuurtoren. Daarbij was ook de eerder gesignaleerde auto. In de Tweede Industriedwarsstraat werd bovendien nog 'n derde personenwagen aangetroffen waarvan het kofferdeksel openstond en de achterbank was verwijderd. Bij de auto-waren de chauffeur, die men al eerder op de avond had aangesproken en een visverkoper uit IJmuiden. De politie vertrouwde de zaak niet helemaal en omdat de chauffeur verklaarde dat hij van plan was enige viskisten mee te nemen werden beiden voor een nader onderzoek naar het politiebureau in IJmuiden-West gebracht. Inmiddels stelde ander politiepersoneel een onderzoek in naar de twee andere auto's. Een ervan — en dat was dezelfde wagen die al eerder was gesignaliseerd — werd aan de Zuidzijde aangetroffen met vier personen erin, onder wie de schipper van de Ria. Ook zij werden naar de politiepost in IJmuiden-West gebracht. Het geheel gaf wel aanleiding om de kotter aan een nader onderzoek te onderwerpen. Daarbij kwamen de 551.600 sigaretten voor de dag. Zij stonden in 12 jute zakken gereed voor transport. Ook is gebleken dat tijdens de stormreis van de vorige week de schipper de enige bevoegde aan boord was. De beide andere opvarenden hadden geen enkel diploma. Ook hiervoor is tegen de schipper proces-verbaal opgemaakt wegens overtreding van de wet op de zeekaartdiploma's en het niet voldoen aan de bepalingen van de schepenwet. De scheepvaartinspektie heeft hierin aanleiding gevonden het schip aan de ketting te leggen, zodat daarmee niet eerder een reis kan worden gemaakt dan nadat de IJM.3 voldoet aan de bepalingen van de schepenwet en een bevoegde bemanning is aangemonsterd.

## Van dag tot dag

## MARKT IJMUIDEN

vervolg van blz 53

Woensdag voerden twaalf schepen in IJmuiden aan, 4093 kisten vis, waarvan 760 schelvis, 60 wijting, 80 gul en kabeljauw, 70 koolvis, 500 haring, 450 spanharing, 1840 makreel, 80 schol, 60 varia en 130 pilchards.

Op het prijzenfront gebeurde iets opzienbarends. Alleen kabeljauw was wat opgelopen tot f 166 per 125 kg.

De besommingen, die die dag werden besomd waren: KW.49 f 20.900, VL.112 f 5.730, SCH.117 f 4.940, SCH.153 f 6.800.

De Noordzee visserij bleef weinig opleveren. Diverse vaartuigen hebben koers gezet naar de Sandettie om te trachten daar wat haring te bemachtigen. DE SCH.64 Frank Vrolijk en de SCH.261 Onderneming 1 besloten haring te blijven vangen. Franse trawlers vingen woensdag veel makreel bij de zuidoostpunt van Engeland. In de Ierse Zee ging het niet erg naar wens. Er zijn vissers die in drie weken slechts 300 vaten haring hebben buitgemaakt.

### SCHEVENINGEN

In Scheveningen was de visaanvoer woensdag 100 schelvis, 20 wijting, 15 gul en kabeljauw, 20 koolvis, 500 makreel, 60 schol, 400 kg tong.

## SLEEPBOOT TEGEN TANKER

De raad voor de scheepvaart zal zich moeten uitspreken over een aanvaring, die zich in oktober 1962 bij Sint-Nicolaas in Aruba heeft voorgedaan. Daar ramde een motorsleepboot een voor anker liggende Griekse tanker, de «Dioskuroi». De kommissie van (scheepvaart)-onderzoek in de west heeft gevraagd de kapitein van de sleepboot de bevoegdheid voor één maand te ontzeggen.

Uit de behandeling in Amsterdam bleek, dat de kapitein, die in het dagelijks leven havenloods is, de sleepboot aan een ongediplomeerde stuurman had overgelaten. Hij was zelf niet in staat langer dan 24 uren op zijn benen te staan. Hij is wat administratie gaan doen, en de «stuurman» zou voor het schip zorgen. De matrozen ,die aan boord waren, waren geen zeelieden, maar beroepsvissers. De stuurman schijnt de sleepboot recht tegen de voor anker liggende tanker opgestuurd te hebben.

## SIMSON BRENGT LEKKE SCH.36 PETRONELLA VEILIG THUIS

De sleepboot Simson van n.v. bureau Wijsmuller in IJmuiden heeft de lekke SCH.36 Petronella veilig naar Scheveningen gebracht. Toen het schip op 50 mijl ten westen van IJmuiden viste begon het water te maken door een lek ter hoogte van de motorkamer. Het water steeg snel en de schipper riep dan ook assistentie in.

Het hospitaalkerkschip «De Hoop» was in de nabijheid. Vier mannen gingen met een rubberboot naar de Petronella om daar de situatie in ogenschouw te nemen. Ondertussen naderde ook de sleepboot Simson. Omstreeks 2 uur in de nacht van dinsdag op woensdag maakte de sleper vast. Het water steeg toen niet meer in de Petronella, die door Simson in zes uur te Scheveningen werd afgeleverd.

De motorlogger Petronella van de rederij B. van Leeuwen te Scheveningen werd in 1920 op de werf van A. de Jong te Vlaardingen gebouwd. De bruto inhoud is 186 ton. De lengte is 36,83 meter, de breedte 6,64 meter, de holte 2,89 meter. De hoofdmotor is een 6-cylinder-Deutz van 500 PK.

## ONDERZOEKSRAAD voor de SCHEEPVAART

vervolg van blz 33

### HET VERGAAN VAN DE N.232

In overleg met Mter Olivier werd daarna de voortzetting van het onderzoek in verband met het vergaan van de N.232 Carina tot 20 november uitgesteld. De rijkscommissaris is inmiddels ook in bezit gesteld van nieuwe elementen zodat op deze datum de debatten zullen heropend worden.

### AANVARING IN DE MIST

### DE AANVARING VAN DE Z.68

De rijkskommissaris gaf daarop z'n advies inzake de aanvaring van de Z.68 St. Godelieve op 13 maart II. met een Nigeriaanse cargo. De aanvaring gebeurde in potdikke mist doch kende voor de opvarenden van de Z.68 een gelukkige afloop. Ten laste van schipper Bogaert en zijn zoon Werner weerhield de rijkskommissaris geen fouten. De plots opkomende mist wordt als de voornaamste oorzaak van deze overigens lichte aanvaring aanzien.

Het onderzoek inzake de aanvaring tussen O.295 Hugo Verriest en het schip Agnete Torhn werd niet voortgezet gezien dhr Bentein aanvullende inlichtingen verwacht.

### GETUIGE WEIGERDE EED AF TE LEGGEN

De raad maakte daarop enkele moeilijke ogenblikken door wanneer de opgeroepen getuige Frans Dhulst weigerde de eed af te leggen. Hij stond aan het roer van de O.80 toen zich de aanvaring voordeed met de O.154. Hij werd door de rijkskommissaris dan als betrokkene gehoord. Nadat Dhulst zijn verklaringen voor de waterschout had bevestigd wilde hij nog enige uitleg verstrekken. Naar hij verklaarde was Burke, hoofd van de wacht, niet op de brug toen de O.154 gevaarlijk dicht kwam. Dhulst voerde dan zelf een stuurboordmaneuver uit om achter de O.154 weg te lopen maar hij kwam niettemin met dit vaartuig in botsing. Naar Dhulst nog beweerde spande de bemanning tegen hem samen om hem alle schuld in de schoenen te schuiven.

Het optreden van Frans Dhulst deed denken aan iemand die schijnbaar onverantwoordelijk is over zijn daden hetgeen de rijkskommissaris ertoe deed besluiten een nauwkeurig onderzoek ter plaatse in te stellen. De maritieme overheid, de rederij en de schipper zullen hierbij wellicht om uitleg gevraagd worden.

### ZEVEN DAGEN SCHORSING GEVRAAGD VOOR SCHIPPER CALCOEN

In verband met de aanvaring van de O.296 Van Oost met de Engelse trawler A.154 Admiraal Drake werd tweede motorist Lode Declerck in verhoor genomen. Uit zijn verklaringen bleek dat de O.296 op het ogenblik van de aanvaring nog niet op volle snelheid kon varen gezien het ongeveer een halfuur duurt om dit stoomschip op volle snelheid te brengen.

Gezien schipper Rondelez van O.254 niet aanwezig was ter zitting kon de confrontatie met Vandierendonck van Z.421 niet doorgaan.

### DE AANVARING VAN DE N.814 EN EEN NOORS VAARTUIG

Tot slot kwam de rijkskommissaris nogmaals aan het woord voor een strafvordering tegen schipper Calcoen van N.814 die op 16 februari 1963 in aanvaring was gekomen met een Noors vaartuig. Dhr Bentein was van oordeel dat het Noorse vaartuig niet zonder fout is gezien het principieel verplicht was uit te wijken maar dat anderzijds Calcoen de uitkijk niet verzorgde. Om die reden vroeg hij een schorsing van zijn brevet voor een periode van 7 dagen.

# Brief uit Yerseke

Nr 950 Yerseke 2-11-1963

**« Een familie-reunie ».** Een niet alledaags gebeuren voltrok zich enige dagen geleden hier op het gemeentehuis, in de raadzaal. Op verzoek van Mistress Dancey-Deunkerke, wonende te Danville in de staat Illinois (Verenigde Staten) aan de burgemeester van Yerseke, A.C. Wilemsen was deze aan het werk getogen om alle of zoveel mogelijke nakomelingen uit het geslacht Anthone Duinkerke en Lena de Rijke ervan op de hoogte te brengen dat genoemde Amerikaanse met hen een bijeenkomst en kennismaking wenste. Die ontmoeting had dan plaats enige dagen geleden. Een groot aantal bloedverwanten hadden gehoor gegeven aan het verzoek. Wij hoewel reeds tamelijk bejaard en altijd op Yerseke, onze geboorteplaats gebleven, kenden het echtpaar Duinkerke-de Rijke niet. Wel kenden we drie zonen en twee dochters ervan. Een ervan Pieter werd hier genoemd Pieter van Anthonie en daardoor kenden we wel de naam van zijn vader. Het was een zeer interessante ontmoeting en gezellige kennismaking met het tot dan onbekende familielid. Miss Dancey-Duinkerke en haar dochter maken een reis door Europa en gaan daarna via India weer terug naar de States. Een der familieleden bedankte de burgemeester voor hetgeen hij had gedaan om deze zeldzame ontmoeting mogelijk te maken. Was dit een blij gebeuren, minder aangename dingen vallen eveneens te vermelden. Daar is dan eerst het bericht van de in dikke mist verdwaalde Belgische sprotvisser. De man was met twee jonge kinderen aan boord van een roeiboot met buitenboord-motor de haven van Krabbendijke uitgevaren. Zondag-middag werd de rijks-politie te water te Wemeldinge verwittigd van hetgeen aan de hand was. De R.P.18 voer dadelijk uit in de dikke mist en begon het speurwerk. Het behoefde niet lang te duren want de bemanning van de R.P.18 werd vanaf de wal bericht dat boot en mensen dicht bij de Krabbendijkse haven de (reddende) zeedijk hadden bereikt. Dit liep dus nog goed af. Minder goed verging het schipper A.J. van Sprundel met zijn met mossels geladen schip op weg naar Tholen. Hij vertrok in dikke mist zondagnamiddag vanuit de Yersekse haven maar kwam daar niet aan. Men waarschuwde ook in dit geval weer de Rijkspolitie te water. En ook nu weer voer de R.P.18 vanuit de rustige haven te Wemeldinge op zoek naar het vermiste schip. Bij Strijenham werd het scheepje aangetroffen op de zandplaat de Vogelaar. Schipper van Sprundel vertelde op een strekdam te zijn gestoten. Door te harde aanraking met de stenen waarmee die dam is afgedekt was het schip zwaar lek geworden en de schipper had om zinken te voorkomen de schuit op de zandplaat aan de grond gezet. De R.P.18 pompte het binnengestroomde water uit en geleidde het schip daarna naar de Tholense haven. Behoudens de niet onbelangrijke schade liep ook dit ongeval niet al te slecht af. En dan nog een niet opwekkend bericht. In ons streekblad lezen we : « Ongeruste vissers : adres aan de regering in voorbereiding. In november protest-vergadering. Zevibel ». Daaronder staat dat de grote ongerustheid onder de Zeeuwse vissers over de trage gang van zaken rond de vaststelling van de schadevergoedingen ingevolge artikel 8 van de Delta-wet op een binnenkort door « Zevibel » te houden buitengewone vergadering zal worden vastgelegd in een adres aan de regering. Het ligt in de bedoeling dat tijdens deze bijeenkomst (vermoedelijk in november te Goes) die 't karakter zal dragen van een protest-vergadering een concept-adres van « Zevibel » aan de orde zal worden gesteld. In dit adres zullen de moeilijkheden van de Zeeuwse visserij als gevolg van de uitvoering van het Delta-plan uitvoerig worden belicht. Laten we hopen dat het helpt. De mosselhandel floreert nog steeds goed. Wel is voor België de gewoonlijk in oktober inzettende verkoop vermindering vast te stellen en vooral voorgaande week die door Allerheiligen een zeer goede verkoopdag verloor, was de omzet niet groot. Maar ook dat keert jaarlijks terug. De mossels zijn nog steeds van prima kwaliteit en zeer goed verzorgd. In dit opzicht een groot en gunstig verschil met vorig jaar toen geen der exporteurs (om wat reden dan ook) goedgeschoonde mossels leverde. Hoewel het zich niet bemoeien met deze kwestie weer een blaam te meer vormt op het beleid van de « leiding » zijn we toch dankbaar dat ondanks die minne houding van « de heren » toch goed verzorgde mosselen worden geleverd.

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

| | 31-10-1963 | 1-11-1963 | 4-11-1963 | 5-11-1963 | 6-11-1963 |
|---|---|---|---|---|---|
| Tongen, grote — Sole, grosse | 5.10- 5.— | 6.— 5.10 | 5.90- 5.60 | 6.— 5.70 | 6.— 5.80 |
| 3/4 tongen — 3/4 plie | 4.50- 4.10 | 4.70- 4.30 | 4.90- 4.70 | 5.— 4.40 | 5.80- 5.70 |
| Bloktongen — Sole moyenne | 4.50- 4.— | 4.80- 4.40 | 5.— 4.70 | 5.— 4.70 | 6.30- 6.10 |
| Voor-kleine — Petite | 4.50- 4.— | 4.80- 4.60 | 6.— 4.80 | 6.— 5.40 | 7.— 6.60 |
| Kleine — Toute petite | 4.— 3.70 | 7.30- 4.— | 5.30- 4.70 | 5.10- 4.50 | 5.40- 5.20 |
| Tarbot, grote — Turbot, gros | 4.10- 3.30 | 3.60- 3.40 | 4.— 3.30 | 3.60- 3.10 | 3.70- 3.10 |
| Middel — Moyenne | **140.— 80.—** | **150.—76.—** | ..... | 154.—94.— | ..... |
| Kleine — Petite | ..... | ..... | ..... | **154.—94.—** | ..... |
| Griet — Barbue | **74.—65.—** | **70.—64.—** | ..... | ..... | ..... |
| Middel — Moyen | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kleine — Petit | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schol — Plie | **48.—46.—** | **54.—49.—** | **50.—47.—** | **50.—** | **60.—33.—** |
| Grote iek — Grosse | **48.—46.—** | **54.—49.—** | **52.—46.—** | **49.—44.—** | **60.—33.—** |
| Kleine iek — Petite | **38.—33.—** | **39.—37.—** | **42.—38.—** | **40.—** | **51.—43.—** |
| Iek 3e slag — 3e sorte | **35.—32.—** | **41.—35.—** | **40.—36.—** | **36.—33.—** | **51.—43.—** |
| Platjes — Toute petite | **75.— 8.—** | **25.—10.—** | **27.—16.—** | **28.—14.—** | **42.—35.—** |
| Schelvis, grote — Aiglefin, gros | **44.—36.—** | **31.—28.—** | **43.—25.—** | **41.—37.J** | **47.—41.—** |
| Middel — Moyen | **46.—42.—** | **31.—22.—** | **38.—19.—** | **37.—23.—** | **42.—32.—** |
| Kleine — Petit | **36.—19.—** | **15.— 8.—** | **20.— 8.—** | **21.— 8.—** | **20.— 9.—** |
| Heek, grote — Merlu, gros | ..... | **114.—** | ..... | ..... | ..... |
| Middel — Moyen | ..... | ..... | ..... | ..... | **42.—** |
| Kleine — Petit | ..... | **37.—** | ..... | ..... | **27.—** |
| Rog — Raie | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rode poon — Perlon | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Grauwe poon — Grondin | **36.—** | **16.— 5.—** | **5.50- 4.50** | **21.— 4.—** | **16.—14.—** |
| Kabeljauw — Cabillaud | **54.—50.—** | **42.—36.—** | **41.—39.—** | **52.—38.—** | **66.—48.—** |
| Gullen — Petit kabellaud | **72.—42.—** | **52.—27.—** | **48.—30.—** | **60.—32.—** | **75.—30.—** |
| Hozemondhamme — Baudroie | ..... | **160.—124.—** | ..... | **140.—** | ..... |
| Wijting — Merlan | **36.—10.—** | **20.—11.—** | **21.—11.—** | **31.—10.—** | **32.—13.—** |
| Schar — Limande | **23.— 8.—** | **33.— 9.50** | **35.—31.—** | **41.—16.—** | **27.—14.—** |
| Steenschol — Sole limande | ..... | **85.—80.—** | ..... | ..... | **86.—** |
| Zeehaai — Aiguillat | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Hondshaai — Rousette | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Arend (Pieterman) — Gr. vive | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Makreel — Maquereau | **28.—10.—** | **32.— 9.—** | **30.— 9.—** | **56.— 9.—** | **45.— 9.—** |
| Horsmakreel — Saurel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rode knorhaan | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Keilrog — Raie radiée | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeekreeft — Langoustine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schaat — Flotte | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Lom — Brosme | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kongeraal — Congre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Leng — Lingue | ..... | **35.—32.—** | **32.—30.—** | **38.—35.—** | ..... |
| Schartong — Cardine | ..... | **43.—** | ..... | **44.—** | ..... |
| Volle haring — Hareng | **23.—13.—** | **25.—11.—** | ..... | **22.—11.—** | **19.—11.—** |
| IJle haring — Hareng guai | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Haringshaai — Latour | **21.—19.—** | **16.—12.—** | **18.50-16.—** | **27.—23.—** | **27.—** |
| Steenholk — Tacaud | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heilbot — Flétan | 4.50 | 3.50- 3.10 | 3.60 | 9.80- 2.80 | 5.— 4.— |
| Koolvis — Colin | **45.—22.—** | **40.—16.—** | **45.—21.—** | **50.—17.—** | **43.—16.—** |
| Steud — Esturgeon | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeewolf — Loup de Mer | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pollak — Lieu jaune | ..... | **46.—44.—** | ..... | **62.—45.—** | **56.—35.—** |
| Koningsvis | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zonnevis — St.-Pierre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bot | **6.—** | **11.—** | ..... | **16.—13.—** | **23.—15.—** |
| Mol | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zalm | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

## Hospitaalkerkschip „De Hoop"

Woensdag 23 oktober kwam het hospitaalkerkschip te IJmuiden aan, waar het schip tot 30 oktober aan de Kop van de Vissershaven een ligplaats heeft gevonden.

Tijdens deze reis werd hulp verleend aan 19 Nederlandse loggers, 1 trawler en 1 kotter, benevens aan 9 buitenlandse schepen. Deze hulpverlening omvat de volgende diensten :

### MEDISCHE DIENST

Gedurende de afgelopen reis werden 32 patienten behandeld, t.w. : 21 Nederlanders, 9 Duitsers en 2 Polen. 14 patienten werden in het scheepshospitaal opgenomen. Het totaal aantal verpleegdagen bedroeg 52. Er werden 21 recepten afgegeven en 43 radio-medische adviezen verstrekt. 7 patienten werden aan de wal gebracht.

### TECHNISCHE DIENST

Eén noodreparatie (laswerk) werd uitgevoerd door het machinekamerpersoneel van « De Hoop » aan boord van een Westduits vissersschip. Tweemaal kon worden volstaan met een technisch advies.

### METEOROLOGISCHE DIENST

Door kapitein Visser en zijn stuurlieden werden 145 weerrapporten opgemaakt en door het radiostation naar het K.N.M.T. te De Bilt verzonden.

# EEN BEZOEK AAN DE ZEISE SCHROEVENFABRIEKEN te Hamburg

**Een blik op een der zalen waar de schroeven afgewerkt worden.**

## De Zeise kompromis_schroef

**In de loop van de maand augustus jl. waren wij in de gelegenheid een bezoek te brengen aan de wereldvermaarde Zeise-schroevenfabrieken te Hamburg.**
**Aldaar werden wij in staat gesteld enkele bijzonder interessante gegevens te kunnen inwinnen nopens de konstruktie van schroeven die over de gehele wereld gekend zijn om hun preciesheid en degelijkheid. Zo konden wij de volledige bouw medemaken van een scheepsschroef, vanaf de gieterij en brute bouw tot de volledige afwerking.**
**Tevens werd ons een mooie dokumentatie bezorgd nopens een kompromisschroef, waarvan wij hieronder een bijdrage laten verschijnen.**

Bij de vissersvaartuigen, sleepboten en ijsbrekers spreekt men vaak van een kompromis-schroef. In feite kan men een scheepsschroef slechts voor een bepaalde aktiviteit berekenen, die telkens bepalend is voor de prestatie, toerental en snelheid.

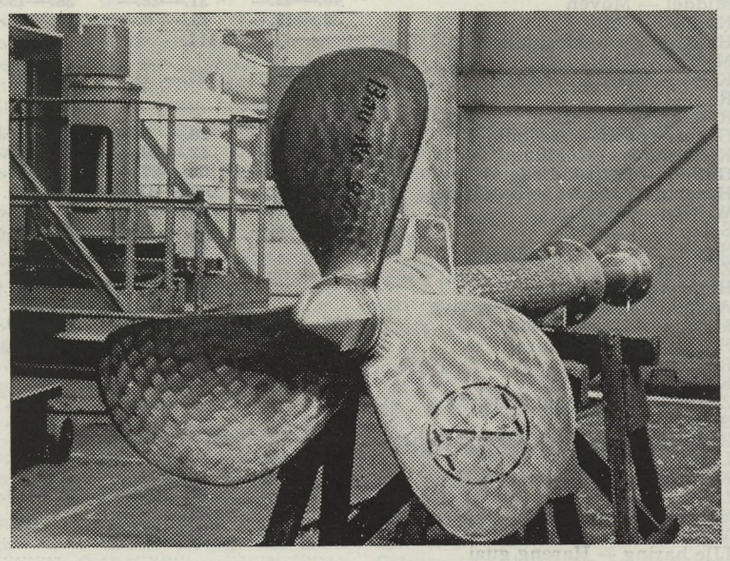
Vermindert bvb. de snelheid door een grotere weerstand (slechte weersomstandigheden, aanzetten op de scheepswand onder water, enz.) ofwel door het slepen, dan vermindert het toerental bij een nochtans zelfde machineprestatie. Gaat het hierbij dan nog om Diesel-motoren, waarvan het gekend is dat bij een kleiner toerental ook de machineprestatie vermindert, dan loopt het toerental nog verder achteruit. Het verloop van deze schroefkarakteristiek in de samenhang van vaartsnelheid, toerental en machineprestaties, hangt voornamelijk af van de afmetingen van de schroef (doormeter, verhouding der vlakken onderling, enz.). De mogelijkheden om hieraan veranderingen te brengen door ondermeer wijziging van het vleugelprofiel, verhouding der vlakken, rijzing, zijn uiterst beperkt, en hebben dan nog maar hoofdzakelijk betrekking op de eigenschappen bij onbelast varen of proefdraaien.

Om nu de schroef in de beste omstandigheden aan een bepaalde motorkarakteristiek en aan verschillende bedrijfsvereisten aan te passen, zoals dit ondermeer het geval is bij vissersvaartuigen en sleepboten, geeft men de voorkeur aan 'n kompromis-schroef; d.w.z. 'n schroef die berekend werd voor de gemiddelde bedrijfsnoodzakelijkheid, dus liggende tussen het onbelast varen en een zware sleepverrichting. Bij de keuze van de berekeningsfaktoren heeft men minder met de eigenschappen van de schroef te doen, dan wel met de aandrijvingskracht.

Wordt een schroef door een stoommachine aangedreven, dan is het niet noodzakelijk voor dit vaartuig een kompromis-schroef te ontwerpen, gezien de stoommachine met betrekking tot de verscheidene bedrijfsnoodwendigheden zeer elastisch is. Door een aangepaste instelling van de vulling kan men dezelfde prestatie bekomen bij verscheiden toerental. Ook kan men zorgen dat de ketel de nodige stoom afgeeft voor de vereiste prestatie. Gezien de schroef bij onbelast varen lichter draait dan bij het slepen, is in het eerste geval de draaimomentopname kleiner dan in het laatste geval, zo dezelfde prestatie verlangd wordt. Bij onbelast varen en verminderen van de vaartsnelheid tot nul, vermindert het toerental van 20 tot 25%. Het draaimoment stijgt in evenredigheid.

Bij een Diesel-motor liggen de verhoudingen echter anders. Vooral de moderne Diesel-motoren mogen geen groter draaimoment hebben dan het normale, zoniet treedt een mekanische en thermische overbelasting van de motor in, die zeer zware schaden kan veroorzaken. Is een schroef voor een Diesel-motor, opgezet voor onbelast varen, dan gaat het toerental bij belast varen of slepen, sterk verminderen. Bij Diesel-motoren moet zelfs de vulling verminderd worden om een overbelasting te vermijden. Hierdoor ontstaat bij het slepen een merkbare kleinere prestatie dan bij het onbelast draaien. Om hieraan te verhelpen moet de schroef zo opgesteld worden, dat bij het slepen de draaimomentopname van de schroef niet te groot wordt. Hieraan is echter bij onbelast varen dan weer een te geringe draaimomentopname verbonden. Bij onbelast varen kan aldus met 'n dergelijk licht opgezette schroef, niet meer de volle prestatie van de Diesel-motor bekomen worden, gezien in het algemeen het toerental van de motor niet mag overschreden worden.

De kompromis-schroef wordt echter doorgaans zo ingesteld, dat zowel bij de begrenzing van het draaimoment bij het slepen, als ook de begrenzing van het toerental bij onbelast varen, het verlies van prestatie ongeveer hetzelfde blijft. Tussen deze twee voornoemde toestanden (dus bij licht-slepen), bekomt men bij vol toerental, het vol draaimoment en hierdoor wordt de volle prestatie van de motor door de schroef opgenomen.



**De Zeise kompromisschroef.**

In tegenstelling van een kompromis-schroef, spreekt men van een sleepschroef, wanneer de schroef voor het slepen opgesteld is, dat wil zeggen, wanneer de schroef dusdanig berekend werd, dat bij het slepen het volle motordraaimoment opgenomen werd. Dergelijke schroef draait bij onbelast varen veel te licht, dat wil zeggen dat ze een te klein draaimoment neemt en aldus een veel te kleine prestatie levert. Anderzijds spreekt men van een onbelast-schroef (vrije vaart-schroef), wanneer de schroef berekend werd voor vrije vaart. Bij onbelast varen neemt deze schroef het volle motordraaimoment op en geeft aldus de volle motorprestatie weer. Bij het slepen draait een dergelijke schroef echter te zwaar, dat wil zeggen dat er met een kleinere toerental moet gevaren worden om het toegelaten draaimoment niet te overschrijden. Aldus is de prestatie van de motor evenredig veel kleiner.

Het vastleggen van de bedrijfspunten van een kompromis-schroef heeft niets te zien met de speciale

afmeting voor de hogere drukbelasting van de schroef bij het slepen. Om deze hogere belasting van de schroef bij het slepen mogelijk te maken, moet men rekening houden met wel bepaalde konstruktieprincipen. Des te hoger een schroef belast wordt, dit wil zeggen hoe meer zij voor het slepen voorzien is, des te groter moeten de vleugelvlakken zijn, en des te groter moet de kromming der vleugelsnede gekozen worden. Deze maatregelen leiden in het algemeen tot 'n schroef met brede vleugels en hol-gewelfde drukzijden. Een dergelijke schroef is voor het slepen bijzonder goed aangepast.

Er zijn nochtans gevallen waarbij de schroef van een sleper, voor onbelast varen moet uitgestald zijn, waarbij echter in de detail-konstruktie op goede sleepeigenschappen dient gelet te worden. Een dergelijke schroef draait wel zwaar bij het slepen, maar hij bekomt een vleugelvlak en een zijdekromming, die haar als een hoogbelastbare schroef kenmerken. Daarbij valt nog op te merken, dat de optimale (beste) schroefdoormeter, voor anders gelijke bedrijfsnoodwendigheden, bij de sleep-schroef groter is als bij de vrije-vaart-schroef. Dit onderscheid in doormeter hangt zowel af van het onderscheid tussen vrije vaart en sleepvaart, alsook van het nominale toerental.

Bij zware sleep is de schroefbelasting over het algemeen zo hoog dat plaatselijke kavitatie op de vleugels onvermijdelijk is. Hieruit volgt dat voor zware prestaties slechts materialen van zeer goede kwaliteit kunnen gebruikt worden met lange duurtijd. Bij prestaties die boven de 500 PS en bij toerental over de 150 U/min liggen, zijn gietijzer en gietstaal dat niet gelegeerd is, ongeschikt, gezien onder deze hoge belasting bij het slepen, spoedig kavitatie-erosies op de vleugelvlakken optreden. Alhoewel een zekere verruwing der vleugeloppervlakten bij het slepen van geringe invloed is als bij het onbelast varen, zal men toch daarop letten dat een zo goed-mogelijke gladde oppervlakte behouden blijft, hetgeen alleen het geval is wanneer men materialen gebruikt van zeer goede kwaliteit (Mangaan-brons, eventueel met toevoeging van Nickel, Nickel-Aluminium-Mangaan-Brons, bv. Alcunic. Verder in de tweede plaats ook roestvrij staal).

Voor de sleepeigenschappen van een vaartuig is de scheepstrossleep maatgevend. De trossleep is altijd kleiner dan de schroefkracht, omdat een deel van de schroefkracht verloren gaat door het kielzog dat op de sleep drukt en door de weerstand van het varende schip zelf. Hoe hoger de vaartsnelheid, hoe kleiner de beschikbare sleepkracht (door verhoogde weerstanden). Een goed gebouwde, niet te snellopende schroef met optimale (gunstige) doormeter kan 11 tot 14 Kgr/PS bereiken.

Voor vaartuigen die onder wisselende bedrijfsvereisten arbeiden (onbelast-varen en slepen) is het noodzakelijk een kloeke en elastische motor te gebruiken, die ook onder verschillende bedrijfsvereisten zeker werkt. Anderzijds is het eveneens noodzakelijk de schroef aan te passen aan de verschillende bedrijfsnoodwendigheden van de motor, dat wil zeggen een goede kompromis-schroef te ontwerpen.

Wanneer de verschillende eigenschappen van de motor en de schroef aan de kapitein of machinist goed bekend zijn, kan hij uit het schip het beste vermogen halen zonder daarom de motor in gevaar te brengen. Hiervoor is het echter noodzakelijk dat de konstrukteur van de schroef zowel van het vaartuig als van de motor alle eigenschappen en kenmerken kent, en bovendien op de hoogte gebracht wordt welke bedrijfsvoorwaarden van het schip gevergd worden.

Slechts dan is het mogelijk een schroef te ontwerpen die zeer goed aan de vereisten zal voldoen.

Het zeegat uit..een onbekende bestemming tegemoet. Moge de bemanning veilig de thuishaven bereiken en de vangsten rijk en lonend zijn !

# LA COURONNE

**STENE – OOSTENDE**

**Tel. : (059) 713.24 / 713.25**

**ROKEN — INZOUTEN — DROGEN — OPLEGGEN — IN- EN UITVOER**

**SAURISSERIE — SALAISON — SEMI CONSERVE DE POISSON — IMPORT ET EXPORT**

(4111V)

**Voor alle werkgevers welke onder het regime vallen van het Koninklijk Besluit van 18-2-60 wat betreft :**

# BESCHERM- EN BEROEPSKLEDIJ

**Zoals :**

**WATERDICHTE VESTEN, BROEKEN, MANTELS, SCHORTEN**
**STERK, ONKRIMPBAAR BLAUWGOED - WERKKLEDIJ „SANFOR"**
**DE GROOTSTE KEUS RUBBERLAARZEN, VAN DE BESTE MERKEN**
**PLASTIEK LAARZEN EN SCHOENEN : LICHT EN SOEPEL, ANTI-SLIP**
**WERKHANDSCHOENEN IN PLASTIC, LEDER EN KATOEN**
**PLASTIEK HELMEN VOOR HET BOUWBEDRIJF — LAARZEN MET STALEN TOPPEN**

**Eén adres :**

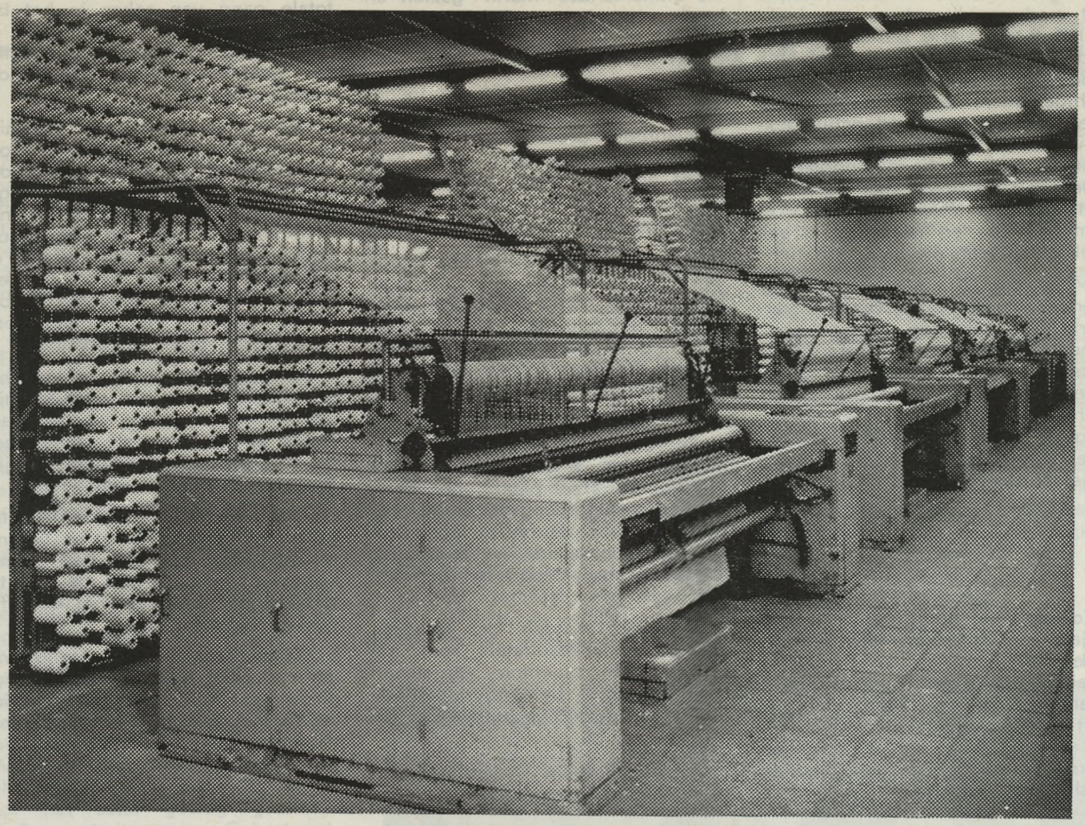
## PINTELON HENRI

**H. BAELSKAAI, 34, OOSTENDE – Tel. 747.79**

**— Bekijk niet onze prijzen — Bekijk de kwaliteit —**

(4105V)

# 1883-1963 : APELDOORNSE NETTENFABRIEK BESTAAT TACHTIG JAAR



**De weefmachines zijn halfautomaten : door speciale photo-elektrische cellen is het mogelijk meerdere machines aan de wever toe te vertrouwen. Ze maken in hoofdzaak netwerk voor de visserij in Zuid-Afrika.**

Het jaar 1963 zal voor de Apeldoornse Nettenfabriek Von Zeppelin & Co een mijlpaal betekenen in de verdere historiek van de instelling. Het is inderdaad 80 jaar geleden dat met geringe middelen de fabriek werd opgericht door de heer C.G. von Zeppelin en in 1901 werd omgevormd tot een naamloze vennootschap met 100 % familiekapitaal. In 1936 werd vreemd kapitaal aangetrokken, terwijl in 1953 een emissie plaats vond en een beursnotering werd verkregen.

Thans is de Apeldoornse Nettenfabriek uitgegroeid tot een machtige instelling, waarvan de produktie niet alleen binnen de grenzen maar ook ver er buiten een bijzondere grote reputatie geniet.

X X X

De heer Von Zeppelin was vroeger een textiel- en garenkoopman in Haarlem. Hij koos Apeldoorn als aktieterrein, en dit had wel een bijzondere reden. Voornoemde stad is inderdaad zeer dichtbij de Zuiderzee gelegen, die visrijke wateren inhoudt, waarop een bloeiende Ansjovis- en haringvisserij werd bedreven. Er werden twee nettenmachines in gebruik gesteld. Uit die tijd dateert nog de zeer bijzondere lokale folklore, toen de vissers uit Harderwijk, Elburg en omgeving lopend met de kruiwagen de Veluwe overstaken om de nodige netten af te halen. De instelling kende een grote uitbreiding op betrekkelijk korte tijd. Na 15 jaar waren er reeds 10 nettenmachines in gebruik en bij de viering van het dertig-jarig bestaan stonden er 55.

Rekening houdende met deze snelle evolutie was het logisch dat naast de binnenlandse aktiviteit ook de blikken werden gericht op het buitenland, alwaar nieuwe afzetgebieden werden gezocht en gevonden. Bovendien werd een twijnerij ingericht om zelf de garens te kunnen twijnen, die nu in de meest verscheidene variëteiten nodig waren. De uitbreiding der gebouwen hield gelijke tred met de ontwikkeling van de produktie en afzet.

Het waren grote momenten toen de 15 P.K. stoommachine werd vervangen door 'n zwaardere 150 P.K. en later door de ingebruikname van een 300 P.K. dieselmotor. Vermakelijk zijn nog de verhalen van de oudere of op rust gestelde arbeiders over dit wonder, maar ook monster van de techniek met zijn groot vliegwiel dat op de meest ongelegen momenten alle dienst weigerde.

Dat inmiddels reeds lang is overgeschakeld naar elektriciteit, is begrijpelijk. Ongeveer 50 % van de gehele produktie ging voor de eerste wereldoorlog naar één land, nl. Rusland. Deze markt werd evenwel na 1918 definitief afgesneden en nu bleek ook het grote risiko dat aan een eenzijdig georienteerde export verbonden is. Het is ongetwijfeld een zeer moeilijke opgave geweest om het geweldige produktieapparaat op gang te houden en nieuwe markten te vinden voor het verlies van dit overheersende afzetgebied, dat Rusland was.

Dit produktieapparaat was groot en is dit nog steeds. Het was en is de grootste gespecialiseerde nettenfabriek ter wereld. De direktie heeft vele oude en nieuwe markten terug gevonden, zodat op de oude voet kon worden verder gewerkt.

## TOCH MOEILIJKHEDEN...

Dat evenwel alles zonder moeilijkheden zou verlopen was ondenkbaar. Twee oorzaken hebben de fabriek bijna het leven gekost...

Wij denken in dit verband in de eerste plaats aan de grote ekonomische krisis in 1929, en haar nasleep in de dertiger jaren, alsmede de in die jaren optredende en steeds zwaarder wordende konkurrentie vanuit Japan.

Ter illustratie hiervan het feit dat Japan zijn netwerk kon aanbieden tegen prijzen waarvoor ons bedrijf nog zelfs de grondstoffen niet kon aankopen.

De oprichter van de Apeldoornse Nettenfabriek, dhr C.G. von Zeppelin, overleed in 1910 en werd opgevolgd door zijn zoon, dhr J.J. von Zeppelin, die in 1901 reeds als mede-direkteur aan het bedrijf verbonden was en tot in 1935 het bedrijf heeft geleid. Hierbij werd hij in de jaren 1911 tot 1927 bijgestaan door dhr Ir. H.A. Nuyken. In 1936 kwam dhr C.G. von Zeppelin in de direktie, tezamen met dhr D.R. Jonker. Zij hebben het bedrijf geleid tot respektievelijk 1949 en 1953. De huidige direkteur Mr. T. Vroom volgde dhr Jonker in 1954 op en is thans nog als enig direkteur aan het bedrijf verbonden.

In de periode van 1954 tot 1958 werd hij bijgestaan door de heren H.C. Smith. Sinds 1 januari 1963 zijn als adjunkt-direkteuren aan het bedrijf verbonden, de heren C. de Koning ; drs C.P.H.Th. Gudde en J. Hospers.

Als kommissaris moet genoemd worden dhr A. van Brero, die van 1936 tot 1953 als president-kommissaris veel voor het bedrijf heeft betekend. Zijn zoon, dhr Ir. A.J. van Brero is vanaf 1953 president-kommissaris. Na de dood van dhr J.J. von Zeppelin in 1935 vond in 1936 een volledige reorganisatie plaats. Vreemd kapitaal werd aangetrokken en de eerste stap buiten de gesloten kring van de familie was gezet.

Het bedrijf kwam spoedig weer tot bloei, en klein begonnen vond weldra weer uitbreiding plaats. Zelfs werd in 1939 in Portugal een dochter-maatschappij opgericht.

X X X

Het uitbreken van de tweede wereldoorlog leidde ertoe dat verdere uitbouw moest blijven liggen; het maken van uitbreidingsplannen werd evenwel onverpoosd verder gezet, teneinde na de orlog klaar te zijn. Gebouwen en machines bleven, op enkele bomschades en 100% glasschade na, gelukkig gespaard.

Na de oorlog stond de direktie klaar. De fabriek draaide spoedig weer, eerst voor de Nederlandse visserij, maar weldra ook opnieuw voor de export. Het was in die tijd niet moeilijk om orders te krijgen, want door het overal heersende tekort aan netten stroomden de opdrachten binnen.

Het probleem lag evenwel meer op het gebied van de produktie en de financiering. Het werden ongekende jaren. De grote vlucht die het bedrijf had genomen, vroeg nu kapitaal met als gevolg de reeds eerder aangehaalde missie in 1952 waarbij tevens beursnoteringen werden aangevraagd en gekregen.

Niets deed vermoeden dat reeds binnen één jaar — in 1953 — het bedrijf een dieptepunt moest doorstaan. De belangrijkste oorzaken waren tweeërlei : enerzijds het wegvallen van de alles beheersende export naar Indonesië, en tegelijkertijd een grote terugval in de prijs van de grondstoffen, welke in zeer belangrijke mate voor deze markt waren ingekocht en opgeslagen.

Het aanzienlijk verlies kon echter het volgend jaar door gebruikmaking van reserves worden weggewerkt en vanaf dat jaar is het beleid voortdurend gericht geweest op het herwinnen van de oude plaats van de fabriek.

Door hard werken en het voeren van een voorzichtig beleid is dat gelukt en thans is zij krachtiger dan ooit te voren. Ondertussen moest in het jaar van het 75-jarig

Jubileum nog de gevolgen van een ernstige brand worden overwonnen, en zo zijn wij gekomen aan het heden.

## DE HUIDIGE FABRIEK

De Apeldoornse Nettenfabriek, de ANZA, is een uitgesproken exportbedrijf; zeker 75 % van de produkten vindt haar weg naar het buitenland, en dit niet alleen naast de deur, maar ook naar IJsland, Australië, Finland en Chili. Kortom in vrijwel alle landen waar de visserij in bedrijfsmatige vorm wordt uitgeoefend, ziet men de vissers het ANZA-net hanteren.

De ANZA is echter niet alleen een export-bedrijf. Wat haar produkten-range betreft is het ook een gespecialiseerd bedrijf op het gebied van getwijnde garens en netten.

Het is de leiding van het bedrijf niet gegeven zomer- en winterkollekties vast te stellen en de produktie-afdelingen daarop af te stemmen. Ook het produceren op vóór-verkoop is praktisch een onmogelijkheid.

Een nettenfabriek heeft zelden een groter order-portefeuille. Dat deze fabriek desondanks 80 jaar draait en nog wel met aanmerkelijk meer « Ups » en « Downs » is het meest duidelijk bewijs van kracht van dit bedrijf.

Organisatorisch werd de ANZA gerangschikt onder « textielbedrijf». Het merkwaardige is evenwel dat in het tachtig jarig bestaan van de onderneming nooit een « ANZA » product in de textielsektor is terechtgekomen, terwijl in de laatste jaren zelfs geen draad natuur-textielvezel werd verwerkt, doch uitsluitend synthetische nylondraad. In feite heeft de ANZA met de textiel niets meer te maken en haar ekonomische op- en neergang is een heel andere dan die in de «textiel».

Meer dan 70 jaar werden alle soorten netten-textielvezels verwerkt, zoals katoen, linnen, sisal, hennep, zijde, enz... Gedurende de laatste zeven jaar moest een volledige omschakeling van de synthetische nylondraad plaats vinden, hetgeen ombouw van machines betekende en het overgaan op een totaal andere methode.

X X X

Zo heeft het bedrijf in de laatste 10 jaar een volledige modernisering ondergaan. Een staf van 8 mensen bereisd week in week uit, maand in maand uit, de wereldmarkten. U kunt ze tegenkomen in elk deel van de wereld. Jaarlijks worden een verkoops-prognose en een daaraan aansluitende produktie-planning, markt voor markt, machine voor machine, opgesteld.

De E.E.G.-markt wordt welbewust als binnenlandse markt gezien en heeft prioriteit, terwijl er evenwicht tussen deze markt en de exportmarkt wordt gezocht.

Er wordt nadrukkelijk op toegezien, dat geen enkel afzetgebied 'n onevenredig groot aandeel van de omzet verkrijgt, omdat onze aandacht er nog steeds op gericht is aan de gevaren van de concentratie op één markt te ontkomen.

Door deze marktspreiding is ook een euvel overwonnen waarmee in het verleden nog wel eens werd gekampt: het optreden van een overbelasting in de wintermaanden en gebrek aan werk in de zomermaanden komt niet meer voor.

Ook buiten de visserij wordt gezocht naar nieuwe bestemmingsmarkten voor de produkten en thans vindt reeds afzet plaats voor doeleinden, die voorheen buiten het gezichtsveld van de ANZA lagen, zoals defensie, land- en tuinbouw, transport, bouw, sport, scheepvaart, enz...

Periodiek worden de verkoop- en produktie-resultaten met de prognose en planning vergeleken en besproken. Deze werkmethode vraagt een grondige kennis van de markten.

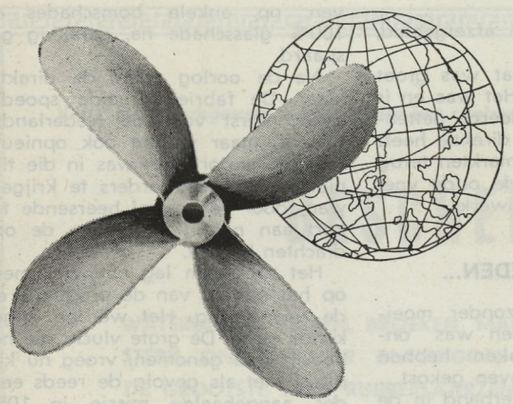
De administratie, die vrijwel geheel met 'n I.B.M.-apparatuur is gemekaniseerd, rapporteert op korte termijn het gehele bedrijfsgebeuren. Op deze wijze is het mogelijk voortdurend inzicht te krijgen in de totale gang van zaken in het bedrijf. Dat deze omschakeling in de afgelopen jaren wel eens spanningen heeft opgeroepen zal zonder meer duidelijk zijn.

Deze moeilijkheden en spanningen zijn evenwel geheel overwonnen en men vindt het thans ondenkbaar dat op andere wijze gewerkt zou kunnen worden. Belangrijke verbouwingen en nieuwbouw hebben plaatsgevonden, terwijl de nieuwste machines voor twijnen, breien, knopen en vlechten in bedrijf zijn gesteld. Het resultaat stemt dan ook tot grote tevredenheid.

De sociale voorzieningen voor het gehele personeel, ook voor de niet verplicht-verzekerden, werden aangepast aan de nieuwste opvattingen op dit gebied en houden gelijke tred met de bloei in het bedrijf.

Door een ver doorgevoerde delegatie van bevoegdheden en verantwoordelijkheden staat een ruime kring van medewerkers de direktie terzijde, om met haar het bedrijfsdoel te verwezenlijken.

Zo mag dan ook bij dit 80-jarig jubileum met dankbaarheid teruggezien op de achterliggende periode en met vertrouwen de toekomst tegemoet gegaan — (b)

ZALTBOMMEL

LEVERT U DE GEPASTE SCHROEF VOOR UW SCHIP IN

MANGAANBRONS – NIKKEL
ALUMINIUMBRONS – GIETIJZER
ANDERE METALEN OP AANVRAAG

SCHEEPSSCHROEVENGIETERIJ VAN VOORDEN n.v.
ZALTBOMMEL — NEDERLAND — Tel. 04180 - 654

(3183V)

# DE GESCHIEDENIS VAN OOSTENDE, HAAR HAVEN EN HAAR VISSERIJ

door FIRMIN DERDEYN
Redakteur van Het Nieuwsblad van de Kust

Ziedaar drie woorden die één schakel vormen, waaruit geen deel kan weggenomen worden zonder het geheel te vernietigen. Het is steeds zo geweest, ook voor onze tijden. Eeuwen hebben het gedragen, gekneed en steeds geschoeid op de nieuwe leest, aangepast aan de tijdsomstandigheden.

Er is opgebouwd geworden om nadien, hetzij door oorlogsgeweld, hetzij door het natuurelement dat we Noordzee noemen, terug in het niet te vergaan. Telkens is er terug heropstanding gekomen, uit de rook der puinen of uit de branding van de golven.

## HOE HET GROEIDE

Ieder stad, ieder dorp, ieder wijk heeft geschiedenis. De teksten ervan liggen bedolven onder het stof, ergens in het gemeente-archief. Maar toch leven ze want ze schenken fierheid. Het verleden is niet dood. Het staat vastgeankerd in ieder stukje aarde van het grondgebied.

Voor Oostende bestaat een oud « charter » uit het jaar 814, waarin voor het eerst gewag gemaakt wordt van de benaming. Gobert van Steeland schonk aan de Abdij van Sint Omaar 33 lokaliteiten, zodat Oostende oorspronkelijk eigendom werd van een stad die nu Frankrijk geworden is.

Hierna vermeldt de geschiedenis een duistere periode, waarin Vlaanderen nog weinig zou vermeld worden. Alleen zien we hoe in 964 Oostende zekere prioriteiten krijgt. En hiermede is meteen de basis gelegd. Vieren we immers volgend jaar niet het 1.000-jarig bestaan van de stad ? Stad zou het slechts worden in 1266, wanneer Margareta van Vlaanderen Oostende tot deze rang verheft en ze enkele voorrechten toebedeelt. Van dan af wordt eerst voor goed melding gemaakt van Oostende : een overeenkomst met het « Brugsche Vrije » maakt in 1284 een verbreding van Watergang, gelegen ten Zuidwesten van de stad en verbindt Oostende met Brugge. Dit kanaal zou echter volledig buiten gebruik gesteld worden, enkele tientallen jaren nadien.

Tot hiertoe was er nog geen sprake van zeehaven : deze werd eerst toegelaten door Filips de Goede aan de Stad in 1445. Deze haven werd aangelegd op een plaats rechtover het Kursaal dus westwaarts en liep de stad binnen, waardoor zich twee stadsgedeelten van elkaar afscheidden. Deze havengeul ligt nu in zee en sporen hiervan kunnen niet meer gevonden worden. En hier komt voor de eerste maal de visserij naar voor : vissersvaartuigen voeren de haven binnen met haring die gekaakt werd. Is immers de Oostendenaar Jaak Kien geen medeuitvinder van het kaken van de haring, waardoor de schepen langer in zee konden blijven ? Meteen werd het een periode van voorspoed voor de stad ; periode die twee eeuwen zou duren.

Helaas, het beleg door de Spanjaarden zou Oostende met de grond gelijk maken : 1601-1604, de tijd waarin gesproken werd over Aartshertog Albrecht en Aartshertogin Isabella. Deze periode is nochtans zeer belangrijk voor Oostende, gezien in die jaren de basis gelegd werd voor een nieuwe havengeul, op de plaats waar we ze nu nog kennen. De Spanjaarden hadden zich gevestigd in de duinen, graafden deze uit om hun versterkingen op te richten en langzaam werd een doorgang gemaakt, een brede uitweg landwaarts waar de zee steeds dieper doordrong. De « geule » was geschapen en werd bevaarbaar gemaakt. Het stuk dat meer noordwaarts lag en waar de eerste haven gelegen was, verdween onder de golven. Huizen en instellingen werden herbouwd en een nieuw kompleks verscheen uit de grond. In de XVII eeuw werd de haven terug het kind van de rekening toen alle havens geblokkeerd werden. Doch na het verdrag van Münster en de afstand van Duinkerke aan Lodewijk XIV werd de haven van Oostende de enige haven in het land en werd meteen het onderwerp voor grootse plannen : handel met overzeese gebieden !

**De oude Oostendse vishallen, naar een schilderij uit de jaren 1700.**

## OOSTENDSE BLOEIPERIODE

1722... Oostenrijks bewind ! Onder Keizer Karel VI werd de realisatie van de Oost-Indische Compagnie bewerkstelligd, met Oostende als basishaven. Het werd het tijdstip waarop Oostende in gans de wereld vernoemd werd. Het bracht voor de stad de bloeiperiode die ze nooit of nooit meer zou bereiken. Vanuit onze haven voeren schepen naar Indie en andere Oosterse landen en brachten hun ladingen terug naar onze kaden, waardoor het aanzien van Oostende als WERELDMARKT ten top steeg. Er heerste rijkdom en welvaart en ook de visserij kwam dit alles ten goede. Helaas, het was grotendeels met kwaadaardige gevoelens dat de wereld en in het bijzonder de buurlanden Engeland en Frankrijk naar Oostende opkeken. De welvaart moest gebroken worden en zo zag de Compagnie reeds in 1731 haar ontbinding een feit worden, dit onder dwang. Oostende's wereldgrootheid had voor altijd afgedaan maar toch was er nog de visserij en hierna werd deze ten zeerste bevorderd door toedoen van de Oostenrijkse opvolgster Maria-Theresia.

## DE BRUG NAAR HET HEDEN

Terug werden pogingen aangewend om de handel te doen herleven en onder haar beleid zag Oostende de haveninrichtingen gemoderniseerd worden, alsmede werd een vuurtoren gebouwd ten westen van de geul. Bij dit alles kwam een eerste handelsdok in 1776.

Nog een andere naam is met Oostende verbonden : Jozef II ; Oostende wordt vrijhaven, met alle faciliteiten eraan verbonden. De scheepvaart met Indie kon opnieuw aangevat worden, temeer daar de haven van Antwerpen gesloten bleef door de Hollanders. Alles was opnieuw voorhanden om Oostende terug wereldhaven te maken. Het heeft niet mogen zijn ; vanaf die tijd is de geschiedenis gekenmerkt door oorlogen te lande en op het water. Ons land heeft er steeds de meest nadelige invloeden van ondergaan. De haven van Antwerpen werd terug geopend en heeft Oostende verdrongen. Van de eens zo vermaarde Compagnie-stad zou slechts overblijven wat er nu is : de voornaamste Belgische vissershaven en 'n eerder nederige handelshaven. Toch is er een nieuwe faktor bijgekomen die Oostende zijn wereldvermaardheid schenkt : het toerisme. Doch wie spreekt over toerisme denkt onvermijdelijk aan folklore en die is er te Oostende, gegroeid door de eeuwen heen.

## EEN STUKJE GESCHIEDENIS UIT DE VISSERIJ

Reeds hierboven haalden we het aan : het jaar 1267 is de mijlpaal geweest voor Oostende en dit door dat de oude haven, hoofdzakelijk vissershaven kon gebouwd worden. Reeds in die tijd was er sprake van vismarkt te Oostende. Van dan af werd de wedijver met Nieuwpoort, toenmalige grootste vissershaven, ingezet. Lang heeft Nieuwpoort de kroon gespannen, maar uiteindelijk is het bezweken onder de grootmacht die Oostende kenmerkte.

De geschiedenis van de visserij is in één lijn gegaan : zowel voor schepen als voor instellingen : steeds meer, grootser en verder. Maar zoals nu werd steeds opgekeken naar onze Noorderburen en hun voorbeeld was destijds reeds toonaangevend. Zo is het immers vergaan met de Hollandse « Haringbuizen » die reeds in de 15e eeuw alhier intrek vonden. Vanaf deze eeuw brachten de schepen praktisch alle vissoorten aan de markt, doch voornamelijk haring en kabeljauw. Het werd meteen de grootste bloeiperiode uit de Oostendse geschiedenis. Later kende Oostende ook de IJslandvaarten : lange tochten van maanden naar de noordelijke gebieden om de gekende moluwe : gezouten kabeljauw. Zoals in de geschiedenis in het algemeen hebben periodes van verval en van opbloei elkaar afgewisseld : oorlogen — het ene bewind uit, het andere in — alles werkte meestal nefast op onze visserij. Doch steeds heeft ze meegedongen naar grootsheid en heeft ze haar naam ongeschonden bewaard gehouden tussen andere grote Europese vissershavens. Vandaag beschikt ze over meer dan 398 schepen met een gezamenlijk tonnemaat van 30.170 ton en een drijfkrachtsvermogen van meer dan 78.277 P.K. verdeeld over zes scheepstypes.

Zo is de toestand op heden.

## VAN ZEILSCHIP TOT DIEPZEETREILER

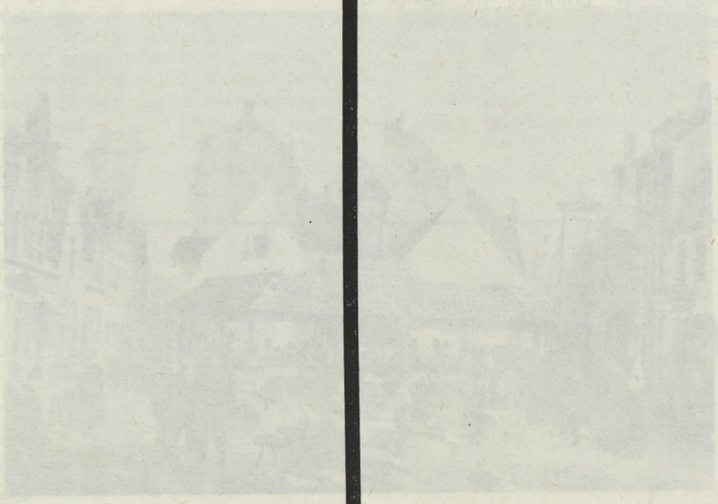
Reeds elders in dit blad vinden we deze bedenking. Het is geen bedenking gebleven, maar een realisatie die eeuwen geduurd heeft, waar man en macht aan medegewerkt hebben. Kronologisch en aan de hand van enkele feiten geven we hieronder een schets van deze verwezenlijking :

**vervolg blz 63**

s.a. belge du

# FROID INDUSTRIEL

H. BAELSKAAI, 13
OOSTENDE
Telefoon 717.91 - 717.92



**HET BESTE IJS** — Zorgvuldige, regelmatige en spoedige bediening

**BEWAARFRIGO'S** — voor alle soorten vis elke gewenste temperatuur

**QUICK FREEZING** — alle soorten vis op —40° C in blok of separaat

**KOELCELLEN** — voor diepbevroren vis 6000 m3 aan —25° tot —35° C

(4101V)

vervolg van blz 61

1416 : Hollandse haringbuis.
1500 : overgang naar zeilschepen.
1830 : vissersvloot met 35 schepen (zeilschepen).
1842 : vissersvloot met 106 schepen (zeilschepen).
1865 : vissersvloot met 158 schepen (zeilschepen).
1884 : Eerste vissersstoomboot : O.71 « Prima » 40 P.K. gebouwd in Engeland.
1885 : reeds 7 stoomschepen, allen 40 P.K. en afkomstig van Engelse werven.
1890 : eerste houten stoomtreiler gebouwd in Oostende.
1892 : eerste ijzeren stoomtreiler eveneens gebouwd in Oostende.
1907 : eerste motorvissersvaartuig — « Pionnier » — weinig resultaat.
1914 : vissersvloot waaronder 29 stoomschepen.
1927 : verdwijnen van alle zeilschepen.
1933 : eerste motorvaartuigen te Oostende. — Definitieve doorbraak.
1952 : verdwijnen van alle stoomschepen (aangedreven door steenkool).
heden : de diepzeetreiler en fabriekschip die een vermogen bereiken van 1.500 P.K. en meer.

## DE VISMIJN

In dit verband en eveneens kronologisch geven we een schets van hetgene we kunnen noemen : het hart van de visserij : de vismijn, die hedendaags uitgegroeid is tot één der best-ingerichte van Europa.

1627 : toelating om een markt en halle op te richten.
1879 : eerste vismijn - cirkelvormig - gelegen waar nu de parkeerplaats aan de garage Istanboel aangelegd is.
1885 : vergrotingswerken aan deze vismijn.
1912 : afkondigen van Conventiewet om een gans nieuwe vissershaven ten oosten van de havengeul op te richten.
1914 : eerste wereldoorlog. Het plan wordt uitgesteld.
1919 : einde wereldoorlog. Enkele barakken vergrootten het vismijnkompleks.
1928 : Goedkeuring van het lastencohier door Minister Baels en aanbesteding voor de nieuwe vismijn.
1934 : inhuldiging van nieuwe vismijn door burgemeester Moreaux.
1944 : gedeeltelijke verwoesting van de vismijn onder het oorlogsgeweld. Algehele afbraak wordt voorzien.
1945 : de vis wordt verkocht langs het oude handelsdok.
1947 : aanvang bouwwerken van nieuwe vismijn. Haringhalle.
1951 : inhuldiging nieuwe vismijn door burgemeester Serruys.
1952 : definitieve ingebruikneming van de vismijn : 336 m. lang, loskade 3,50 m. breed. Verkoophalle : 20 m. breed. Rijweg tussen verkoophalle en pakhuizen 16 m. Haringhalle : 320 m. lang en 20 m. breed.
Aantal pakhuizen : 113.

## HET VERLEDEN VAN DE HANDELSHAVEN

Aan de basis van de Oostendse handelshaven ligt in feite de visserij. Toen na het beleg van Oostende 1601-1604 de « geule » gemaakt was, had de visserij reeds een heel stuk geschiedenis achter de rug. Met die « geule » zou Oostende nu langzamerhand een handelshaven gaan worden. Stuk voor stuk werd die geule verbreed en van degelijke kaaimuren voorzien. Zo zien we ook de voltooiing van de vaart Brugge-Plassendale-Oostende in 1669 en het bouwen van sassen te Slijkens in 1672.

Dit alles zou Oostende ten goede komen ; immers het Barrière-Traktaat in 1715 tussen Oostenrijk en de Verenigde Provincies, bekrachtigde de sluiting van de Schelde. Onder het nieuwe gezag kon een poging gewaagd worden om de ekonomie van het land op de haven van Oostende te orienteren. En het bleef niet bij een loutere poging. Met het « konvooigeld » te Oostende geïnd en voortspruitende uit de douanepolitiek werd de haven van Oostende onderhouden en werden de vaarten Brugge-Oostende en Brugge-Gent gereinigd.

## DE OOST-INDISCHE COMPAGNIE

Een zicht op de eerste Oostendse vishalle.

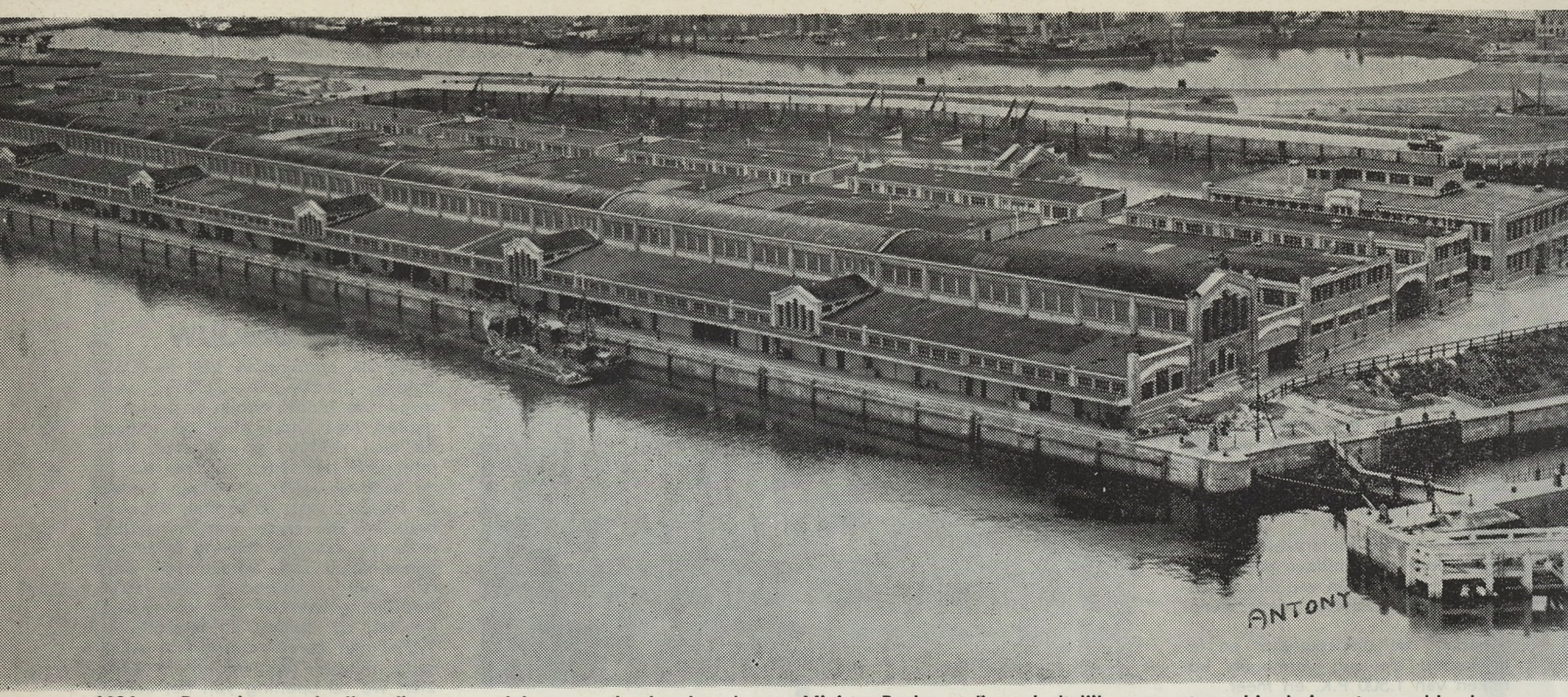
Tenslotte kwam er in 1722 de Oost-Indische Compagnie, weldra genaamd de « Oostendse Compagnie » waarin de haven een bloeiperiode zou kennen die de stad tot een wereldhaven zou verheffen, zij het slechts voor korte duur, maar toch zou 't aanleiding geven om de handelshaven van Oostende voor altijd naam te geven. Het doel van de Compagnie was de handelsbedrijvigheid uit China en Indie naar het vasteland te brengen. Oostende werd de thuishaven van de vloot. Bijzonder de handel met China was zeer winstgevend en bracht koloniale waren en Oosterse produkten aan. Scheepstimmerwerven verrezen in die tijd en de bevolking van de stad verdriedubbelde in korten duur. Ook de buurlanden, waar onlusten en oorlogen schering en inslag waren, achtten het veiliger hun waren met bestemming naar andere landen langs Oostende te voeren.

## VERDERE OPBOUW

Na de ontbinding van de Oostendse Compagnie (1731), verdween de bloeiperiode op handelsgebied, maar toch bleef de navigatie zich richten op de stad. Verscheidene personen hebben dit in de hand gewerkt en mogen we als de stichters van de verdere opbouw betitelen. De eerste was Maria-Theresia die aan het bewind kwam en wiens naam zou vereeuwigd worden met Oostende. 1749-1751 : uitbreidingswerken aan de haven en aan de sassen en tenslotte in 1771 : een eerste vuurtoren ! Alles ging pijlsnel omhoog en in 1776 zien we de opening van het eerste handelsdok.

Een tweede vorst die de haven een verdere ontwikkeling zou bezorgen was Jozef II. Onder zijn beleid kwam een tweede handelsdok tot stand, dit met het oog op de scheepvaart op Indie, die terug hervat werd. Men vergete immers niet dat de haven van Antwerpen gesloten bleef. En toch rezen reeds moeilijkheden op en wel in de eerste plaats het natuurelement : verzanding. Daartoe werd een spoelsluis aangelegd, doch dit middel bleek niet doeltreffend te zijn tegen

**De cirkelvormige vismijn, opgericht in 1879, waaraan onze ouderen wel met weemoed zullen terugdenken.**




**1934 — De «nieuwe vismijn» die tot stand kwam onder het impuls van Minister Baels, en die gedeeltelijk verwoest werd in de jongste wereldoorlog.**

**vervolg van blz 63**

de steeds toenemende verzanding (in die tijd nog geen sprake van baggeren) daar ook in de 19e eeuw de Leopoldsluis (1859) en de Demeysluis (1898) door verzanding bedreigd werden.

Dan komt de grote persoon van Leopold II in de geschiedenis, de grote koning met zijn ondernemingsgeest en zijn grootse plannen voor het land. Zijn residentieel verblijf diende Brussel te blijven, doch zijn hart had hij aan Oostende verpand. In samenwerking met Minister De Smet de Naeyer kwamen de nieuwe dokken tot stand zoals we ze nu kennen.

## HUIDIGE TOESTAND

Velen zullen hierbij bedenkelijk opkijken en met één woord dit kapittel willen afsluiten : VEROUDERD. Er steekt waarheid in, doch Oostende kan ten huidige dage niet meer wedijveren met grote havens. Na de oorlog 40-45 was immers het gehele havenkompleks omvormd tot een totale vernietiging. Ook is er de natuur die Antwerpen en Zeebrugge meer geschikt maakt en een betere verbinding verzekert met het binnenland. Dit alles heeft die havens bevoordeeld om tot een omvangrijker geheel uit te groeien. Oostende is lang stabiel gebleven. De oorlog heeft harde klappen uitgedeeld. Spijts dit alles is er heden ten dage een zekere aangroei inzake in-en uitvaart en inzake tonnemaat. Toch moet uitgezien worden naar vernieuwing.

De in gebruik zijnde handelsdokken krijgen volgende indeling.

— Vlotdok : lengte 640 m. Breedte 90 m. Diepte 8,25 m. Lengte der kaaimuren 1.356 m.

— Houtdok : lengte der kaaien : 902 m. Diepte : 8,25 m.

— Zwaaidok : lengte 387 m. Diepte 8,25 m.

In deze dokken kunnen schepen met een diepgang tot 24 voet binnenvaren. De toegang hiertoe is de Demeysluis : lengte 130 m. Breedte 18 m. Diepgang 15 voet bij lage tij tot 30 voet bij hoge tij. Benevens deze dokken beschikt Oostende nog over de oude handelsdokken, waarvan nog slechts het Montgommerydok in gebruik is voor yachten en garnaalschepen. De twee anderen dienen blijkbaar tot niets meer, tenzij voor een vlootparade voor de schepen van de Zeemacht.

Alle dokken en kaaien werden gedurende de laatste oorlog zeer gehavend en dienden heropgebouwd of hersteld te worden. De voornaamste werken werden uitgevoerd in de loop van het jaar 1955 en waren :

— Vernieuwen van 4 sluisdeuren, heropbouwen van kaaimuren en baggerwerken aan het oude handelsdok.

— Vernieuwen van de brug tussen Hout- en Vlotdok.

— Volledige nieuwe elektrische verlichting.

— Heropbouw van stapelplaatsen aan het Houtdok (4.200 m2).

— Vernieuwing van kaaimuren in het Houtdok.

— Aanbrengen van nieuwe elektrische kranen.

Deze vernieuwingen kwamen echter te laat, zodat de koopvaardij zich meer en meer verplaatste naar andere havens, terwijl Oostende aan belangrijkheid verloor.

De meeste ingevoerde soorten blijven :

— bevoorrading van brandstof voor alle schepen, zowel visserssvloot, Staatsschepen, Zeemacht en handelsschepen.

— bouwmaterialen voor gans de kuststreek en voor het binnenland voor zover de binnenscheepvaart dit vermag.

— invoer van kolen.

Ook is er een zekere coordinatie met de binnenscheepvaart, waarop de ladingen overgebracht worden om verder vervoerd te worden. Jammerlijk zijn deze waterwegen niet talrijk en doeltreffend genoeg om Oostende tot een belangrijke overladingshaven te maken, zodat meerdere steden in West- en Oost-Vlaanderen voor de scheepvaart uitweg zoeken naar Leie-Schelde-Kanaal van Terneuzen of Antwerpen.

Dit alles vormt één groot probleem voor de Oostendse Handelshaven. Men kan de opwerping maken : loont het de moeite en het kapitaal om de haveninrichtingen op een nieuwe leest te schoeien ? Oefenen immers de grote havens zoals Antwerpen, Gent en het in aangroei zijnde Zeebrugge geen al te grote druk op de Oostendse hahaven uit ?

Het antwoord hierop menen we te vinden aan de hand van cijfers. Al de verbeteringswerken, uitgevoerd sedert de laatste wereldoorlog hebben wel aarde aan de dijk gebracht, gezien we jaarlijks een langzame stijging in aktiviteit kunnen waarnemen.

Doch dit brengt grote inspanningen met zich : overzeese kontakten dienen betracht te worden. Verder dient de mogelijkheid ingezien te worden om schepen met grotere diepgang naar Oostende te loodsen. Dit alles blijft voorlopig toekomstmuziek.

## BESLUIT

In deze bijdrage hebben we de lezer, hetzij Oostendenaar, hetzij vreemd aan Oostende, een kijkje willen laten nemen in de ziel van de stad als bewijs dat het heden ten dage ademt en leeft, midden de visserij, dit alles onder het beschermend bliksemlicht van zijn eenzame schildwacht : de vuurtoren.

**Onze hedendaagse vismijn : het «hart» van de visserij.**

# LEON VAN EESSEL

**ANTWERPEN**

**OUDAAN, 26**

**Tel. (03) 32.38.55 (8 lijnen)**

**Telex : LEONEESSEL - ANTWERPEN 277**

---

**MAKELAAR IN**

# ALLE

**VERZEKERINGEN**
**en**
**HERVERZEKERINGEN**

Brussel
**Keizerinlaan, 66**
**Tel. (02) 12.21.30 - 12.11.37**

Luik
**Boulevard de la Sauvenière, 24**
**Tel. (04) 23.33.93**

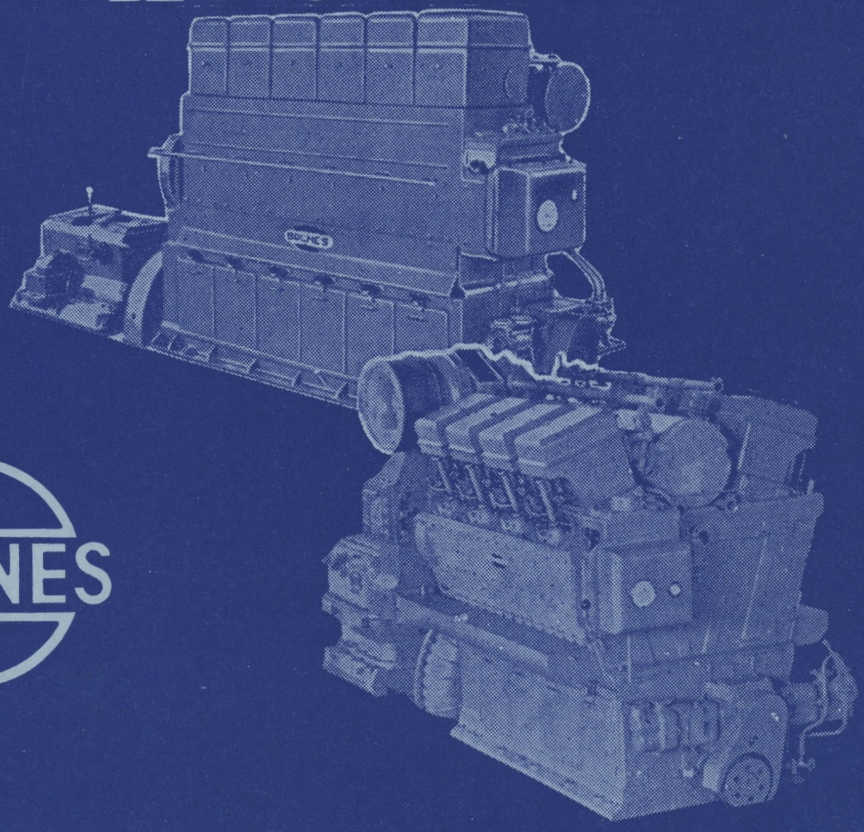
Hamburg
**LEON VAN EESSEL & Co**
**Dammtorstrasse 31'**
**Tel. 34.27.00 - 34.27.18**
**Telex 021 - 4236**
**Leoneessel, Hamburg**

Korrespondenten in
LONDEN
PARIJS
ROTTERDAM
NEW-YORK

(4119V)

n.v. MACHINEFABRIEK

# Voor ideale STUWKRACHT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

NAEREBOUT

# BOLNES

V/H. J.H.V. Cappellen

Hoofdvertegenwoordiger van de Beneluxlanden

Technische Handel H. ZWART, IJMUIDEN

IJmuiden : Tel. Bureau : 5459 — Privé : 5110

Oostende : Tel. : 73564