

# HET VISSERIJBLAD

31e JAARGANG  
VRIJDAG  
28 FEBRUARI 1964  
Nummer 9  
PRIJS 10 FRANK

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

VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG

# CASINO- KURSAAL OOSTENDE

## NIGHT CLUB

### „LA CHAMPAGNE”

ZATERDAG 29 FEBRUARI  
van 22 uur af.

ZONDAG 1 MAART,  
THE-DANSANT  
van 16 tot 20 uur :

## JACKIE KERN

### MERINO COSTA

en zijn orkest

FRANZ ANDRE :  
piano.

VRIJDAG 6 MAART  
te 20 uur :

KONFERENTIE  
„AMITIES FRANCAISES”

### „VOYAGE SANS PASSEPORT”

Poëzievoordracht  
F. Claude - H. Billen - C. Laune

Plaatsen : 50 F

Inlichtingen en lokatie :  
Sekretariaat  
„Amities Françaises”  
Tel. : (059) 772 34

## KONINKLIJKE SCHOUWBURG OOSTENDE

ZONDAG 1 MAART  
te 20 uur :

De „GALAS KARSENTY”  
stellen voor

### „UN AMOUR QUI NE FINIT PAS”

van André Roussin.  
Met  
CHRISTIAN ALERS,  
FRANCOIS GUERIN,  
ROSE VARTE  
en  
MARTINE SARCEY

Plaatsen :  
175 - 110 en 80 F

ZONDAG 15 MAART te 20 uur

### „LA ROBE MAUVE DE VALENTINE”

van Françoise Sagan  
met  
DANIELLE DARRIEUX

Plaatsen :  
175 - 110 en 80 F

Inlichtingen en lokatie :  
Kon. Schouwburg Oostende  
Tel. : (059) 713.22  
(van 10 tot 13 u. en  
van 16 tot 19 u.)  
(8240W—5046V—2238N)

Reders  
en Vissers,  
voor Uw  
SOCIALE  
LASTEN  
en  
BOEKHOUDING

★

Bestuursgebouw  
Vismijn Zeebrugge  
Tel. 541.17

Na de uren :  
Joz. De Roose  
Tel. 517.40

# HAND IN HAND



FIRMA

## R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import  
TELEFOON

Privé : 540.06

Magazijn : 541 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse  
gepeldde garnalen

Thuisbestelling

in de grote centra

Verzending

in ganz het land

(2182V)

# DEUTZ



*Diesel-*  
**SCHEEPS-  
MOTOREN**

51500

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

Voor  
nieuwbouw  
en  
herstellingen  
van  
schepen

N.V.  
**BELIARD-  
MURDOCH**

(2049)

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

## HULP IN NOOD

verzekert  
aan zeer goede voorwaarden  
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE — Tel. 716.89

# HET VISSERIJBLAD

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, Vindicivelaan 22, Oostende, Tel. 725.23, PCR 41.89.87

VRIJDAG

28 FEBRUARI 1964

DRUKKERIJ

Telefoon nr. 777.13

## Geen verbeteringswerken in de Handels- en Vissershaven AFLEIDINGSMANEUVER VAN 'T STADSBESTUUR

Het Stadsbestuur van Oostende verspreidde vorige week naar aanleiding van onze bewering dat alle beloofde werken opnieuw niet zullen doorgaan, volgend persbericht: « Ingevolge onderhandelingen gevoerd tussen het stadsbestuur van Oostende en de heer Minister van Openbare Werken heeft deze laatste thans laten weten dat ter zake volgende beslissingen werden weerhouden

1. De werken der geplande 1e fase — verbreden van de havengeul — werden op 28 november 1963

aanbesteed. Gezien de prijsofferten echter zeer aanzienlijk de raming overschreden, werd besloten een heraanbesteding uit te schrijven.

Deze heraanbesteding is reeds aangekondigd voor 2 april 1964.

2. Alles wordt in het werk gesteld opdat de aanbesteding tot het bouwen van een diepwaterkaai op einde 1964 nog uitgeschreven zou kunnen worden.

3. Wat de werken in de visserijhaven betreft, zal het ontwerp en bevestiging in de loop van de 2e semester 1964 kunnen voorgelegd worden ».

### Het verbreden van de havengeul

Het stadsbestuur bepaalt zich bij het geven van een lakonische mededeling als zou de minister van Openbare Werken op 2 april tot een heraanbesteding overgaan voor het verbreden van de havengeul. Het stadsbestuur weet zo goed als wij, dat de raming 75 miljoen voorzag, dat de aanbesteding voor uitslag had 116 miljoen en dat er van een heraanbesteding, alhoewel aanvankelijk aangekondigd voor 2 april, geen sprake zal zijn, zodat alles in het water valt en het, zoals we vroeger reeds schreven, alleen bij kiesbeloften blijft.

Zo dus niet overgegaan wordt tot de verbreding van de havengeul, dan is er nog veel minder sprake van het in aanbesteding geven van het bouwen van een diepwaterkaai.

De stad beweert dat het alles in het werk stelt, maar daar is niets van waar omdat het niet uitvoeren van het eerste werk, ook dat van het tweede werk voor gevolg heeft.

Wat het tweede dok betreft van de visserijhaven, bestaat het ontwerp en een bestek al jaren. Het is geen nieuwtje en men wil ons zand in de ogen strooien.

Zo'n struisvogelpolitiek kennen we al lang.

Er is meer, waarom rept de stad niets omtrent het schrappen van de werken voor het bouwen van een nieuw staketsel aan de Sluis Demey,

waarvan het laagste aanbod van de firma Vanheule lager was dan de raming.

Het gaat hier nochtans maar over een som van elf miljoen frank. En ook dat werd geschrapt! En dan zou de stad durven beweren, dat er een heraanbesteding op 2 april voor de verbreding van de haven zal plaats hebben en nog vóór het einde van 1964 een aanbesteding voor een diepwaterkaai ook.

Laat u niet beïnvloeden door deze officiële mededeling, die op geen enkele waarheid berust.

De « Route Wallonne » zonder het minste nut of tenminste van zeer gering belang, zal de honderden miljoenen opslorpen om zo noodzakelijke werken als deze eenvoudige weg te vagen tot een andere minister komt die ons genegen is en dan zal het nog geen Brugse mogen zijn. Met dit alles wordt eens te meer bewezen, dat ons stadsbestuur te Brussel weinig of geen invloed heeft en dat Oostende zeer stiefmoederlijk behandeld wordt door de huidige regering tot welke kleur zij ook behoren.

Het stadsbestuur zou daarenboven beter doen met ons waarheidsgetrouwe mededelingen te sturen, of denkt zij dat wij ook zo naïef zijn te geloven wat politiciers ons wijsmaken met het oog op electorale in plaats van de werkelijke belan-

gen van onze stad.

We zijn gelukkig vast te stellen dat sommige andere bladen zoals « Het Volk », dat een blad is van de C.V.P., maar voor de waarheid durft u komen, onze zienswijze deelt.

We hebben ons ten andere vóór dit alles te schrijven, tot zeer welingelichte en bevoegde kringen gewend en het valt te betreuren dat

het stadsbestuur op zo 'n onbezonnen wijze berichtgevingen de wereld inzendt zonder zich van de juiste toedracht van de zaak zelf in te lichten, alhoewel het veel gemakkelijker dan wij zich aan de juiste bron kan inlichten.

« Het Volk » van maandag 24 februari schrijft dienaangaande het volgende:

### Oostende in luren gelegd

Zoals gemeld werden op voorstel van de regering 400 miljoen F kredieten bestemd voor openbare werken in het Vlaamse land en die eeparig door alle leden van de Kamerkommissie voor openbare werken aanvaard waren, geschrapt (102 Kamerleden stemden voor de schrapping, terwijl 50 leden o.w. een 40-tal C.V.P.-ers voor het behoud van de kredieten stemden).

Ork Oostende deelt van de brokken.

Immers, geschrapt werden:

— De kredieten voorzien voor de herbouw van het staketsel aan de sluis Demey (alhoewel hiervoor reeds een aanbesteding plaats had, met een aanbieding die lager lag dan de voorziene raming).

— De kredieten voorzien voor het verbreden en verdiepen van de havengeul, waardoor eveneens reeds een aanbesteding plaats had (laagste aanbieding was 116 miljoen F, terwijl de raming 75 miljoen F voorzag).

— De kredieten voor de hoogst noodzakelijke derde slipway, die beloofd waren voor 1964.

Nu heeft het stadsbestuur van Oostende het goed geoordeeld een persbericht mede te delen.

Wie dit communiqué grondig wil lezen kom' tot de vaststelling dat het blijkbaar uitgegeven werd om de goegemeente te sussen, want het verandert niets aan de zaak.

Zij zullen een heraanbesteding houden voor de verbreding van de havengeul, akkoord: maar dit verbindt hen tot niets. Hoe de aanbiedingen ook mogen zijn, hoog of

laag, wij willen er veel op verwezen dat dit jaar geen vinger zal uitgestoken worden aan de havengeul.

Wat de diepwaterkaai betreft: alles wordt in het werk gesteld... wij kennen zulke refreintjes! Overigens de voorzichtig beloofde aanbesteding einde 1964 is alvast een zekerheid dat er dit jaar helemaal niets gebeurt ter zake.

Hetzelfde geldt voor de hoogst nodige werken in de visserijhaven, waarvan gezegd wordt dat ontwerp en bestek wellicht in de 2e semester kunnen voorgelegd worden. Hij die goed begrijpt verstaat zeer goed: geen cent daarvoor dit jaar!

Wij willen wel graag eens vernemen wat het stadsbestuur van Oostende er toe bewogen heeft dit vaag en misleidend communiqué uit te geven? Is het hun taak de sectaire Waalse minister van Openbare Werken en de onbegrijpelijke regeringspolitiek terzake te verdedigen. We hebben liever een striemend protest gehoord! Niet dat we zo naïef zijn te denken dat dit veel aan de zaak zou veranderd hebben. Maar dat sussend communiqué bevalt ons allerminst.

Tot daar « Het Volk ».

We vernemen uit zeer goede bron dat deze heraanbesteding niet doorgaat en dus nog veel minder de rest.

We kunnen ons volledig akkoord verklaren met onze konfrater en laten hierna volgen wat zaterdag in « Bouwkroniek » verscheen:

(Zie vervolg blz. 2)

# De afgewezen modernisering van de Oostendse Handels- en Vissershaven!

## PARLEMENTAIRE VRAAG VAN SENATOR LAHAYE

Onze lezers zullen zich nog genoegzaam herinneren dat wij in ons nummer van 20 februari jl. een uiteenzetting wijdden aan de beslissing van de regering, de zo noodzakelijke uitbreiding en aanpassing van de Oostendse handelshaven voorlopig niet door te voeren.

### ONAAANVAARDBAAR

#### Vis beneden de maat in de Mijn verkocht

Mijnheer de uitgever,  
Maandag werd in de vismijn door een Oostends vissersvaartuig ongeveer 200 bennen ondermaatse vis aangeboden en verkocht.

Het waren totten waarvan de lengte tussen 20 en 27 cm begrepen waren.

Zo 'n verkoop noemen we een schande en we vragen ons af hoe het mogelijk is dat de officiële diensten zoiets toelaten.

Een vishandelaar die het zag.

#### Nota der Redactie.

Het is aan de Stedelijke Overheid en in het bijzonder zij die politiemacht bezitten, dit te beletten en bij een overtreding desnoods de waterschout te verwittigen of de ondermaatse vis aan te slaan.

Ingevolge art. 6 van het K.B. van 7-5-1958 moet schelvis (waaronder « totten » ressorteren) een minimummaat van 27 cm hebben. Wordt hieraan niet voldaan dan moet de vangst terug overboord gegooid worden.

In voornoemd nummer wezen wij reeds op het absoluut nadelige van deze beslissing, die niet alleen op lokaal plan maar ook op nationaal plan een blunder van belang is.

Het moet zijn dat deze zaak ook de aandacht van bepaalde parlementsleden niet is ontgaan, want in het bulletin « Vragen en Antwoorden » van 18 februari jl. verscheen een parlementaire vraag terzake van senator Lahaye, welke gesteld werd aan de Minister van Openbare werken.

Deze vraag luidde als volgt:

« De heer Minister zal ons wellicht veroorloven zijn bijzondere aandacht te trekken op de noodzakelijkheid en het dringend karakter van de modernisering van de handelshaven der stad Oostende.

Welnu, het lijkt dat de meest dringende noodzakelijke werkzaamheden slechts een geringe uitgave zouden vergen, zegge 90 miljoen.

Mogen wij, bijgevolg, de heer Minister vragen het in deze parlementaire vraag opgeworpen vraagstuk te laten onderzoeken en zo spoedig mogelijk de bedoelde werken te doen uitvoeren waarvan het nationaal belang in 't oog valt ».

In antwoord op deze vraag liet de betrokken minister zich als volgt uit

« Op het programma van de werken ter modernisering van de haven van Oostende komt onder meer de bouw voor van een kaaimuur in diep water aan de Cockerill-kaai. De bouwkosten worden op 90 miljoen geraamd. De werken zullen naargelang van de begrotingsmogelijkheden worden uitgevoerd.

Die werken hebben echter geen betrekking op de handelsdokken

van de stad Oostende, die overigens onder stad ressorteren ».

Totdaar het antwoord van de heer Minister van Openbare Werken.

### EEN WEINIGZEGGEND ANTWOORD

Het komt ons voor dat het antwoord van de betrokken minister eer ingegeven werd door de beleefdheid, omdat het nu eenmaal gebruikelijk is dat een vraag noodzakelijkerwijze een antwoord vergt. Hoe het antwoord is opgevat hangt natuurlijk af van allerlei omstandigheden.

Ook hier moeten wij andermaal vaststellen dat de ministerieel zwijgzaamheid volgens de regels der kunst in ere werd gehouden, en senator Lahaye beslist niet veel wijzer heeft gemaakt.

Wat ons nog meest verwondert is

te vernemen dat burgemeester Piers die op de hoogte is van deze zaak, als burgemeester en parlementair zwiigt. Naar we vernemen is hij van gans het jaar nog maar slechts éénmaal in het parlement verschenen.

En zo worden onze stadsbelangen ernstig verdedigd.

X X X

Dat de verbeteringswerken, volgens de begrotingsmogelijkheden zouden uitgevoerd worden, lag zo'r beetje in de lijn der verwachtingen, zodat het in geen geval enige verwondering heeft verwekt, bij ons niet in ieder geval. Ook hier werd de traditie in ere gehouden.

Toch moet het ons van het hart dat hier andermaal de Oostendse haven het slachtoffer is geworden van de zogenaamde « economische expansie » en de besnoeiing van bepaalde kredieten. — B

## BIJ DE HULP- EN VOORZORGENDE ONDER DE BELGISCHE VLAG

### Het organiek kader van het personeel

In het Staatsblad verscheen het Koninklijk Besluit van 5 december jl. met betrekking tot de vaststelling van het Organiek kader van de Hulp- en Voorzorgkas voor zeevarenden onder de Belgische vlag.

Het organiek kader wordt vastgesteld overeenkomstig de hieronder staande tabel:

#### Directie:

Direkteur met de hiërarchische rang en de bezoldiging van adjunkt-adviseur.

Studiedienst — Dienst voor maatschappelijke veiligheid der zeelieden — Dienst der internationale overeenkomsten

Sekretaris van administratie (doctor in de rechten)

Opsteller

Stenodaktylograaf

Daktylograaf

Finantiële en boekhoudkundige dienst.

#### — Dienst personeel

Boekhouder 1e klasse.  
Opsteller-rekenplichtige.

#### — Dienst der prestaties

Bureauchef.

Ziekenfonds

Onderbureauchef

Opsteller

Klerk

Pensioenfonds

Onderbureauchef

Opsteller

Klerk

Operateur-mekanoograaf

Het huidig Koninklijk Besluit komt in vervanging van het vorige K.B. dat dateert van 23 oktober 1958.

— B

# Geen verbeteringswerken in de Handels- en Vissershaven

## AFLEIDINGSMANEUVER VAN HET STADSBESTUUR

(vervolg van blz 1)

### NA DE AFSCHAFFING VAN DE 400 MILJOEN F KREDIETVERHOOGING OP DE BEGROTING VAN OPENBARE WERKEN

In De Standaard van 20 februari ll. heeft volksvertegenwoordiger Jan Verroken zijn mistevredenheid uitgesproken over het feit dat de minister van Openbare Werken op eigen houtje zo maar een vertrouwenskwesie kon stellen, om de 400 miljoen F kredietverhoging op zijn

begroting te doen schrappen, wat het onevenwicht inzake kredietverdeling tussen Vlaanderen en Wallonië nog verscherpt.

In de begroting van openbare werken worden de 5,5 miljard F voor wegenwerken als volgt verdeeld:

4 miljard F voor autosnelwegen, waarvan zelfs een post van 400 miljoen F voor de reconversie van de Borinage. Er is geen evenwaardige post voor het Vlaamse land voorzien maar bovendien zijn ook de overige 3,6 miljard F bijna integraal voor

Wallonië voorzien, aldus dhr Verroken.

Verder is 1,5 miljard voorzien voor de gewone rijkswegen, waarvan 1,3 miljard voor herstel van vorstschade (winter 1962-63). Deze vorstschade wordt op 2,5 miljard F geraamd, waarvan reeds 1,2 miljard F werden uitgegeven, nl. 900 miljoen F in Wallonië en 220 miljoen F in het Vlaamse land.

Dhr Verroken heeft berekend dat de kredieten in 1964 voor 73 % naar Wallonië gaan en voor 27 % naar Vlaanderen.

Hij besluit dat indien de noodzakelijkheid van een kredietbeperking bewezen is, de Vlamingen daartegen nooit in verzet zullen komen op voorwaarde, dat die besparingen evenredig verdeeld worden. Intussen vraagt hij zich af of de regering nu elke rijkswegenpolitiek in Vlaanderen zal uitschakelen en intussen toelaten dat de 120 km lange Route de Wallonië nog verlengd wordt met samen 60 km lange zijwegen van zeer betwistbaar nut?

Tot zover « Bouwkroniek ». Hieruit blijkt niet alleen dat we volledig gelijk hebben maar ook hoe treurig de havenpolitiek van het Oostends stadsbestuur is. Eigenaardig is het wel dat « De Standaard » die toch bekend staat als het blad van burgemeester Piers van leer trekt tegen de regering, voor het schrappen van al die kredieten, terwijl de Oostendse burgervader zelf een persbericht verspreidt waarin hij tracht te beweren dat het met die werken voor de Oostendse haven, wel allemaal in orde komt.

# De Z.274 „Maria“ vergaan op de visserijgronden

**VOLLEDIGE BEMANNING GERED  
DOOR ZUSTERSCHIP**

Dinsdagmorgen bereikte ons het nieuws van het vergaan van de Zeebrugse treiler Z.274 « Maria » van reders Vandierendonck Louis en Savels René, beiden uit Heist. Gelukkig kon de voltallige bemanning gered worden door het zusterschip, de „25 « Koning Albert ».

X X X

De Z.274 « Maria » had de Zeebrugse vissershaven verlaten met van het Kanaal van Bristol. De volgende bemanning was hiervoor aangemonsterd: schipper medeëigenaar Savels René, wonende IJzerstraat 64, te Heist aan Zee, motorist Demunter Emiel, eveneens uit Heist en tenslotte de matrozen Meyers Norbert uit Heist en Popelier Augustijn uit Blankenberge.

In de loop van de namiddag, maandag jl. bevond de Z.274 « Maria » zich ter hoogte van Waterford in de Ierse Zee. Niets liet toen een dramatische afloop vermoeden. De zee was nu niet precies kalm, maar toch ook weer niet stormachtig, zodat van onmiddellijk gevaar geen sprake was.

Het was dan ook tot grote verwondering van de bemanning toen werd vastgesteld dat het vaartuig plots water maakte. Onmiddellijk werd door de voltallige bemanning alles gedaan wat mogelijk was om het reeds zinkende vaartuig enigszins te redden, maar spoedig bleek het een verloren zaak.

## HULP VAN ZUSTERSCHIP

Gelukkig was het zusterschip van de zinkende eenheid, nl. de Z.25 « Koning Albert » ondertussen in de onmiddellijke omgeving gekomen en kon de bemanning aan boord gepikt worden van dit vaartuig, nadat de bemanning was overgestapt in een rubberen reddingsvlot.

Toen de Z.274 « Maria » voor goed in de golven verdween zette de Z.25 « Koning Albert » met de geredde bemanning aan boord koers naar de vissershaven van Newlyn. Aldar werden schipper Savels René en zijn gezellen opgenomen in het onthaalcentrum van de marine, alwaar hen kledij en voeding werd verstrekt.

## TERUG THUIS

Het was woensdagnamiddag dat de bemanning van de gezonken Z.274 « Maria » aan boord van de pakkethoof van de Oostende-Doverlijn te Oostende aankwam, alwaar zich begrijpelijkerwijze enkele roerende toneeltjes afspeelden bij het



weezien van de familie en kennissen. Ook waterschout Van Gelder van Zeebrugge was ter plaatse te einde een kort onderhoor af te nemen van schipper Savels en zijn gelukkige gezellen.

## ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

De Z.274 « Maria » was een houten middenslagtreiler, die gebouwd werd in het jaar 1945 op de scheepsbouwwerven Crabeels te Oostende. Het vaartuig had een netto-tonnage van 22,19 ton voor een bruto-tonnage van 67,97 ton. Tenslotte dient vermeld dat zich aan boord volgende navigatietoestellen bevonden: een radiotelefonie, een richtingzoecker en een ultra sonore dieptemeter. — B

## Berichten van de Rederscentrale

### HARING- OPVANGREGELING 1963 - 1964

Het haringseizoen mag als beëindigd beschouwd worden. Bijgevolg zal de haringopvangregeling stopgezet worden op 29 februari 1964, met dien verstande dat na deze datum alle aangevoerde haring zal beschouwd worden in de visopvangregeling en de bijdrage 1,45% zal zijn in plaats van 3,45%.

# Dag kollega ! Mijn vriend ?

Sinds jaar en dag leven er in de visserij mensen die onverpoosd en tegen beter-weten-in ijveren opdat de visserij eendrachtig zou worden, opdat ieder reder in een ander reder geen konkurrent of vijand maar een kollega en een vriend zou zien, teneinde ook in een volledig wederzijds begrip de uitbouw van ons bedrijf. Dat is niet alleen een vereiste voor een beter menwerking, het is een noodzaak wil het visserijbedrijf leefbaar blijven. We zijn echter, spijtig genoeg, nog ver verwijderd van deze totale samenwerking.

## NAAMLOZE BRIEVEN

Er bestaat ergens een parabel over mensen die kwaad vertellen over anderen. De parabel over de « achterklap », het kwaad dat wordt verteld is zo erg, heet het, dat men er de gevolgen nooit meer kan van achterhalen en dat men de kwaadspreker zou moeten straffen met een straf die er in bestaat een kilo pluimen weder samen te zoeken, die men van op een kerktoren in een vliegende storm heeft laten wegvliegen. Nooit zal hij alle pluimen kunnen terugvinden, zoals men nooit de gevolgen van het kwaadspreken volledig kan vernietigen. Zo zei een Franse wijsgeer: lieg maar, lieg er maar op los, er zal altijd wel iets van overblijven.

Hoe laf moet men dan zijn om naamloze brieven te schrijven! Naamloos uit angst voor weerwraak, naamloos om zijn jaloersheid te verbergen, naamloos om zijn woede en zijn nijd te kunnen botvieren.

Deze week schreef een naamloze weinig moedige mens dat reder « X » geld in leen gekregen heeft van Hulp in Nood en daarom verzekerd moet zijn bij Hulp in Nood en alle materialen moet aankopen bij SCAP. Maar, schrijft de laffe naamloze, reder « X » heeft mazout gekocht bij de BP, hij heeft garen gekocht bij Pauwaert en hij doet 's nachts netten aan boord van Vanputte. Verder schrijft die jaloerse mijnheer dat reder « X » onlangs in de vismijn van Zeebrugge voor meer dan 50.000 F vis « verwoekerd » heeft.

Het ene heeft natuurlijk niets te maken met het andere, want het is niet omdat iemand geld leent bij Hulp in Nood dat hij zou moeten (!) of dat hij niet zou mogen (?) vis « verwoekeren » waaruit maar al te duidelijk blijkt dat de schrijver van deze brief niet Hulp in Nood wil aanvallen, noch SCAP, noch BP, enz., maar dat hij in hoofdzaak reder « X » wil « vuil » maken terwijl hij hoopt dat Hulp in Nood, SCAP, enz., reder « X » in moeilijkheden zal brengen wegens het niet nakomen van zijn verplichtingen.

Dat is waarlijk geest! Dat bevordert de goede geest in de visserij!

Intussen mogen wij wel zeggen

tot deze kwaadspreker-zonder-naam, dat reder « X » goed gekend is en dat men wist dat hij niet altijd zijn getekende verplichtingen is nagekomen, en dat Hulp in Nood reder « X » reeds een aangetekende brief heeft gezonden om hem op zijn plichten te wijzen. Om dat te weten te komen, was er absoluut geen naamloze brief nodig en die naamloze schrijvelaar mag altijd op de burelen van Hulp in Nood komen om de kopie te lezen van de brief die aan reder « X » destijds werd gezonden, maar onze naamloze zal natuurlijk niet komen, want dan zou men hem kennen.

Maar wat het ergste is: reder « X » leeft misschien in de overtuiging dat hij een paar vrienden heeft en juist één dezer vrienden kan de schrijver van deze naamloze brief zijn. Dat juist is het gevaar en het gemene van naamloze brieven: dat men aan alles en iedereen zou beginnen twifelen, en daarom hebben wij reder « X », wiens naam wél in de naamloze brief vermeld wordt, niet willen verontrusten en hebben wij zijn naam niet willen afdrukken, hoezeer onze briefschrijver dat misschien ook heeft gehoopt.

Moest die brief op mijn adres gekomen zijn, dan zou ik geen moeite hebben gespaard om, samen met de gerechtelijke politie, de schrijver ervan te doen identificeren en te doen straffen. Maar het is misschien beter en eenvoudiger om vuiligheid in de vuilnisbak te smijten, omdat de meeste reders hopelijk toch, eerder kollega's en vrienden zijn dan vijanden die elkaar het brood benijden.

## DE MUGGEZIFTER

N.B.: Briefschrijver, denk niet dat mijn naam DE MUGGEZIFTER eveneens naamloos is, want ieder persartikel verschijnt onder verantwoordelijkheid van de uitgever en ik zou mijn artikels, zoals de meeste artikels in Het Visserijblad, zonder om het even welke naam kunnen laten afdrukken. De naam « Muggezifter » behelst niets meer dan het willen aantonen van een vaste en vooral uitzonderlijke rubriek. Maar als u, naamloze, ooit op de kantoren van Het Visserijblad komt, zal ik u nochtans graag mijn identiteit bekend maken. Akkoord?

## Nieuwe aanwinst

De vissersboot Z.93 werd door Fernand Puystiens aangekocht. Het vaartuig die Nieuwpoort als thuisheaven zal hebben wordt N.93. Dit wordt de tweede aanwinst voor de Nieuwpoortse vloot in enkele dagen tijd. — N

# 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.

- 0 -

MAANDAG :

MARKT BLIJFT GUNSTIG

De aanvoer op de eerste verkoopdag van de derde vastenweek was minder groot dan verwacht. Slechts 16 schepen kwamen verkopen en zorgden voor ongeveer 5.380 bennen vis, 1.200 kg kreeftjes en 10.500 kg tong. De opbrengst van deze aanvoer beliep toch nog 3.931.583 F. De prijzen voor de meeste vissoorten bleven zeer renderend met evenwel lagere noteringen voor sommige kleinere vissoorten als wijting en totten. Steenschol, haai, zeehond, kleine gul en platjes bleven echter redelijk duur. Tongen waren even duur als verleden week en IJslandse vis kende schommelende

prijzen wegens de wisselende kwaliteit. De opbrengsten bleven voor de meeste schepen nog wel renderend al kwamen minder schepen boven de 200.000 F dan verleden week. Het is echter niet noodzakelijk zulke besommingen te bereiken opdat de reis renderend zou zijn.

De kwaliteit van de aanvoer was maandag niet bijzonder goed al waren er wel enkele schepen die het beter deden. Vandaar voor de meeste soorten ook schommelende prijzen. De belangstelling op deze markt was minder levendig dan de vorige weken. Ook de Nederlanders waren er deze keer niet hetgeen ook wel gedeeltelijk de oorzaak was van de daling der prijzen voor kleine vissoorten.

GOEDE IJSLANDSE PRIJZEN

Drie kleine IJslanders met redelijk grote vangsten. De reizen waren voor 2 van de 3 schepen nogal lang hetgeen de kwaliteit zeker niet

bevorderde. De prijzen waren dan ook voor de 3 vangsten verschillend.

De beste prijzen waren zeer goed en deze werden betaald voor de vangst van de O.331. Kabeljauw kreeg toen tot 830 F, leng tot 610 F, schelvis varieerde van 670 naar 1.250 F, rode zeebaars kreeg tussen 450 en 510 F. De wijting was niet bijzonder goedkoop aangezien er nog van 360 naar 540 F voor betaald werd. Kreeftjes kregen van 350 naar 650 F dit volgens de kwaliteit, iets wat wel op een groot verschil in kwaliteit wijst.

De opbrengsten voor de 3 schepen waren wel bevredigend en voor de O.331 zeker renderend aangezien dit schip na een nogal korte reis toch 300.410 F besomde. De laagste uitslag ging naar de O.108 met 297.445 F.

RENDERENDE NOORDZEEREIZEN

Twee schepen van de Noordzee zorgden in totaal voor ongeveer

1.200 bennen vis. De totale opbrengst hiervan bedroeg 702.000 F.

De opbrengsten schommelden van 301.670 F voor de O.237 naar 401.760 F voor de O.334. Dit laatste schip loste een ruime vangst kabeljauw maar ook een grote partij zeer kleine schelvis. Deze waren zelfs te klein om te worden opgevangen en kregen dan ook maar van 130 naar 160 F per ben. Kabeljauw kreeg redelijk goede prijzen al zat er toch minder jacht in dan verleden week.

De markt werd ingezet aan 990 F en steeg tot 1.100 F om daarna terug te zakken naar 920 F. Een onzekere markt dus die de volgende dagen zeker niet zal verbeteren.

Deze winter is zeker een goede winter geweest wat betreft de visserij in de Noordzee. Er werd vooral veel meer kabeljauw gevangen, dit in tegenstelling met de voorgaande jaren toen er van witte kabeljauw weinig of geen sprake was. Ondertussen is het prijsverschil tussen de mooie IJslandse en de Noordzee kabeljauw zeer gering geworden. De kwaliteit van beide soorten gaat immers steeds meer naar elkaar toe.

Dit is zeker een goed punt voor onze visserij die de laatste jaren zeker beter verzorgde vis aanbrengt dan enkele jaren terug.

TONGEN BLIJVEN HET DOEN

De Kanaalschepen waren ook op deze maandagmarkt het talrijkst opgekomen. Van de 16 schepen waren er inderdaad 9 van het Kanaal. Het waren wel niet allemaal dezelfde visgronden welke bezocht werden maar ze kwamen toch uit het Kanaal. De ene schepen hadden veel ronde vis dan de andere, die het van tong moesten hebben. Deze laatste waren echter de besten want ze bereikten veruit de hoogste opbrengsten. Twee zeer mooie resultaten kwamen op het bord voor de O.160 en de Z.543 die ieder meer dan 370.000 F bereikten. Dit zijn werkelijk schitterende reizen die dit jaar nog niet werden bereikt. Al werden een paar kleine vangsten gebracht, toch bleven alle resultaten nog boven de 100.000 F, al was het dan ook nipp voor de O.112. De tongprijzen zijn ook op deze maandag zeer hoog gebleven. De grote sorteringen kenden evenwel hogere prijzen bij de marktinzet terwijl daarentegen de kleine soorten stijgende prijzen boekten naarmate de verkoop vorderde. Toch was de gemiddelde prijs opnieuw zeer goed, ze schommelde rond de 85 F, al speelde de hoeveelheid grote of kleine tong een prijsregelende rol.

Voor tarbot was de prijs eveneens zeer goed aangezien er van 50 naar 79 F voor betaald werd. Kabeljauw echter deed het minder goed al speelde de kwaliteit van sommige vangsten hier een rol. Op het einde van de markt noteerden we bvb tot 730 F voor Kanaalkabeljauw waar voorheen slechts 550 F werd bekomen. Steenschol was een

## MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	24-2-1964	25-2-1964	26-2-1964
Tongen, grote — Sole, grosse	66.—71.80	56.—72.60	61.—70.—
3/4 tongen 3/4 sole	80.80-83.20	83.40-85.—	79.40-82.—
Bloktongen — Sole moyenne	89.60-92.—	90.—91.40	83.80-91.40
Voor-kleine — Petite	96.—102.—	99.80-101.—	94.—96.60
Kleine — Toute petite	94.—100.80	96.—102.80	82.—91.—
Tarbot, groot — Turbot gros	62.—79.—	67.—76.—	68.—76.40
Middel — Moyenne	42.—51.20	40.40	47.—
Kleine — Petite	35.—39.—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	5.—11.20	5.—13.—	5.—11.20
Grote iek — Petite	9.20-12.60	7.80-13.—	5.—10.—
Kleine iek — Petite	12.—13.—	12.—12.40	5.—10.80
Iek 3e slag — 3e sorte	15.—16.—	10.—13.20	5.— 7.80
Platjes — Toute petite	5.60- 6.20	4.— 7.—	4.— 5.—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	13.80	11.—15.—
Kleine — Petit	2.60-10.60	5.60- 6.60	3.20- 9.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	28.—	30.—	.....
Kleine — Petit	.....	16.—	.....
Rog — Raie	8.80-16.—	9.80-19.60	4.60-14.60
Rode poon — Perlon	.....	14.—16.—	.....
Grauwe poon — Grondin	7.—10.—	9.—10.—	4.— 7.—
Kabeljauw — Cabillaud	10.40-23.—	8.—15.40	9.80-16.—
Gullen — Petit cabellaud	9.80-14.20	8.20- 9.60	7.80- 8.60
Hozemondhamme — Baudroie	38.—44.—	42.80-46.—	36.60-43.—
Wijting — Merlan	42.0- 9.60	5.— 8.80	4.— 6.80
Schar — Limande	5.60- 9.—	6.20	5.— 7.—
Steenschol — Sole limande	20.—29.40	20.—30.40	17.—27.—
Zeehaai — Aiguillat	7.— 9.—	7.—10.50	7.— 9.—
Hondshaai — Roussette	6.— 7.—	7.— 9.80	6.— 7.—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	32.—	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	20.70-23.40	17.—26.—	12.—24.—
Keilrog — Raie radiée	16.—23.—	15.60-22.—	14.20-18.40
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	12.—21.—	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor-	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4.40- 5.—	4.— 6.—	4.— 6.40
Leng — Lingue	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	14.—31.40	13.40	10.40
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Flétan	2.20- 3.80	.....	.....
Heilbot — Flétan	48.—62.60	.....	.....
Koolvis — Colin	7.60-10.80	6.20	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	11.40-18.40	10.—14.80	8.—10.80
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

# EN VISMIJNECHO'S

zeer duur verkochte soort die zelden onder de 1.000 F werd verkocht. De grote soort kreeg zelfs tot 1.500 F.

Voor de weinige keels die er waren kregen de reders tot 22 F per kg.

Staarvis bleef ook erg duur. Voor wijting waren de prijzen dalend, er werd echter ook hier rekening gehouden met de kwaliteit. Totten deden het doorgaans veel beter en noteerden regelmatig tussen 380 en 450 F. Kleine gullen waren ruim zo duur als de grotere soorten en haalden meestal tot 550 F. Kleine rogsoorten dienden zelden te worden opgevangen. Ook hier was de kwaliteit nogal eens toonaangevend wat de prijs betrof. Over het algemeen waren de vangsten vis van het Kanaal maandag kleiner dan de vorige weken. Het minder gunstig weer was hiervan de oorzaak. Toch bleven die uitslagen nog bevredigend en zoals reeds gezegd voor 'n paar schepen buitengewoon goed.

Er moest dus ook dit keer nog niet geklaagd worden. Te beter.

## SCHAARSE WESTAANVOER

In tegenstelling met de verwachtingen kregen we van de west zeer weinig schepen op de maandagmarkt. In het geheel maar 1 vangst en dan nog een zeer kleine, die aan de O.77 maar 39.100 F opbracht.

De weersomstandigheden op de west waren blijkbaar niet bijzonder gunstig zodat er ook de volgende dagen wel niet veel schepen zullen komen verkopen.

Van de oost was er ook maar 1 vangst op de markt. Deze vangst bevatte een redelijk ruime partij platvis maar zeer weinig tong. De uitslag was voor de Z.476 wel bevredigend en beliep 87.820 F. Platvis kreeg behoorlijke prijzen, de aanvier was ook redelijk schaars. Platen kregen de laagste prijzen en schommelden van 5 naar 11 F, de best verkochte sortering was iek derde slag die van 15 naar 16 F per kg haalde.

## D'NSDAG : STERK DALENDE PRIJZEN

Op de tweede verkoopdag van deze week hebben we dan de verwachte marktinzinking gekregen.

Voor de ronde vissoorten kregen veel lagere prijzen dan de vorige dagen en weken. Kanaalkabeljauw was zeer goedkoop en dit is wel niet verwonderlijk als we weten dat er heel wat kabeljauw werd ingevoerd en dit aan bijzonder lage prijzen. Deze kabeljauw werd dan nog verkocht terwijl de markt van eigen vis volop bezig was. Voor tongen en fijne vis bleven de prijzen redelijk goed terwijl steenschol, rode knorhaan en kleine gullen ook duur bleven. Keilrog en andere rog kreeg bevredigende prijzen. Waar de vangsten van de meeste kanaalschepen vooral uit ronde soorten bestonden

vielen de resultaten dit keer veel lager uit dan de vorige weken.

De kwaliteit was doorgaans wel beter dan maandag, toch waren ook dinsdag nog enkele vangsten die heel wat beter hadden kunnen zijn.

De totale aanvoer bestond uit zowat 7.500 bennen vis, 4.200 kg kreeftjes en 5000 kg tongsortering. De opbrengst hiervan beliep de som van 4.300.683 F.

## PRIJSINZINKING

### VOOR IJSLANDSE SOORTEN

Noch vijf IJslandse vangsten op de tweede verkoopdag van deze week en dit betekende ruim 4700 bennen zulke soorten. De vangsten bestonden doorgaans uit kabeljauw, gull, koolvis leng, rode zeebaars, wijting en witch. Betrekkelijk weinig schelvis waarvoor de prijzen zeer goed blijven. Kabeljauw was erg goedkoop en daalde van 830 naar 450 F per hoop, deze op de grond haalde nog amper 380 F. Rode zeebaars kreeg aanvankelijk nog een behoorlijke prijs, op het einde van de markt werd er echter ruim 150 F per ben minder betaald. Ook leng was goedkoop en daalde tot 450 F. Koolvis vond plots geen de minste belangstelling meer vanwege de uitvoerders die er nu nog slechts 380 F per ben voor betaalden. Wijting viel af naar de opvangprijs. Er moet ongetwijfeld een grote hoeveelheid vis ingevoerd worden om zulke prijsdaling te doen intreden. Ondanks die lagere prijzen bleven de bereikte resultaten nog bevredigend al waren ze heel wat lager dan verleden week. Door deze vaartuigen werd in één dag een verlies in opbrengst neboekt van 60.000 naar bij de 200.000 F, dit volgens de grootte van de vangst. Meteen werd het ook een opbrengst van 7 cijfers voor de O.90 die nochtans ruim 1800 bennen loste en daarvoor slechts 734.000 F besomde. De laagste opbrengst dinsdag was voor de O.215 die het tot 252.460 F bracht.

### KLEINE EN RUIME MORAYVANGST

Twee schepen van de Moray Firth met vangsten die zeer verschilden in omvang, waardoor meteen ook de opbrengsten een stuk uit elkaar lagen. Voor de O.228 werd het nog een bevredigend resultaat: 303.000 F. Voor de O.292 daarentegen werd het de zoveelste ontoereikende uitslag: 93.170 F. Kabeljauw van deze visgrond kreeg weliswaar heel wat betere prijzen dan deze van het kanaal. Toch bleven de prijzen ook onder het peil van de maandag en noteerden we voor de witte kabeljauw slechts tot 770 F per ben. De grote gulsorteringen deden het evenmin terwijl de kleinere gulssoorten in verhouding duur waren. Wijting en totten bleven eveneens een eind onder het prijspeil van de vorige dagen.

## MEER WESTSCHEPEN

In tegenstelling met maandag kregen we dinsdag toch ietwat meer westvis. De vangsten door de meeste van deze schepen gelost bleven echter aan de lage kant. Dit moet zijn reden vinden in de weinig gunstige weersomstandigheden van de laatste week. De mooiste vangst hier van de O.148 die er voor 92.920 F uit het ruim haalde. Dit schip loste een niet zo grote vangst maar de vis was zeer goed verzorgd en het waren dure soorten. Rode knorhaan haalde hier inderdaad tot 1300 F, de kleine soort tot 540 F. Keilrog en roggen waren eveneens duur zodat het hier wel een goede markt was.

De andere schepen van de west hadden echter weinig of geen zulke soorten en losten bovendien zeer weinig tong. Waar kleine vis als en andere goedkoop bleven schomwijing, zeehond, schar, steenholk melden de resultaten hier van 27.130 F voor de O.196 naar 92.920 F voor de O.148.

## PLATVIS VAN DE OOST

Een vangst platvis van de Oost, aangevoerd door het enige schip van Zeebrugge dat dinsdag op de Oostendse markt was. De Z.551 zorgde voor een ruime 100 bennen vis en zowat 200 kg tong. Hiervoor werd 69.310 F besomd. Voor platvis werd niet zo heel onaardige prijzen betaald gezien de noteringen schommelden van 400 naar 660 F volgens de grootte. Derde slag iek was zoals gewoonlijk de duurste soort. Voor platjes waren de prijzen ook niet bepaald slecht en noteerden we van 350 naar 380 F.

## VEEL RONDE VIS VAN HET KANAAL

Opnieuw 10 vaartuigen van het Kanaal hetgeen een totale aanvoer betekende van bij de 2.000 bennen vis en 4.500 kg tongsortering. Veel minder tong dus dan de vorige dag hetgeen echter geen beletsel was om de prijzen enigszins te doen dalen. Vooral de grote soorten kregen lagere prijzen en noteerden op het einde van de markt geen 60 F per kg meer. In dit verband moeten we wel op het grote verschil wijzen in prijs tussen grote en kleine tong.

Deze kleine soorten haalden inderdaad tot boven de 100 F. Voor tarbot werd een flinke prijs betaald die toch enigszins lager lag dan maandag.

De ronde soorten echter deden het helemaal niet en kabeljauw viel werkelijk door de mand. Er werd van 540 naar 350 F voor betaald, terwijl de kleine gullen betere prijzen kregen en tot bij de 500 F noteerden. Steenschol kende eerder 'n stijgende markt en werd zelden lager afgezet dan aan 20 F voor de kleine en 30 F voor de grote soort.

Rode knorhaan was niet genoeg op de markt om een prijsdaling te veroorzaken. Ook keilrog zagen we bij-

na niet, hiervoor werd dan ook van 18 naar 22 F bekomen. Roggen deden het evenmin slecht aangezien voor de moerroggen tot 980 F werd betaald en de kleinere soorten van 490 naar 800 F kregen. Ronde vis was echter het hoofdbestanddeel van de meeste van deze vangsten en meteen noteerden de verschillende schepen opbrengsten die ver onder het peil van de vorige weken bleven. De laagste uitslag ging naar de O.192 met 88.230 F en de hoogste was voor de 9.249 die dank zij een tongvangst van 2.400 kg aan 290.000 F geraakte. 8 van de 10 schepen kregen dinsdag nog geen 150.000 F bij elkaar.

## SPROT IN OVERVLOED

Het lijkt wel of er aan de sprotaanvoer geen einde zal komen. In elk geval kregen we in de voorbije week weer meer dan sprot genoeg en had de opvangregeling weer de handen vol. Na een lichte inzinking met sprot van minder goede kwaliteit kregen we begin deze week weer betere sprot. Van handelaarszijde is de belangstelling nog altijd miniem. Al zijn de vangsten dan einde vorige week niet meer zo groot geweest als voorheen toch is er nog ruim 300.000 kg gebracht geworden. Dit zijn cijfers die we vorig jaar niet voor mogelijk zouden gehouden hebben. De opbrengsten van de kleine schepen schommelden zo rond de 2.500 tot 3.000 F hetgeen wel niet slecht kan genoemd. Nog enkele weken sprot en er kan terug op garnaal worden gevaren. Een goed winterseizoen is het voor de kustvisserij alleszins geweest.

## WOENSDAG :

### MEER SCHEPEN DAN VERWACHT

### EN DALENDE PRIJZEN

De prijsdaling welke dinsdag werd ingezet ging door op de sluitingsmarkt. Ronde vis kreeg inderdaad steeds verder dalende prijzen terwijl thans ook de soorten die de vorige dagen hadden stand gehouden, het moesten ontgelden. Dit was het geval voor rog, platvis, rode knorhaan, steenschol, tong en tarbot. De opbrengsten waren voor alle schepen lager dan verwacht en voor verschillende vaartuigen ontoereikend.

De totale aanvoer bestond woensdag uit 2.385 bennen vis en 5.000 kg tong. De totale opbrengst hiervoor beliep 1.593.380 F. De kwaliteit was woensdag zeker uitstekend gezien de vaartuigen allemaal korte reizen maakten.

## GOEDKOPE NOORDZEEVIS

Nog twee vangsten van de Noordzee op een sluitingsmarkt waar er maar een minimum meer nodig was.

vervolg blz 6

# Oostendse Vismijnecho's

vervolg van blz. 5

Waar die vangsten vooral bestonden uit kabeljauw en gullen vielen de resultaten natuurlijk lager uit dan normaal mocht verwacht worden. Kabeljauw kreeg woensdag immers nog maar van 600 naar 800 F terwijl gullen steeds verder in prijs daalden. Voor de beide Noordzeeschepen werden resultaten genoteerd gaande van 152.190 F voor de O.305 naar 234.690 F voor de O.231. Het betrof hier weliswaar korte reizen maar voor de O.305 betwijfelen we of er iets zal overgebleven zijn.

Kwaliteitsvis was het alleszins wat hier werd gelost.

## ZEER VEEL WESTSCHEPEN

Waar we de eerste dagen van de West zeer weinig schepen aan de afslag kregen, waren er woensdag des te meer en veel te veel. Korte reizen ook hier en meestal zeer kleine vangsten. Aan lage prijzen verkocht gaven deze vangsten erg lage resultaten die begrepen waren tussen 26.800 F voor de N.209 en 45.210 F voor de O.267. De geloste vis was hier eveneens allemaal blinkend vers en het is wel spijtig dat dit aan zulke prijzen moet weggegeven worden. Platvis vooral was spotgoedkoop en kreeg amper de opvangprijs. Platjes gingen ook allemaal weg aan opvangprijzen. Kabeljauw, gullen, totten, katrog en andere soorten waren al niet veel duurder zodat het echt een tegenvallei werd voor deze kleinere schepen. Misschien een volgende keer beter.

## OOK KANAALVIS

### DEED HET NIET MEER

Toch nog zes kanaalschepen op deze laatste verkoopdag en een totale aanvoer van 850 bennen vis en 4400 kg tong. De schepen welke over een behoorlijke tongvangst beschikten zijn er best bij gevaren.

Al kregen tongen dan ook lagere prijzen zoals al de rest, toch was het hier nog steeds een hoge prijs welke werd betaald. Erger was het voor rog die terugviel van 1000 naar 650 F per ben en voor keilrog die afzakte van 1100 naar 800 F. Kleine vis als wijting en totten deden het hier nog betrekkelijk goed en kregen meestal nog van 280 naar 350 F. Hier moet gezegd dat de kwaliteit van deze kanaalvangst allemaal prima was. De schepen welke op ronde vis gevist hebben zullen dit waarschijnlijk beklagen want kabeljauw, gul, vlaswijting en koolvis waren spotgoedkoop. De resultaten voor deze kanaalschepen waren uiteindelijk begrepen tussen 79.710 F voor de O.218 en 208.000 F voor de O.254 die een tongvangst van ongeveer 2000 kg loste.

Tenslotte was er nog één vangst van de kreeftenput die gebracht werd door de Z.452. Ook deze bracht niet bijzonder veel op aangezien alle soorten, kabeljauw, gul, wijting, platvis en platjes even goedkoop werden verkocht. De uitslag beliep hier dan ook slechts 62.860 F.

Een slechte reis is nog geen slecht jaar.

## MAIDENTRIP VAN DE Z.500

De nieuwste aanwinsten van de Zeebrugse vissersvloot, de Z.482 en de Z.500 hadden normaal alle twee moeten verkopen. De Z.482 had echter met defekt af te rekenen zodat enkel de Z.500 van de Wwe D'Hoore op de markt was. Voor de eerste reis heeft schipper Vlietinck het niet getroffen. De weersomstandigheden in het Kanaal zijn nogal slecht geweest zodat de vangst niet bijzonder omvangrijk was. Per slot van rekening werd dan nog een slechte markt getroffen zodat de uitslag slechts 94.160 F bedroeg. Een volgende keer beter waarschijnlijk, al is het altijd plezierig een goede inzet te hebben.

## NIEUWE SCHEPEN BEZOCHT DE VISSERSHAVEN EN DE VISMIJN

Woensdagvoormiddag heeft de nieuwe schepen van de Vissershaven, dhr. Vandekieboom, een bezoek gebracht aan de vismijninstellingen.

Hij werd rondgeleid door dhr. havenkapitein Becu en was vergezeld van dhr. schepen Lauwereins. De nieuwe schepen, welke vrijdag laatst officieel werd aangesteld heeft er blijkbaar niet lang om geslapen om zijn nieuw werkterrein te komen verkennen. Wij wensen hem veel succes in de uitoefening van zijn nieuw ambt, waar zeer veel mensenkennis wordt vereist.

## KLEINERE AANVOER VAN GARNAAL

Waar er opnieuw volop sprot gevangen wordt door onze kustvissers is de belangstelling voor de garnalvisserij er niet op vooruit gegaan.

Er werden in de periode van 19 tot en met 25 februari dan ook slechts 8 vangsten gelost die in totaal 574 kg opleverden. Deze aanvoer werd verkocht voor een totaal bedrag van 28.650 F. De prijzen zijn de ganse periode tamelijk hoog geweest en schommelden van 43 naar 59 F per kg. De O.104 was ook deze week het schip dat het meest garnaal aanvoerde. De vangst per schip ligt nog altijd aan de hoge kant aangezien opnieuw 72 kg per schip werd bereikt.

# De visaanvoer deze week te Oostende

De derde vastenweek is alleszins zeer verschillend geweest aan de beide voorgaande. De hoge prijzen die tijdens de eerste vastenweken werden betaald, werden niet gehandhaafd en dinsdag trad een werkelijke prijsinzinking in. De grootste slachtoffers waren de IJslanders en de kanaalschepen met ronde soorten. Het waren immers vooral de ronde vissoorten en de zogenaamde industriële soorten die er van langs kregen. Kabeljauw, koolvis, rode zeebaars, leng en wijting waren dinsdag en woensdag stukken goedkoper dan de maandag. Gelukkig zij die er voor gezorgd hadden dat ze die dag aan de afslag waren. Het was nochtans niet de grote aanvoer die de prijsinzinking veroorzaakte, wel de ruime invoer. Ingevoerde kabeljauw werd verkocht aan spotprijzen en rode zeebaars kende al evenmin het gewone succes. Koolvis werd dinsdag niet meer gekocht door de uitvoerders, iets wat in lange maanden niet meer voorkwam. Van zeer hoge opbrengsten is meteen alleen maandag sprake geweest al werden ook dinsdag en woensdag nog wel eerbare resultaten bewerkt.

De kwaliteit was maandag weer in mineur enkele uitzonderingen daargelaten. Deze uitzonderingen werden dan ook beloofd met betere prijzen. Ook dinsdag was het nog allemaal zoals het hoorde terwijl woensdag de reizen kort waren hetgeen natuurlijk een betere kwaliteit waarborgde. De prijzen waren daarom echter woensdag niet meer zo goed. Opvallend dat woensdag ook kleine visvangsten gebracht werden.

Voor de kustvisserij is het goed afgelopen. Er werd nog meer dan sprot genoeg gebracht. De prijs bleef zeer laag en de opvangregeling moet 95 % van de aanvoer verwerken. De garnaalaanvoer was erg gering de prijzen echter zelden onder de 50 F. De O.104 was de garnaalvisser die het er best afbracht.

In totaal kregen we tijdens de voorbije week 57 schepen aan de afslag. Deze zorgden voor ruim 15.245 B vis, 5500 kg kreeftjes en 20.300 kg tongsorteringen. De totale opbrengst hiervan beliep 9.825.648 F.

Acht IJslanders, drie maandag en vijf dinsdag. Dit had moeten omgekeerd zijn om goed te zijn. Betere kwaliteit op de dinsdagmarkt toen de reizen allemaal kort waren. De beste prijzen werden uitgedeeld op de maandagmarkt. Vandaar grote verliezen voor de schepen die dinsdag verkochten. Een echte prijsinzinking voor kabeljauw koolvis, leng, rode zeebaars, wijting en hondstong. Koolvis kwam terug van 650 naar 350 F, kabeljauw haalde op het einde nog slechts 380 F evenals rode zeebaars. Een zeer ruime aanvoer was hiervan de grootste oorzaak, al was het wel spijtig dat twee van de 5 IJslanders die dinsdag verkochten, zo ver achterin de markt lagen. In totaal van deze visgrond ongeveer 7200 B vis en 5500 kg kreeftjes.

Van Noop Head en Moray Firth kwamen in totaal 5 schepen. De grootste vangsten kregen we maandag toen trouwens ook de hoogste opbrengst werd bereikt: 401.000 F. De kwaliteit was dinsdag en woensdag nochtans beter dan maandag.

Te Oostende en in de visserij in het algemeen wordt kwaliteit echter niet altijd betaald. De prijs voor witte kabeljauw varieerde van 700 naar 1100 F op de grond en van 500 naar 800 F in bennen. De kleine gullen waren in verhouding heel wat duurder dan de grotere. Voor wijting en totten werden zeer lage prijzen betaald, vooral dinsdag en woensdag. De resultaten waren voor deze schepen lang niet allemaal renderend. In totaal zowat 2200 bennen vis van deze visgronden.

De kanaalschepen waren ook deze week veruit de talrijkste op de markt. Dinsdag kwamen er het meest, toen was de visaanvoer ook het grootst. De tongaanvoer was evenwel het grootst op de maandagmarkt. Tongenprijzen zijn de ganse week goed gebleven al kregen we maandag wel de beste noteringen. De grote soorten zijn bestendig gedaald maar de kleine soorten bleven peperduur. Tarbot heeft het goed gedaan en keilrog en rog zijn ook duur gebleven. Ronde vis evenwel was spotgoedkoop en de meeste reizen van dinsdag zijn hierdoor dan in het water gevallen. De hoogste uitslag welke deze week in het kanaal werd bereikt was 377.000 F. Misschien zijn we de laatste weken verwend geworden maar als we opbrengsten zien die onder de 150.000 F blijven zeggen we dat het slecht gaat. De kanaalaanvoer bestond deze week uit 4300 B vis en 19000 kg tongsortering.

Een paar Oostvangsten die bestonden uit platvis. Platvis kreeg overigens geen slechte prijs in de voorbije week al was het ook minder goed dan verleden week. Het gebrek aan tong belette werkelijk de mooie resultaten.

Zeer weinig westvis op de maandagmarkt, heel wat meer op de tweede en de derde verkoopdag. Soorten als wijting, steenschol, zeehond en haai deden het toen echter niet meer. Bovendien waren de vangsten nogal klein waardoor het bereiken van goede resultaten nog moeilijker werd. Waar er tenslotte geen tong bij de vangsten was kregen we resultaten die wel als zeer middelmatig moeten gekwoteerd worden.

## KOELTECHNIEK

Koeling en bevrozing krijgen in onze samenleving een steeds grote plaats ingeruimd. Ook de visserij begint dit in te zien. Het volstaat nochtans niet een koelsysteem aan boord te plaatsen. Men moet ook over de mensen beschikken die kunnen helpen aan eventuele defekten, zoniet kan het voor een vangst desastreus worden. Daar koeltechniek iets zeer bijzonders is, werd aan de Stedelijke Visserij-school « John Bauwens » een avondkursus « Koeltechniek » ingericht. Deze cursus vangt aan op 24 dezer. Belangstellenden kunnen zich voor inlichtingen wenden tot de directie van de school, Schipperstraat 35, Oostende.

# Marktoverzicht

## Zeebrugge

In de week van 20 tot en met 26 februari boden er zich 51 vaartuigen aan, waarvan 15 van de Oost, 3 van het Kanaal, 4 van de Kreeftenput, 7 van de West, de overige waren kustvissers en grotere vaartuigen met vrij korte reisjes achter de rug.

De 14.377 kg werden aan renderende prijzen afgenomen maar naarmate de week vorderde namen deze in prijs af. Toch haalde de gemiddelde prijs over gans de week nog 87,69 F het kg, hetgeen een totaal bedrag bracht van 1.260.730 F. De grote tarbots werden vrij vlot en aan dure prijzen afgenomen, de middenslag en grieten was iets minder in prijs dan vorige week, maar toch renderend. De ronde vis viel deze week niet bijzonder in de smaak, de kabeljauw ging van 12 tot 20 F, gullen van 6 tot 16 F, wijtingsoorten waren eveneens gedaald en wel voor de grote van 7 tot 10 F en voor de kleine van 3 tot 9 F. De platvissoorten vormden opnieuw voor alle schepen de hoofdschotel, de beste prijzen werden betaald op de maandagmarkt, voor de overige verkoopdagen was het in dalende lijn. De roggevisaandoer was groter dan de voorbije week, alle soorten werden praktisch aan winstgevendende prijzen gekocht.

Totale aanvoer: 14.377 kg tong, 22.330 kg sprout en 3.591 bennen vis brachten 2.923.830 F op.

### GARNAALAANVOER

De 54 uitvaarten brachten 10.893 kg garnalen voor een totaal bedrag van 369.906 F. De prijzen schommelden tussen de 23 en de 53 F het kg.

### MAANDAGMARKT: VEEL VIS

Op de eerste verkoopdag van de week waren er 18 vaartuigen aan de afslag, daarvan waren er 2 van het Kanaal, 3 van de Oost, 2 van de Kreeftenput en 1 van de West, de overige waren kustvissers. De 6.300 kg tong werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen 69 en 72 F voor de grote, de bloks 72 tot 75 F en van 85 tot 95 F voor de fruits. De middelsortering ging van 94 tot 101 F voor de schone kleine en van 107 tot 111 F. De gemiddelde prijs was 90,68 F. De grote tarbot was bijzonder in trek, van 60 tot 90 F. De middenslag van 40 tot 55 F en de grieten van 40 tot 45 F. Vrij grote partijen kabeljauw, van 18 tot 20 F en gullevis van 10 tot 16 F. De wijtingsoorten haalden van 7 tot 10 F op voor de grote en van 6 tot 8 F voor de kleine. De platvissoorten haalden van 7 tot 10 F op voor de grote en van 6 tot 8 F voor de kleine. De platvissoorten werden in grote mate binnengebracht en besomden van 5 tot 8 F voor de grote platen van het Kanaal, de middenslag van 6 tot 10 F, de 3e slag van 7 tot 13 F en de deelvis van 7 tot 8 F. Roggevis werd vlot afgenomen, de keels van 18 tot 22 F, de grote roggen van 15 tot 17 F en de halve

mans van 7 tot 9 F, waren eveneens renderend, de staarten, de kools, enz. De zeehaaien en honden werden in vrij kleine mate aangevoerd en waren niet erg in trek. Het eerste proefreize van de Z.482 van reder Dewaele bracht 40.550 F op. De opbrengsten van het Kanaal waren prachtig, van 256.140 F voor de Z.465 tot 331.370 F voor de Z.527 in een 12-tal zeedagen. De Oost, van 31.180 F voor de Z.561 tot 73.390 F voor de Z.473. De Kreeftenput van 97.250 F voor de Z.583 tot 102.160 F voor de Z.437.

### DINSDAGMARKT

De markt werd gevoed door 13 vaartuigen, daarvan waren er 4 van de Oost, 3 van de West, de overige kustvissers en grote schepen met kleine reisjes. De 2.800 kg tongen haalden van 66 tot 70 F, de bloks van 73 tot 78 F en voor fruits werd van 80 tot 85 F betaald.

De middelsorteringen waren eveneens in prijs gerezen, de schone kleine gingen van 90 tot 98 F en de kleine van 104 tot 12 F. De gemiddelde prijs bedroeg 93,45 F. De grote tarbots waren iets in prijs gedaald en haalden van 55 tot 75 F, de middenslag van 35 tot 45 F en de grieten van 35 tot 45 F waren praktisch gelijk gebleven.

De aanvoer van kabeljauw, van 18 tot 20 F en gullen van 12 tot 15 F, was veel kleiner dan de vorige verkoopdag. Zowel grote als kleine wijting brachten van 7 tot 9 F op. De platvissoorten waren opnieuw aanbod, de grote platen van 5 tot 6 F, de middenslag van 6 tot 7 F en de 3e slag van 8 tot 10 F. Aanvoer van roggevisaandoer waren vrij klein, de grote van 15 tot 17 F, de tilten van 12 tot 13 F en de halve mans van 7 tot 9 F. De opbrengsten schommelden tussen de 36.160 F voor de Z.422 en de 63.090 F voor de Z.554. De Kreeftenput tot 67.720 F voor de Z.257. De West, van 35.720 F voor de Z.432 tot 106.550 voor de B.603. De Kustvissers van 16.280 F voor de Z.22 tot 45.450 F voor de Z.466.

### WOENSDAGMARKT — VEEL VIS EN DALENDE PRIJZEN

De aanvoer was vrij groot van de 16 vaartuigen waarvan er 4 van de Kreeftenput, 1 van het Kanaal, 3 van de West en 5 van de Oost kwamen, de overige waren kustvissers.

De 4.900 kg tongen werden aan lagere prijzen afgenomen, de grote van 62 tot 71 F, de bloks van 63 tot 67 F en de fruits van 68 tot 77 F. De middelsortering, die eveneens in prijs gedaald was ging van 74 tot 86 F, voor de schone en de kleine werd nog van 98 tot 104 F gegeven. De gemiddelde prijs bedroeg 80,29 F, hetgeen merklijk lager is dan de vorige verkoopdagen. De grote tarbots kregen van 63 tot 78 F, de middenslag van 40 tot 55 F en de grieten van 30 tot 40 F. De kabeljauw kreeg eveneens lage prijzen,

van 12 tot 18 F en de gullen zelfs dalend van 6 tot 12 F. Volgens kwaliteit haalde de grote wijting van 7 tot 9 F en de kleine van 3 tot 6 F. Zoals verwacht vertoonden de platvissoorten eveneens dalende prijzen, van 5 tot 7 F voor de grote en middenslag, de kleine van 5 tot 8 F en de deelvis van 4 tot 5 F. De roggevis bekam prijzen die eveneens lager lagen, van 10 tot 12 F

voor de grote roggen, van 7 tot 9 F voor de tilten en van 6 tot 7 F voor de halve mans. De besommingen lagen tussen de 47.650 F voor de Z.199 tot 106.280 F voor de Z.435. De Oost van 20.050 F voor de Z.775 tot 40.050 F voor de Z.186. De Z.262 van het Kanaal bracht het tot 127.780 F. De kustvissers van 14.410 F voor de Z.349 tot 33.250 F voor de Z.538. — FR

## Besommingen in de Zeebrugse Vissershaven

### DE Z.568 „ZEESPIEGEL” EN DE Z.226 „ZEPHIR” AAN DE SPITS

In de vismijn van Zeebrugge wordt alleen vis aangevoerd door Zeebrugse schepen. In 1963 bestond deze vloot, net zoals verleden jaar uit 163 eenheden. Enkele prachtige nieuwe eenheden werden in de vaart gebracht, terwijl ook enkele onder de sloophamer vielen of zullen vallen.

De visverkoop bracht op de totale som van 149.833.800 F (1962: 110.933.070 F), de garnaalverkoop 17.839.274 F (1962: 14.210.531 F) en de sprout en haring samen 433.990 F, zij een algemeen totaal van 168.107.064 F of een verhoging in vergelijking van verleden jaar van de schone som van 42.963.463 F.

In de vismijn van Oostende werden door Zeebrugse schepen nog besomt tot een bedrag van 78.252.276 F, zodat door de ganse Zeebrugse vloot vis en garnaal werd aangevoerd voor de formidabele som van 246.359.340 F.

Aan de spits van deze opbrengsten te Zeebrugge vinden we de kleine middenslagtreiler Z.568 van C. Pauwaert met 2.635.120 F, gevolgd door de grotere treiler Z.226 van de rederij Claeys met 2.524.790 F.

In de categorie van meer dan 150 PK komt de hiervoor genaamde Z.226 met de hoogste besomming, daarop volgt de Z.540 met 2.315.430 F en onderscheidelijk gevolgd door de Z.511 met 2.058.180 F en de Z.557 (alhoewel slechts 170 P.K.) met 2.029.940 F. De daarop volgende besomming is dan 1.691.970 F, omdat deze grote categorie van schepen, het meest de haven van Oostende aandoen, zodat de opbrengsten in de vismijn te Zeebrugge van die schepen eerder langs de geringe kant zijn.

In de categorie tot en met 150 PK zijn de verkopen zeer interessant. Inderdaad de Z.568 komt hier op kop met 2.635.120 F. Daarna komt de Z.545 van Everaert-Cocquyt met 2.477.620 F, gevolgd door de Z.590 met 2.220.190 F en de Z.449 met 2.040.150 F terwijl de Z.495 ook 1.984.190 F bereikt, zoals de Z.462 met 1.964.450 F. Het is alleszins verheugend te constateren dat de kleine middenslag van de Zeebrugse vloot in 1963 zeer goed zijn streng heeft getrokken op gebied van opbrengsten. 't Is spijtig dat de

meeste van deze categorie schepen niet de visvangst in het Kanaal hebben kunnen beoefenen, nadat de tong-kampagne gedaan was. De resultaten zouden absoluut zeker nog meer verbluffend zijn geweest. Bij de kustvissers komt op de eerste plaats de Z.553 van T. Desmidt met de mooie opbrengst van 1.508.060 F, daarop volgt de Z.517 van L. Devoocht met 1.409.940 F. Daarna hebben we de Z.508 met 1.295.340 F, de Z.477 met 1.250.720 F en de Z.538 met 1.253.710 F.

Ook de garnaalvangers hadden hun aandeel in de meer opbrengsten. Ze hadden nochtans de handicap niet van de harde verleden winter, maar hun varende dagen waren zeker veel minder in getal tengevolge van meer slecht weder.

Het is de Z.401 van G. Demunter die de hoogste opbrengst boekte: 1.027.923 F, van zeer dichtbij gevolgd door de Z.161 van A. Demunter & C. Pauwaert met 997.161 F. Daarna komen de Z.555 met 908.309 F en de Z.104 met 865.221 F.

Om te besluiten kan men zeggen dat 1963 een uitzonderlijk goed jaar is geweest, in algemene zin gesproken. Spijtig dat na de mirakuleuze tongvangst, de te vangen vis en tongen zo schaars geworden waren, anders was 1963 'n buitengewoon uitzonderlijk jaar geweest (...ook voor Ocra!)

Laat ons hopen dat het begonnen jaar evengoed moge wezen. — FR

### OPBRENGSTEN VAN DE VAARTUIGEN INGESCHREVEN TE ZEEBRUGGE — 1963.

Z. 12	518.610	Z.401	1.030.103
Z. 22	844.840	Z.402	1.426.830
Z. 24	1.482.530	Z.403	1.701.960
Z. 25	1.958.280	Z.404	785.329
Z. 30	1.178.240	Z.405	3.336.641
Z. 45	604.590	Z.407	2.266.850
Z. 47	445.068	Z.408	1.177.580
Z. 52	514.128	Z.409	1.194.930
Z. 54	791.855	Z.410	797.930
Z. 68	614.878	Z.415	2.091.245
Z. 93	1.885.850	Z.416	296.730
Z.104	865.761	Z.417	1.968.656
Z.122	1.581.190	Z.419	2.344.965
Z.149	1.257.340	Z.420	2.176.630
Z.152	766.470	Z.421	1.274.970
Z.161	997.161	Z.422	2.391.430

(vervolg op blz. 9)

Datum Vangsten Kgr F Min. Maks. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

24-2	16	280.700	3.931.585
25-2	22	383.100	4.300.683
26-2	19	124.150	1.593.380
	<b>57</b>	<b>787.950</b>	<b>9.825.648</b>

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

18-2	30	76.380	82.080
20-2	6	4.050	7.050
21-2	30	52.550	59.992
24-2	32	94.330	95.070

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

19-2	3	233	3.146	49.—	53.—
21-2	1	120	6.745	55.—	59.—
24-2	1	62	3.146	49.—	53.—
25-2	3	159	7.198	43.—	49.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

20-2	4	8.932	102.980	11.13
24-2	14	75.122	1.241.350	16.52
25-2	15	57.798	683.110	11.82
26-2	18	74.428	896.390	13.52
	<b>51</b>	<b>216.280</b>	<b>2.923.830</b>	<b>13.52</b>

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

20-2	4	213	20.190	94.78
24-1	12	6.384	578.900	90.68
25-2	15	2.809	262.510	93.45
26-2	17	4.971	399.130	80.29
		<b>14.377</b>	<b>1.260.730</b>	<b>87.69</b>

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

21-2	10	1.677	83.384	47.—	53.—
24-2	20	4.865	164.872	24.—	43.—
25-2	7	1.025	39.446	36.—	40.—
26-2	17	3.326	82.204	23.—	33.—
	<b>54</b>	<b>10.893</b>	<b>369.906</b>		

SPROTAANVOER TE ZEEBRUGGE

20-2	1	932	1.880	1.—	5.50
21-2	1	178	1.050	5.90	5.90
24-2	1	8.740	8.190	1.—	1.—
25-2	1	5.950	6.640	1.—	5.90
26-2	1	6.530	7.350	1.—	2.90
	<b>5</b>	<b>22.330</b>	<b>25.110</b>		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

24-2	7	14.296	181.193
26-2	12	28.014	291.853

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

22-2	3	246	14.151	48.—	60.—	57.52
24-2	6	343	12.165	25.—	41.—	35.48
25-2	5	219	7.537	29.—	39.—	34.87
26-2	4	196	8.559	37.—	46.—	43.75

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

21-2	8	10.090	22.152	2.—	2.35
24-2	4	2.480	4.559	1.—	2.05
25-2	4	18.150	18.650	1.—	2.—
26-2	2	490	490	1.—	1.—

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

21-2	4	107	584	5.45	5.45
24-2	2	100	825	8.25	8.25

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

DONDERDAG, 20 FEBRUARI 1964 WOENSDAG, 26 FEBRUARI 1964

Z.403	5	70	50	32.660	Z.580	11	200	100	79.510
Z.417	5	40	40	23.540	B.601	4	100	30	22.740
Z.445	5	40	40	23.250	Z.517	5	100	35	31.800
Z.471	5	50	45	23.530	Z.552	4	70	30	21.250
				<b>102.980</b>	Z.550	4	100	40	35.740
					Z.538	5	100	40	33.250
					Z.553	5	100	40	28.730
					Z.262	12	500	100	127.780
					Z.349	4	20	25	14.410
					Z.568	11	300	150	99.100
					Z.511	11	100	80	45.150
					Z.186	7	100	70	48.050
					Z.199	11	100	70	47.650
					Z.435	11	600	70	106.280
					Z.775	8	50	40	20.050
					Z.149	8	100	90	46.910

MAANDAG, 24 FEBRUARI 1964

Z.482	8	50	40	40.550	Z.511	11	100	80	45.150
Z.465	13	1500	110	256.140	Z.186	7	100	70	48.050
Z.527	12	2100	200	331.370	Z.199	11	100	70	47.650
Z.583	10	100	170	97.250	Z.435	11	600	70	106.280
Z.437	10	100	200	102.160	Z.775	8	50	40	20.050
Z.473	10	150	80	73.390	Z.149	8	100	90	46.910
Z.561	5	40	50	31.180					
Z.591	10	150	250	175.470					
Z.491	10	130	100	45.210	Z.47	1	5950	—	6.640
Z.508	4	30	30	37.010					<b>896.390</b>
Z.541	4	30	25	30.630					
Z.251	3	20	25	18.060					
				<b>1.241.350</b>					

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DINSdag, 25 FEBRUARI 1964

Z.456	4	30	20	15.450
Z.495	10	50	70	44.480
Z.277	10	100	110	50.840
Z.554	10	100	110	63.090
Z.523	8	300	50	89.340
Z.432	3	50	40	35.720
Z.257	10	100	60	67.720
Z.400	10	50	70	57.810
Z.22	3	—	30	16.280
Z.422	9	50	50	36.160
B.603	10	200	90	106.550
Z.466	4	200	25	45.450
Z.270	3	50	20	30.500
				<b>683.110</b>

MAANDAG 24 FEBRUARI 1964

N.730	37.810	N.152	41.105
N.725	10.430	N.818	19.811
N.740	35.830	N.36	23.517
N.728	12.690		

WOENSDAG 26 FEBRUARI 1964

N.805	20.230	N.807	23.084
N.732	23.345	N.720	45.206
N.753	13.656	N.734	14.879
N.703	33.010	N.722	25.921
N.741	23.717	N.3	19.328
N.814	28.013	N.737	21.464

MARKTBERICHTEN

NIEUWPOORT

ZEEBRUGGE

GENT

VAN 15 TOT 21 FEBRUARI

Grote tong — Grosse sole	70-72	60-68
Bloktong — Sole moyenne	80-82	72-75
Fruittong — Sole 3/4	95-96	80-87
Schone kleine tong — Petite sole	100-105	95-100
Kleine tong — Toute petite sole	95-104	90-96
Grote tarbot — Turbot gros	65	70
Midd. tarbot — Turbot moyen	65	60
Varia — Divers	50	46
Griet — Barbue	40-44	40-35
Pieterman — Grande vive	...	...
Grote pladijs — Grosse plie	5-6	5
Middelm. pladijs — Plie moyenne	10-12	10-11
Kleine pladijs — Petite plie	4-10	6-8
Deelvis — Portion	...	...
Kabeljauw — Cabillaud	...	...
Gul — Petit cabillaud	23-16	20-12
Keilrog — Raie radiée	...	...
Rog — Raie	11-12	10-9
Tilten	9-10	6-7
Scherpstaarten	10-8	4-7
Halve man	...	...
Grote wijting — Gros merlan	10-13	8-9
Kleine wijting — Petit merlan	10-11	6-5
Bot — Flet	2-3	2-3
Schar — Limande	23-10	23-15
Zeehaai — Aiguillat	8-10	8-7
Zeehond — Chien de mer	9-11	7-8
Robaard — Grondin rouge	...	25-15
Knorhaan — Grondin	...	...

24-2-1964 25-2-1964

24-2-1964 25-2-1964 26-2-1964

Driekwarttongen 150, voorkleine tongen 140, middelmatige tarbot 120-140, middelmatige griet 110, schol 34-41, kleine iek 30, middelmatige schelvis 68-72, kleine schelvis 48, rog 60-72, kabeljauw 50-82, repen gullen 78, hozemondhamme 90, wijting 25-28, arend 50-60, makreel 32-38, rode knorhaan 30-35, repen zeebaars 60-68, ijle haring 22-28, zalm 220, garnalen 60-100, en forel 85 F.

BRUSSEL

VAN 15 TOT 21 FEBRUARI

Driekwarttongen 160, voorkleine tongen 135, middelmatige tarbot, schol 36-45, iek 3e slag 28, middelmatige schelvis 70-82, rog 68-80, kabeljauw 55-85, repen gullen 76, wijting 28-33, makreel 40-50, rode knorhaan 42, repen zeebaars 65-78, ijle haring 25-33, garnalen 70-105, en forel 90 F.

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	24-2-1964	25-2-1964
Grote schelvis	17.80-25.—	19.60-28.—
Middelmatige schelvis	13.40-21.—	13.—20.—
Kleine schelvis	8.—12.—	.....
Kabeljauw	10.80-18.40	9.20-13.20
Gullen	10.80	7.60-10.—
Wijting	9.80-10.80	4.10- 7.20
Schaat	14.—16.20	8.—13.40
Zeebaars	9.—10.20	7.60-10.60
Leng	11.40-12.20	9.—15.20
Schartong	7.60- 9.20	5.20- 8.—
Heilbot	35.—67.60	36.—68.—
Koolvis	7.40-11.20	5.80- 7.80
Hondstong	6.80-16.80	6.—14.60
Zeeewolf	9.80-10.80	11.40
Platen	.....	.....

## AFVAARTEN

DER VISSERSVAARTUIGEN  
UIT DE

## Oostendse haven

### DONDERDAG 20 FEBRUARI

IJSLAND : O.85 — O.269 — O.224  
— O.217 — O.318.  
Noordzee : Z.212.  
Kanaal : O.312 — O.120 — O.38  
— O.35 — O.326 — O.82 — O.369  
— O.151.  
West : N.763 — O.147 — O.267.  
Oost : Z.504.

### VRIJDAG 21 FEBRUARI

Kanaal : O.166 — O.127 — O.119  
— O.235 — O.132 — Z.581 — O.15.

### ZATERDAG 22 FEBRUARI

IJsland : O.316.  
Noordzee : O.124.  
Kanaal : O.154 — O.66.

### ZONDAG 23 FEBRUARI

Kanaal : O.109 — O.119 — O.176.

### MAANDAG 24 FEBRUARI

Oost : Z.476.

### DINSDAG 25 FEBRUARI

IJsland : O.216.  
Kanaal : Z.290.  
Oost : Z.551.

### WOENSDAG 26 FEBRUARI

IJsland : O.237 — O.331 — O.108.  
Kanaal : Z.500 — O.94 — O.459  
— O.329.  
West : N.701 — N.710 — N.819  
— N.209 — N.762 — N.761 —  
O.77.

## Zeebrugse haven

### DONDERDAG, 20 februari

Z.420, Kanaal  
Z.444, Kanaal  
Z.526, Oost  
Z.24, West

### VRIJDAG, 21 februari

Z.184, West  
Z.598, West  
Z.544, West  
Z.460, West  
Z.548, West  
Z.442, Oost  
Z.430, Oost  
Z.514, Oost  
Z.449, Oost  
Z.409, Oost  
Z.468, Oost  
Z.445, Oost  
Z.403, Kreeftenput  
Z.590, Kreeftenput  
Z.545, Kreeftenput

### ZATERDAG, 22 februari

Z.463, West  
Z.556, West  
Z.462, West  
Z.407, Oost  
Z.510, Oost

### MAANDAG, 24 februari

Z.482, West

### DINSDAG, 25 februari

Z.417, Kreeftenput

## PAKKETBOTENDIENST OOSTENDE DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de  
week van 1-3-1964 tot 7-3-1964

### 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 behalve  
op 6-3-1964.

### CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende :  
Dagelijks te 12 uur.  
Op 7-3-1964 bijkomende afvaart  
te 01.00 uur.  
Afvaarten uit Dover :  
Dagelijks te 11.45 uur.  
Op 6-3-1964 bijkomende afvaart  
te 23.30 uur.

## OOSTENDSE MARKT

### IN CIJFERS

#### MAANDAG, 24 FEBRUARI 1964

IJSLAND	Kreeft			
O.216	21	1000	—	484.970
O.108	22	650	—	297.495
O.331	20	700	1200	400.410
NOOP HEAD				
O.237	17	550	—	301.670

## BESOMMINGEN IN DE ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN

(Vervolg van blz. 7)

Z.184	1.941.500	Z.425	337.085
Z.186	1.562.030	Z.426	101.284
Z.199	1.970.900	Z.428	1.470.160
Z.201	1.831.833	Z.430	1.463.890
Z.212	4.300.459	Z.431	1.136.400
Z.222	1.700.200	Z.432	1.952.865
Z.226	3.755.355	Z.435	2.392.860
Z.233	986.971	Z.436	545.565
Z.240	1.133.790	Z.437	1.942.440
Z.248	632.956	Z.438	547.442
Z.251	878.490	Z.439	761.129
Z.257	1.940.845	Z.443	3.280.660
Z.262	163.900	Z.444	2.147.650
Z.264	20.970	Z.445	1.589.420
Z.270	413.480	Z.446	675.383
Z.274	2.333.640	Z.447	894.450
Z.277	1.283.340	Z.449	2.040.150
Z.290	684.480	Z.450	575.319
Z.349	891.830	Z.452	2.256.900
Z.400	1.912.120	Z.453	1.358.010
Z.454	1.666.865	Z.538	1.253.710
Z.456	851.760	Z.539	2.971.345
Z.458	2.099.040	Z.540	2.826.840
Z.460	1.516.130	Z.541	1.408.120
Z.462	2.214.870	Z.542	3.523.191
Z.463	1.260.260	Z.543	4.307.775
Z.466	782.050	Z.544	2.586.115
Z.467	760.240	Z.545	2.477.620
Z.468	1.840.910	Z.546	2.887.255
Z.470	1.393.430	Z.547	2.574.505
Z.471	1.549.380	Z.548	1.964.765
Z.472	1.440.771	Z.549	2.807.355
Z.473	1.921.760	Z.550	1.867.430
Z.475	464.053	Z.551	1.932.360
Z.476	1.880.290	Z.552	1.457.510
Z.477	1.250.720	Z.553	1.508.060
Z.478	507.799	Z.554	2.705.865
Z.479	476.851	Z.555	1.058.149
Z.480	770.000	Z.556	1.706.920
Z.481	912.814	Z.557	2.072.640
Z.485	572.757	Z.558	2.433.700
Z.491	1.380.490	Z.559	3.643.585
Z.493	649.540	Z.560	2.287.037
Z.495	1.984.190	Z.561	1.171.730
Z.499	875.875	Z.562	3.265.035
Z.501	738.795	Z.564	1.529.100
Z.504	2.409.978	Z.568	2.754.415
Z.505	355.795	Z.570	2.366.972
Z.506	686.843	Z.580	1.236.195
Z.508	1.295.340	Z.581	1.274.618
Z.509	1.111.645	Z.583	1.713.810
Z.510	1.756.980	Z.590	2.457.030
Z.511	2.139.330	Z.591	582.930
Z.512	791.103	Z.598	1.897.230
Z.514	982.930	Z.601	1.194.624
Z.516	2.709.605	Z.603	2.605.533
Z.517	1.409.940	Z.725	321.650
Z.523	1.538.140	Z.733	1.675.920
Z.524	554.069	Z.745	690.720
Z.525	638.210	Z.751	752.231
Z.526	1.851.535	Z.764	1.164.400
Z.527	1.791.520	Z.775	1.848.148
Z.530	1.727.990	Z.785	591.620
Z.535	455.274	Z.793	804.714
Z.536	30.286	Z.809	682.690
Z.537	2.447.950	Z.817	648.459

O.334	17	650	—	406.760
KANAAL	Tong			
O.112	11	50	1000	101.970
O.329	14	270	—	210.650
O.153	13	140	1100	169.400
O.115	16	100	1200	168.010
O.160	15	250	2800	377.875
O.191	14	80	1200	140.160
Z.543	16	200	2800	374.590
O.94	11	250	—	156.640
O.459	16	280	—	160.340
OOST	Tong			
Z.476	8	150	200	87.820
WEST	Tong			
O.77	8	60	—	39.100

#### DINSDAG, 25 FEBRUARI 1964

IJSLAND	Kreeft			
O.324	17	950	1500	410.560
O.282	18	720	1500	342.520
O.129	18	700	900	313.100
O.90	19	1800	—	733.720
O.215	18	600	300	252.460
MORAY	Tong			
O.292	16	240	—	93.170
O.228	16	500	—	303.198
KANAAL	Tong			
O.249	15	200	2300	290.080
O.457	14	150	500	113.740
O.102	14	200	200	132.660
O.193	13	200	300	157.490
O.69	11	260	—	146.490
O.220	13	220	—	119.180
O.156	14	60	1100	131.260
O.247	12	250	—	137.400
O.192	13	150	—	88.230
O.295	16	250	100	118.090
WEST	Tong			
O.148	11	120	—	92.920
O.225	6	60	—	41.880
O.142	9	100	—	70.940
O.185	8	80	200	58.220
O.196	5	50	—	27.130
OOST	Tong			
Z.551	9	120	200	69.310

#### WOENSDAG, 26 FEBRUARI 1964

NOORDZEE				
O.231	11	450	—	234.690
O.305	12	300	—	152.190
KANAAL	Tong			
O.155	11	150	400	108.660
O.254	12	100	2000	208.870
O.284	12	265	—	129.890
O.218	12	120	400	79.710
O.265	12	100	1000	115.590
Z.500	14	100	600	94.160
WEST	Tong			
O.147	5	60	100	440.080
Z.201	6	40	100	38.530
O.267	5	90	—	45.210
N.819	5	70	—	31.820
O.346	5	80	—	37.470
N.710	6	80	—	36.245
N.761	6	70	—	38.850
N.762	5	60	100	38.850
N.701	5	70	—	35.860
N.209	5	50	—	26.800
KREEFTENPUT	Tong			
Z.452	12	150	200	62.860

## VERWACHTINGEN

### MAANDAG 2-3-1964

IJsland : O.239, O.250, (400 vis;  
50 kreeft)  
Kanaal : O.287, O.204, Z.419,  
Z.564, O.279, O.268, O.348,  
Z.547, O.229, O.214 Z.516  
Z.402  
Noordzee : O.333

### DINSDAG 3-3-1964

IJsland : O.236, O.286, O.81 (1300  
ben waaronder 600 bonen)  
Kanaal : Z.443, Z.405, Z.431,  
Z.546, Z.562, Z.542, O.26,  
O.37, O.159

### WOENSDAG 4-3-1964

IJsland : O.317 (1450 ben)  
West : O.15  
Kanaal : O.188, O.131, O.34,  
O.135, O.174, Z.509  
M. Firth : O.335  
Noordzee : Z.212 (vermeldelijk).

# Buitengewone algemene vergadering Bij de Frigorifères du Littoral

## ONTSLAG EN BENOEMING VAN BEHEERDERS EN KOMMISSARISSEN

Op 5 februari jl. hield de N.V. Frigorifères du Littoral een buitengewone algemene vergadering.

Tijdens deze buitengewone algemene vergadering werden enkele wijzigingen aangebracht aan het innerlijk beheer van de naamloze vennootschap zoals ondermeer het ontslag en de benoeming van beheerders en commissarissen.

Zo deelde de voorzitter mede dat, gezien het belangrijk aandeel dat de vennootschap « Viking International » in de N.V. « Frigorifères du Littoral » genomen heeft, de beheerders en commissarissen eensgezind besloten hebben hun mandaat ter beschikking van de huidige buitengewone algemene vergadering te stellen, waarop de vergadering eenparig ontlasting geeft aan de hierna vermelde uittrekkende beheerders en commissarissen:

Dhr L.P.H. Decrop, voorzitter, beheerder. Dhr Gaston Claeys, ondervoorzitter, beheerder. Dhr Emile de Winter, afgevaardigde-beheerder. Dhr Baron Freddy Rolin, beheerder. Dhr Jean Barré de Gryse, beheerder. Dhr Jacques Delbaere, beheerder. Dhr Raymond Delhaye (†), beheerder. Dhr Maurice Houssa, beheerder. Dhr Jacques M. Lamarche, beheerder. Dhr Paul Magnee, beheerder. Dhr Pierre van der Straeten, beheerder. Dhr Charles A.L. Decrop,

commissaris. Dhr Joseph Delbaere, commissaris. Dhr Charles Legros, commissaris.

## BENOEMING VAN BEHEERDERS EN KOMMISSARISSEN

De vergadering besluit hierop de volgende personen bij eenparigheid van stemmen aan te stellen als beheerders voor een periode van zes jaar:

Dhr Emile P. de Winter, burgerlijk nijningenieur, licentiaat in handels- en financiële wetenschappen, gehuisvest Henri Werriestraat 82, te Brussel 9.

Dhr Henri van Tichelen, doktor in de rechten, gehuisvest Jan van Rijswijcklaan 153, te Antwerpen.

Dhr Harold B. Bickow, beheerder van maatschappijen, gehuisvest Mainstreet, 327, te Gloucester, Mass, U.S.A.

En als commissaris, voor een periode van vier jaar:

Dhr Fernand Malherbe, expert-boekhouder, gehuisvest route du Condroz, 410, te Angleur.

Wegens het pionierswerk en de initiatieven van dhr L.P.H. Decrop aan de leiding van de vennootschap, beslist de buitengewone algemene vergadering, bij eenparigheid van stemmen, hem de titel van erevoorzitter te verlenen.

# De kustvisserij in januari 1963-1964

## FANTASTISCHE SPROTVANGSTEN EN RUIMERE GARNAALVANGSTEN

De eerste maand van 1964 is voor de kleine visserij zeer gunstig geweest, alleszins veel gunstiger dan de vorige jaren. Er kon regelmatig worden uitgevaren en de vangsten waren zowel voor de sprot- als voor de garnaalvisserij zeer gunstig. Waar er enorme sprotvangsten gebracht werden was de belangstelling voor de garnaalvisserij uiteraard veel kleiner. Slechts een vijftal kleine schepen bleven op garnaal vissen.

Voor beide takken van de kustvisserij is het goed geweest gezien in totaal een opbrengst werd bereikt van 2.417.198 F tegen slechts 79.958 F vorig jaar in januari. Toen werd immers in het geheel geen sprot gebracht.

## MEER DAN 1.000.000 KG SPROT

Dat de sprotaanvoer in januari werkelijk fantastisch is geweest zal wel blijken uit het aanvoercijfer dat niet minder dan 1.635.075 kg bedraagt. De totale aanvoer vorig jaar beliep slechts 976.193 kg en daarvan werden dan nog 482.000 kg in december aangevoerd. Zelfs in 1962 en 1963 samen kregen we slechts 1.459.985 kg sprot bij elkaar. Een aanvoer van 1,6 miljoen kg in één maand tijd heeft dus wel een ander te betekenen. Het spreekt vanzelf dat bij dergelijke aanvoer van een goede prijs geen spraak kan zijn. Deze prijs daalde dan ook tot het minimum en de meeste sprot werd verkocht aan 0,70 F per kg.

De gemiddelde prijs over de ganse maand bedroeg 1,41 F per kg waardoor uiteindelijk een opbrengst bereikt werd van 2.308.480 F. Een opbrengstcijfer dat zeker niet te versmaden is in een wintermaand.

De aangevoerde sprot was van degelijke kwaliteit en bevatte zelden meer dan 90 stuks in een kg.

Vorige jaren kregen we meestal sprot van meer dan 100 stuks. Dat er toch geen belangstelling was vanwege conservenfabrieken en verse handel moet worden toegeschreven aan te grote aanvoer, bij ons en in het buitenland. Ook in Frankrijk werd immers een grote hoeveelheid sprot aangevoerd. Waar onze vissers evenwel beschikten over een opvangregeling was dit in Frankrijk niet het geval en daar moesten de vissers herhaaldelijk hun vangst terug in zee gooien. Dan was het hier toch nog heel wat beter al werd er ook nog zo geklaagd. Heel zeker, 0,70 F per kg is geen prijs in deze tijd maar de afzet van sprot zal ook zeer klein zijn. Waar vroeger in de sprottijd de visvrouwen 's avonds nog de verse sprot aanboden is dit nu nog zeer zelden het geval. Misschien kan er niet genoeg aan gewonnen worden maar dat kan moeilijk het geval zijn. Sprot aangekocht aan 1 of 2 F per kg kan men met een flinke winsmarge verkopen. Het moet

daarom nog geen 20 F per kg zijn zoals we gehoord hebben van mensen die zulke prijzen hebben betaald. Neen, de marktregeling is in ons land nog lang niet zoals het hoort.

Al deze dingen ten spijt hebben de sprotvissers wel een goede maand achter de rug. Het is alleen jammer dat er zulke mooie sprot naar de vismeelfabrieken moest worden verwezen.

In totaal werden 190 vangsten gelost door 380 schepen welke bijgevolg een gemiddelde vangst bereikten van 4.302 kg. De gemiddelde opbrengst was zeker renderend en bedroeg 6.074 F. Cijfers die nog niet zo gemakkelijk zullen geëvenaard worden.

## MEER GARNAAL DAN GEWOONLIJK IN JANUARI

Het is jaren geleden dat in januari nog dergelijke garnaalvangsten werden geboekt. Inderdaad, was de aanvoer in 1960 groter dan dit jaar, dan waren er heel wat meer vangsten nodig om dit vangstresultaat te bereiken. In januari 1964 werden inderdaad maar 36 vangsten verkocht en hieruit kregen we 3.169 kg. De prijs was lager dan gewoonlijk al kunnen we ook niet direkt van 'n spotprijs gewagen. De vraag is in deze wintermaand immers bijlange niet zo groot als in de zomermaanden. Dat toch een gemiddelde werd bereikt van 34,30 F is wel verheugend. De prijs was trouwens aan sterke schommelingen onderhevig aangezien van 29 naar 65 F werd betaald. Dit moet niet alleen uitgelegd worden door het feit dat we in de winter zijn maar ook door de onregelmatigheid van de verkoop in de officiële afslag. Verschillende kopers gaan zich om die reden te Zeebrugge of te Nieuwpoort bevoorraden.

De totale opbrengst van de garnaalverkoop bedroeg 108.718 F en per vaartuig werd een gemiddelde opbrengst bereikt van 3.019 F. De vangst per schip was eveneens heel wat hoger dan vorig jaar en steeg van 12 naar 88 kg. De opbrengst per schip in januari 1963 beliep slechts 603 F. De totale opbrengst omvatte toen 1.809 F en de inhoud uit 3 vangsten 36 kg.

## SCHROEFSCHADE

De Z.482 « Breydel », het gloednieuwe vaartuig van de Zeebrugse vissersvloot en dat toebehoort aan reder Dewaele Jan, had reeds met schroefdefekt af te rekenen. Bij nader bleken inderdaad twee schroefbladen beschadigd te zijn. — B

# De begroting van de landbouw

## ANTWOORD VAN MINISTER HEGER OP DE INTERPELLATIE VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGER DRIES CLAEYS

In ons nummer van vorige week hebben wij een bijzondere aandacht

gewijd aan de interpellatie van onze volkvertegenwoordiger Dries Claeys, ter gelegenheid van de bespreking van de begroting van landbouw.

## De poorten aan de Nieuwpoortse Vismijn

De personen die wegens hun beroepsbezigheden de poorten wensen te openen worden verzocht zich stipt te onderwerpen aan volgende richtlijnen.

1. De poorten mogen niet met geweld geopend worden of gesloten.

2. De poorten mogen niet op halve hoogte blijven hangen.

3. Veiligheidskleppen moeten langs beide zijden ingeschakeld worden.

4. Er mogen geen personen doorgaan tijdens het manoeuvreren.

Streng sankties zullen getroffen worden tegen degenen die deze onderrichtingen niet stipt naleven.

— N

In huidig nummer zijn wij ook in de mogelijkheid het antwoord te publiceren van de betrokken minister, de heer Heger.

Dit antwoord luidt als volgt:

« De heer Claeys heeft objectieve kritiek naar voren gebracht wat betreft de zeevisserij. Wij maken ons zorgen over het lot van onze 2.000 vissers. Maar het voornaamste vraagstuk is de Konferentie van Londen over de territoriale wateren.

Onze onderhandelaars hebben zeer nauwkeurige onderrichtingen gekregen en wij hebben alle redenen om optimistisch gestemd te zijn inzake de resultaten van deze konferentie voor de Belgische belangen.

Totdaar het antwoord van de heer Heger. — B

## Aanvaring en radargebruik

Onlangs werd een aanvaring met radargebruik in zittingen van het Hof behandeld. Het geval betrof de « Minster » (3195 Ton) die met de « British Tenacity » (8439 Ton) in aanvaring kwam in het gebied van de Thames.

De kapitein van de « Minster » vertelde, dat kort nadat hij de West

### HEKKOTTERS

van de Sande

(5043V)

Barrow boei had gepasseerd, de zichtbaarheid afnam en hij de radar inschakelde. Hij zag een schip op 3 mijl afstand.

Toen het zich slechter werd, werden mistseinen uitgezonden, terwijl de machine op stand-by werd gezet.

De kapitein van de « British Tenacity » gaf toe, dat hij 10,5 mijl liep, waardoor de beide schepen elkaar naderden met een snelheid van 16 à 17 mijl. Hij vertelde verder, dat als hij eerder had geweten dat er vooruit mist was, hij de vaart zou hebben verminderd, op het radarscherm gekeken en mistseinen hebben gegeven.

Het Hof zei omtrent de « Minster » dat het schip royalty was voorzien van elektronische hulpmiddelen voor de navigatie, en toch was het schip de nauwe ingang van het Kanaal aan de verkeerde zijde aangelopen, terwijl er geen enkele poging was gedaan om weer aan de juiste zijde van het vaarwater te komen.

Dit schip was schuldig wegens het niet stoppen van zijn machines op het moment, dan wel kort daarna, toen het voor het eerst per radar merkte, dat een ander schip naderde. Het Hof was van oordeel dat een schip, uitgerust met, en bij zijn navigatie zich baserend op radar, geen excuus had om niet tijdig zijn machines te stoppen.

Wat betreft de « British Tenacity » werd opgemerkt, dat degenen die belast waren met de navigatie van een schip, zich niet tijdig bewust waren dat de zichtbaarheid afnam, en dus niet tijdig op de radar hadden gekeken, terwijl de radar toch bijstond. Hadden zij dat wel gedaan, dan zouden zij ruim tijd hebben gehad om de waarschuwing van aanwezigheid en de nadering van het andere schip te bemerken.

Het schijnt, dat zelfs toen de beide schepen zich bewust waren van het optreden van mist, zij niet onmiddellijk vaart hebben verminderd, terwijl zij op dat ogenblik niet op de radar keken. Op dat moment hadden zij een onderlinge afstand van 1 mijl, maar pas toen de afstand een halve mijl was hadden zij hun radarbeeld bekeken.

Als men het radarbeeld tijdig had bekeken en de machines had gestopt dan zouden de schepen vermoedelijk vrij van elkaar gelopen zijn.

In dit nauwe Kanaal behoorde men de machines eerder gestopt te hebben en hard stuurboord roer gegeven te hebben. De schuldverde-

ling was: 60 % bij de « Minster » en 40 % bij de « British Tenacity » (laatstgenoemd schip was volgens het Hof er bijna in geslaagd om goed te manoevreren).

De schepen bevonden zich aan de verkeerde kant van het vaarwater, terwijl zij een onjuist gebruik maakten van hun radar, zij hebben niet getracht die foutieve positie te corrigeren. Ook hadden zij hun machines niet gestopt, hetgeen zij moesten doen op grond van aanwijzingen van hun radar. Daarenboven hadden zij in verband met de beperkte zichtbaarheid, een te grote vaart.

### SCHEEPSWERF

Fa Gebrs van de Sande

Breskens — Tel. 01172 - 765

(5043V)

De aanvaring was te vermijden geweest bij een juist gebruik van radar. Het is weer de oude historie: bij slecht zicht het lopen van te veel vaart, en onjuiste interpretatie van het radarbeeld.

« De Zee »

## Het Vismijnreglement in stukken en brokken

### STELLEN EN VOORTVERKOPEN VAN VIS

Twee zaken of liever twee punten van het vismijnreglement die regelmatig overtreden of met de voeten getreden worden zijn de volgende. Ze komen voor onder de hoofding: wijze van verkoop, punt 4.

« Ieder koper is verplicht onmiddellijk na het kopen de door hem gekochte vis van zijn naambriefje te voorzien of te doen voorzien, de aangekochte vis te doen bewaken en deze ten spoedigste uit de verkoophalle te verwijderen ».

Het tekenen van de vis wordt door de band onmiddellijk gedaan. Het bewaken van de aangekochte vis kan praktisch alleen gedaan worden door de grote kopers die er

personeel voor ter beschikking hebben. Vandaar dat het vaak voorkomt en de laatste tijd steeds vaker, dat er vis gestolen wordt. Personen die vis kochten boven in een beurt en die ook beneden vis kopen kunnen soms wanneer ze terugkeren naar hun vis die ze boven kochten, vaststellen dat er daarvan een of meer manden zijn verdwenen. Het is voor enkele weken zelfs zo ver gegaan dat er verschillende manden afgekeurde vis gestolen werden. Deze waren nochtans getekend maar niet bewaakt. Al met al is het zo dat de gelegenheid tot stelen in de vismijn van Oostende zeer groot is. Er zou daar zeker kunnen aan verholpen worden mits te zorgen voor een paar agenten meer. Deze zijn er toch om de diefstallen te beletten. Of niet soms? Het schijnt evenwel niet mogelijk te zijn enkele leden van ons politiekorps naar de vismijn af te vaardigen.

Verder is er niet alleen het ontbreken van voldoende toezicht een gelegenheid of een aanzetten tot stelen, er komt nog bij dat wanneer er iemand kan gesnapt worden, deze er doorgaans zeer goedkoop van af komt en na enkele weken reeds terug vrij in de vishalle kan rondlopen en nog eens proberen.

Een tweede punt, onmiddellijk volgend op het voorgaande, luidt als volgt « Onmiddellijk na de toewijzing dienen zij zich er van te vergewissen dat de hen toegewezen loten wel juist zijn.

Het is de koper **ten strengste verboden** de hem toegewezen visloten verder te verkopen op de plaats waarop de officiële verkoop nog niet geëindigd is. Vooral dit laatste punt wordt door **niemand** nageleefd. Vooral wanneer er een zeker tekort is aan vis kan het voorkomen dat er reeds briefjes op de manden vis liggen vooraleer deze verkocht zijn. Van zodra dan de afslager de koper heeft aangeduid is het een gedrang, een geroep, een schelden van je welste. Van verder verkopen is tijdens de eerste minuten geen sprake.

Wat het nagaan betreft van al dan niet juist zijn van de toegewezen loten, ook daar wordt nogal eens overheen gestapt. Het is zo dat alles in de vismijn zo snel mogelijk moet gaan. De kopers, die niet over voldoende personeel beschikken, hebben dan ook soms de tijd niet na te gaan of hetgeen ze meenden te hebben gekocht, er werkelijk staat. Men moet daarvoor immers 'n hele wandeling maken want van op de plaats waar men koopt kan men dat in de meeste gevallen niet zien. Er staan mensen rond de vis, voor de vis en zelfs boven op de vis.

Moest men er kunnen toe komen dat die bovenstaande punten van 't reglement iets meer, we zeggen niet helemaal, worden toegepast, dan zouden we al een heel eind op de goede weg zijn. De weg naar een ordentelijker verkoop en naar een verbeteren van de reputatie van onze stedelijke vismijn.

## HET VERLENEN VAN WERKINGSTOELAGEN AAN GESUBSIDIEERDE INRICHTINGEN VOOR ZEEVAARTONDERWIJS

In het Staatsblad van 14 februari jl. verscheen het Koninklijk Besluit van 16 januari 1964 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 30 maart 1960 houdende regelen voor het verlenen van werkingstoelagen aan gesubsidieerde inrichtingen voor zeevaartonderwijs.

Art. 1. — Art. 1 van het Koninklijk Besluit van 30 maart 1960 wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Voor de gesubsidieerde inrichtingen voor zeevaartonderwijs met volledig leerplan, wordt het bedrag van de jaarlijkse werkingstoelage per leerling vastgesteld als volgt: 1° voor de inrichtingen gerangschikt in de hogere cyclus 4.250 F.

2° voor de inrichtingen gerangschikt in de lagere secundaire cyclus 3.500 F.

Art. 2. — Art. 2 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling:

« Voor de gesubsidieerde inrichtingen voor zeevaartonderwijs met beperkt leerplan, wordt het bedrag van de jaarlijkse werkingstoelage per leerling vastgesteld als volgt:

minder dan 320 lesuren per jaar: per volledige schijf van 40 lesuren per jaar 90 F.

320 lesuren per jaar en meer 750 F.

Art. 3. — De artikelen 3 en 4 van hetzelfde besluit worden opgeheven.

Art. 4. — In art. 7, 1° worden de woorden « artikel 3, eerste lid, van de wet van 23 maart 1960 » vervangen door « artikel 39, eerste lid van de wet op het zeevaartonderwijs, gecoördineerd op 20 september 1960 ».

Art. 5. — Dit besluit treedt in werking op 1 september 1963.

Art. 6. — De Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Totdaar dit nieuwe Koninklijk Besluit. — B

## VISMIJNVERRICHTINGEN TE NIEUWPOORT

Tijdens de maand januari werden volgende opbrengstcijfers geboekt:

Vis: 1.276.695 F.

Garnaal: 141.217 F.

Haring: 730.172 F.

Sprot: 2.129.304 F.

Totaal: 4.277.388 F.

Deze buitengewone grote opbrengst werd bekomen dank zij de fabelachtige sprotvangsten. — N

# Open brief aan Dhr "De Muggezifter"

In het Visserijblad Nr 4 heb ik gelezen: « Waar is de lijst die men liet tekenen om een algemene vergadering van de Rederscentrale te eisen. Waar zijn die mensen die er genoeg van hadden te denken dat zij menen bedrogen te worden en een verklaring eisen ».

Diezelfde mensen, Mr De Muggezifter, zal het bloed nu, na het verschijnen van Nr 7 van het Visserijblad, nog sneller en heviger door hun aders bruisen.

Omdat we zelf maar eenvoudige stoere vissers zijn met zeer grote en kloeke handen maar met te weinig spiritueel intellect, komen we bij U om wat opheldering te bekomen. In de mate van het mogelijke zullen wij U klaar en duidelijk de historiek geven van die veel besproken zegelkwestie der beschermingskledij om dan onze sobere en nuchtere vragen te formuleren.

Op de vergadering van 20-12-63 die te Oostende werd gehouden, werd ons diets gemaakt dat de reders hoegenaamd niet konden instemmen met die vooropgestelde maatregelen van de Rederscentrale nopens de zegels voor de beschermingskledij.

Op die bewuste vergadering werd ook gezegd dat de Rederscentrale met de bijdrage van de Reders en zonder toestemming van een algemene vergadering, overgegaan was tot de aankoop van een aanzienlijke stock beschermingskledij waar van de kwaliteit minder was en de prijs duurder, vergeet dit niet, dan er in de gewone handel te bekomen was. Dit werd ons daar duidelijk gemaakt in klare en zeer goed verstaanbare taal. Met onze eenvoudige geest konden we alles opperbest begrijpen. Kortom men had ons duidelijk gemaakt dat wij, reders, bedrogen waren of zouden bedrogen worden.

Er werd van de hoge toren geblazen ons te verzetten tegen de manier waarop die zegels aan de man zouden worden gebracht. Men verduidelijkte ons dat de reder in vele gevallen zegels zou moeten betalen, die nooit zouden verzilverd worden, nl. die, welke verloren gaan en we kennen de visser, er zullen er vele zijn. Dus de reder zou betalen maar de Rederscentrale zou de interesten van het geld en de winsten op haar rekening schrijven. Dat was, zegde men, handig gezien van de Rederscentrale maar oneerlijk tegenover haar leden.

Kortom Mr De Muggezifter er werd daar oppositie gepredikt en aanbevolen tegen die vooropgestelde maatregelen van de Rederscentrale, waarop de zegels voor de beschermingskledij dienden aan de man gebracht te worden. Met mijn eenvoudig verstand besloot ik « Het is nog niet genoeg dat we moeten betalen, we moeten nu nog bij voorbaat betalen ».

Logica Mr De Muggezifter wordt er in volle zee niet onderwezen, daarom kan ik niet aan deductie

doen, ik wil dan ook slechts mijn zienswijze mededelen die ik heb, nadat wij reders, zonder vagevuur plots in de hel worden geploft door het artikel: « Bericht van de Rederscentrale aan alle reders inzake beschermingskledij. Blz. 11 van Het Visserijblad Nr 7. Dit artikel zegt « Alle voorgaande maatregelen worden door deze vervangen ». Nergens echter een gebenedijd woord over het voorafgaandelijk betalen of niet voorafgaandelijk betalen bij het afhaken der zegels.

Het besluit zal dus zijn: Wij moeten de zegels op de Rederscentrale afhaken en betalen t.t.z. dat we voor ons geld, waarmede de stock werd aangekocht, de tegenwaarde bekomen in zegels, die we eerst nogmaals met klinkende munt moeten betalen.

Dit alles Mr De Muggezifter ging me door het hoofd bij het lezen van bovenvermeld artikel en ik maakte mij dan ook de volgende bedenkingen, die ik U als vragen wil voorleggen en waarop gij mij waar-schijnlijk zult kunnen antwoorden:

1° Waar blijft die algemene vergadering van de Rederscentrale om aan ons bestuur klaar en duidelijk te omlijnen waar ze mogen of niet mogen beslissen zonder de leden voorafgaandelijk te raadplegen?

2° Wat is er overgebleven van dat prachtig oratisch verzet van 20-12-1963?

3° Hoe is het mogelijk dat een overeenkomst, tussen wie of wat ik weet het niet, die mindere kwaliteit van de beschermingskledij van de Rederscentrale zo plotseling doet verbeteren en we praten dan nog niet van de prijs.

Voor mij Mr De Muggezifter is de slotsom van dat uurtje dromen of mijmeren over dat artikel dat de reders een te meer hun zakken vol hebben, (met die holklinkende en bombastische woorden) en dat hun beurs een aderlating temeer moet ondergaan. Brutus in de tijd van de Romeinen zegde dat treffend: «Hoe-lang nog zullen ze met ons botten spelen?»

Wetend, Mr De Muggezifter, dat U een schrander verstand heeft zou het mijn simpele geest verrijken van U een antwoordje te mogen ontvangen.

Een koleirig visser-redertje

**Nota der Redactie** — De Muggezifter is ook maar een medewerker die deze proza zal lezen na de verschijning.

Bij ons weten en naar ingewonnen inlichtingen werd de Algemene Vergadering door 200 reders gevraagd, verzet tot in maart, tot einde sproetseizoen.

Uitgesteld is dus niet verloren om elkeen zijn verantwoordelijkheid te doen opnemen en in **eigen huishouden** klare wijze te vragen en te doen schenken.

De Rederscentrale is en moet de vereniging zijn van alle reders en niet van enkelen, die er doen wat ze willen.

# Minder schepen en lagere opbrengst in januari 1964

Het nieuwe jaar 1964 werd zeker niet met slaande trom ingezet. Er werd inderdaad een lagere totale opbrengst geboekt in de eerste maand van dit jaar. Dit moet dan in de eerste maand van dit jaar. Dit moet dan in de eerste plaats worden toegeschreven aan het uitvallen van de 4 grote IJslanders van de Motorvisserij, en verder ook aan het opliggen van een 5e grote IJslander van de Pêcherie à Vapeur die met motordefekt heeft af te rekenen. Verder gingen veel minder IJslanders dan andere winters naar de IJslandse visgronden, iets wat slechts gedeeltelijk werd goedge maakt door het groter aantal vaartuigen dat ging vissen aan de Minch, Noop Haed en de Moray Firth.

Van het Kanaal werd dit jaar een veel grotere aanvoer geboekt dan vorig jaar; het aantal Kanaalschepen is trouwens toegenomen. Daarentegen waren er veel minder schepen van de Witte Bank en van de Kreeftenput, terwijl ook van de West minder vangsten werden binnengebracht.

De prijzen zijn in januari niet te best geweest, door het feit dat de weersomstandigheden zeer goed zijn geweest op de meeste visserijen. Daardoor was ook in het buitenland veel vis op de markt en moesten onze handelaars veel minder uitvoeren dan gewoonlijk. Er werd integendeel nogal veel vis ingevoerd. De voornaamste soorten die door de invoer werden getroffen waren kabeljauw en gullen. Ook platvis en wijting zijn in januari meestal goedkoop geweest. Ondanks de eerder ongunstige prijzen konden de meeste schepen toch nog mooie opbrengsten boeken, hetgeen dan vooral te danken is aan de grotere vangsten. Vooral de Kanaalschepen brachten ruime partijen vis en dikwijls ook grote tongenvangsten binnen. Deze schepen hebben in januari dan ook doorgaans de beste resultaten geboekt.

## Zeer weinig IJslanders

De belangstelling voor de IJslandse visgronden is in januari '64 sterk gesloken in vergelijking met vorig jaar.

De reden hiervoor kan zijn dat er in de Noordzee dit jaar veel meer te vangen was dan de vorige jaren. Veel meer schepen gingen dan ook naar de Noordzeegronden. Verder was het aantal IJslanders dit jaar ook wel kleiner, vooral dan het aantal grote IJslanders. Er werden door de kleine IJslanders geen overgrote vangsten gebracht, daarvoor waren de weersomstandigheden niet gunstig genoeg. De grote schepen geraakten ook niet altijd aan een grote vangst. IJslandse vis werd echter doorgaans zeer goed verkocht; vooral dan koolvis, rode zeebaars, blauwe leng en schelvis. Minder goede noteringen werden daarentegen betaald voor wijting. Sommige vangsten bevatten juist nogal veel wijting en verder kleine mieten of wilde schullen. Vandaar niet altijd renderende opbrengsten.

De totale opbrengst welke door de 21 schepen werd bereikt bedroeg in januari 1964 9.176.778 F. De opbrengst van de 32 schepen die vorig jaar in januari van IJsland kwamen verkopen beliep: 14.973.556 F. De gemiddelde op-

brengst is gedaald van 467.900 F naar 436.989 F. Toch moeten we deze daling niet al te zwaar nemen, omdat er minder grote IJslanders verkochten en er dus ook minder hoge uitslagen kunnen worden gnoteerd. In feite is dit gemiddelde dus nog wel bevredigend. De hoogste opbrengst welke van IJsland werd geboekt beliep in januari 877.678 F. De O.298 is dus in schoonheid geëindigd.

## Meer schepen

### naar de Moray Firth

Het aantal schepen dat in januari 1963 naar de Noordzee trok was even groot als dit van 1964. Dit jaar trokken evenwel meer schepen naar de Moray Firth en werd er méér kabeljauw en minder haai aangevoerd. Kabeljauw was doorgaans niet bijzonder duur en 1.000 r' was een uitzonderlijke prijs. Gullen werden redelijk goed verkocht in verhouding tot de kabeljauw. De andere soorten als koolvis, Schotse schol, steenschol en wijting kregen bevredigende prijzen.

De totale opbrengst van de acht Morayschepen beliep 2.155.786 r, hetzij 269.473 gemiddeld. De zeven vangsten die van de Minch of Noop Haed werden gebracht gaven een opbrengst van 2.057.010 r' of 293.858 F gemiddeld. In januari '63 gaven de 15 vangsten van Noop raed en de Minch een totale opbrengst van 3.874.604 F, hetzij per schip een opbrengst van ca 256.500 F. Dit jaar waren de cijfers dus gunstiger.

## Massale Kanaalaanvoer

De visserij in het Kanaal is in de maand januari van dit jaar zeer gunstig verlopen. In elk geval gingen talrijke schepen van de Oostendse vissersvloot op die visgronden hun geluk beproeven en dat ze sukses hadden blijkt wel uit de opbrengsten welke bereikt werden. Per schip werd inderdaad een gemiddelde bereikt van 167.640 F; vorig jaar was de gemiddelde opbrengst heel wat lager: 107.800 r'.

Werden er dus vaak mooie uitslagen bereikt, dan lag dit daarom niet altijd aan de goede prijzen, integendeel. De markt is in januari niet bijzonder goed geweest voor de Kanaalvissers en de vaak mooi verzorgde partijen wijting en totten gingen aan minimumprijzen van de hand. Ook tongen kregen betrekkelijk lage prijzen, in verhouding tot wat de vorige maanden soms werd betaald en rekening houdend met de niet zo grote aanvoer. Dat er toch goede resultaten geboekt werden moet bijgevolg toegeschreven worden aan de grote vangsten. Deze zijn inderdaad in de voorbije maand dikwijls zeer ruim geweest. Ze bestonden vooral uit rog, keilrog, rode knorhaan, tong, wijting, totten, steenschol, kabeljauw en vlawijting. Verder nog de gebruikelijke partijtjes staart, tarbot, koningsvis, arend en andere rariteiten. Deze rariteiten zijn wel de ganse maand duur gebleven. Al zijn er aan de Kanaalvisserij zekere nadelen verbonden, er is toch ook een voordeel dat is dat er altijd enkele dure soorten bij de vangst zijn.

Er kwamen in januari niet min-  
(leest verder hiernaast)

4 TAKT DIESEL-  
MOTOREN 80-1800 PK  
750-300 OMW./MIN.

BETROUWBAAR  
DEGELIJK  
ZUINIG

# INDUSTRIE motoren

ALPHEN a/d RIJN · HOLLAND · TEL. 01720-3691

**BRESKENS**

Tel. 01172-765

Privé 569 en 477

Hoofdvertegenwoordiger voor België :

**Fa. Gebr. van de Sande HOLLAND**

(5042V)

der dan 72 Kanaalschepen hun vangst verkopen; ze zorgden voor een opbrengst van 1.710.108 F. Dit cijfer is zelfs hoger dan wat door de IJslanders werd opgebracht, iets wat ook niet te veel voorkomt en zeker al enkele tijd geleden was. Vorig jaar brachten de 48 Kanaalschepen 5.178.077 F op.

### Weinig Noordvangsten

Bij de vaartuigen die naar het Kanaal trokken waren er ook verschillende schepen die anders veelal op de Noord de visserij bedrijven. Hierdoor is de aanvoer van deze laatste visgrond aanzienlijk gedaald en kregen we slechts vijf vangsten in de ganse maand van deze visgrond. Deze vangsten waren doorgaans niet zeer omvangrijk en bekwamen ook eerder lage prijzen. Wijting, totten en gullen zijn immers tamelijk goedkoop geweest in januari zodat die opbrengsten niet snel opliepen. Er was ook weinig of geen tong bij die vangsten en steenschol bleef al even goedkoop als de rest.

Al was de Noordaanvoer dan ook schaars, ze was toch nog groter dan vorig jaar toen we slechts 2 vangsten kregen in een ganse maand. Deze brachten toen ca 159.430 F op wat ook niet veel kan genoemd worden. Dan was het in januari 1964 toch nog beter aangezien de vijf schepen het samen tot 470.560 F brachten. De gemiddelde opbrengst is dus gestegen van 79.700 F naar 92.112 F.

### Minder Witte Bankers, Oostschepen en Kreeftenputters

De belangstelling van onze midenslagreders is sedert vorige zomer zeer snel afgenomen voor de Witte Bank. Dat ze daar goede redenen voor hebben kan niet geloofend worden en spreekt duidelijk uit de cijfers die van deze visgrond worden bereikt. De tongvangsten zijn veel kleiner dan andere jaren, die ook al niet veel bijzonders waren. De vangsten zijn evenwel niet kleiner geworden. Er komt nu veel platvis, wijting en gul van die visserij, waardoor, als men de markt kan trefen, toch nog een reisje gemaakt wordt.

De totale opbrengst van de Witte Bank was erg laag en beliep slechts 293.050 F uit 3 vangsten. Vorig jaar kregen we nog 17 schepen van de Witte Bank die gezamenlijk 2.006.860 F opbrachten.

Platvis is in de maand januari 1964 zeer goedkoop geweest, gedeeltelijk toe te schrijven aan de minder goede kwaliteit. Opvallend is in dit verband, dat de grootste soorten, die de magerste zijn, ook de laagste prijzen kregen. Kabeljauw en gul van deze visgrond kregen van deze visgrond nu eens goed, dan weer minder goede prijzen.

Ook van de Oost kregen we dit jaar in januari minder vaartuigen aan de afslag. De reden hiervan zal wel dezelfde zijn als voor de

Witte Bank, t.t.z. sterk afgenomen tongvangsten. In gans de maand januari '64 kwam er maar 1 schip van de Oost, waarvan de opbrengst 74.900 F beliep, dit voor de Z.530. Vorig jaar kregen we in dezelfde tijd 9 schepen welke het tot 1.176.970 F brachten, hetgeen neerkomt op een gemiddelde opbrengst van 130.700 F.

De Kreeftenputters waren vorig jaar eveneens talrijker op de markt dan dit jaar. In januari '63 kregen we 33 vangsten, dit jaar slechts 8. Deze vangsten zijn weinig verschillend van deze van de Kreeftenput en de Oost en gaven dan ook resultaten die gelijkwaardig waren. Alleen gingen hier soms al eens schepen met zwaardere motoren de visserij bedrijven waardoor de resultaten wel iets hoger uitvielen. De rentabiliteit zal echter wel dezelfde zijn als bij de vangsten van de Oost en de Witte Bank. Uit de 33 vangsten die verleden jaar werden gebracht werd een opbrengst bereikt van 4.079.070 F. Dit jaar brachten de 8 schepen het tot 822.831 F. De gemiddelde opbrengst is dus gedaald van 123.600 F naar ongeveer 103.000 F.

### Westaanvoer verminderd

Ook van de West is de aanvoer in januari kleiner geweest. Voor januari daalde het aantal vangsten echter reeds van 86 naar 69 en de opbrengst van 6.198.230 F naar 4.334.016 F. Ook de gemiddelde opbrengst per schip is kleiner

geworden en daalde van 72.000 naar 62.800 F.

De aanvoer van de West is tamelijk onregelmatig geweest. De roggeprijzen hebben nogal sterk schommelende prijzen vertoond. De vangsten door deze kleinere schepen aangevoerd waren omvangrijk en de opbrengsten konden doorgaans wel bevredigen. De samenstelling van deze vangsten was meestal als volgt : rog, platvis, wijting, tarbot, weinig tong, zeehond, haai, platjes en varia.

Van de kust kregen we in de voorbije januarimaand eveneens enkele kleine schepen. Deze zorgden vooral voor haring en waren samen met de sprotvissers de enige schepen welke de Oostendse markt van haring voorzagen.

### Besluit

In zijn geheel kan januari wel beschouwd worden als een goede maand, al werd een kleinere aanvoer geboekt dan januari vorig jaar. De prijzen waren tengevolge van ongewone weersomstandigheden aan de lage kant. Er kon door alle schepen regelmatig worden uitgevaren waardoor vooral de kleine visserij tot weinig gekende resultaten kwam. De opbrengsten waren voor de meeste schepen renderend en vooral de Kanaalschepen hebben het er schitterend afgebracht. Indien de vangsten zo blijven voor de rest van het jaar, zullen zeker nog veel mooie reizen gemaakt worden. Als jaarinzet mocht januari er wel zijn.

# BUITENLAND

Uit een persbericht dat uitgaat van de F.A.O. (Food and Agriculture Organisation) blijkt dat Dr. D.B. Finn, directeur van de visserijafdeling bij het voornoemde organisme bij het voornoemde organisme sedert de oprichting in 1946, na 'n achttien jaren lange dienst op rust gaat. De effectieve datum van terugtrekking was 31 januari 1964.

X X X

Ingevolge deze terugtrekking past het dan ook even Dr. D.B. Finn in een nader daglicht te stellen.

Toen hij aangesteld werd als directeur van de visserijaangelegenheden bij de F.A.O. was betrokkene adjunct-minister voor visserij-aangelegenheden van Canada, functie welke hij reeds sedert 1940 waarnam.

De heer Oris V. Wells, vice-directeur-generaal die het woord voerde in vervanging van de voorzitter, de heer B.R. Sen, zei dat Dr. Finn in zijn functie van visserijbestuurder bij de F.A.O. een wereldfiguur was geworden, terwijl zijn leiding en initiatieven hem een internationale reputatie hadden gegeven.

Dr. D.B. Finn, aldus spreker, heeft de visserijsector van de F.A.O. van in de aanvangsjaren uitgebouwd tot de hedendaagse macht welke zij daarstelt, en dit niet alleen op de

directeur van de F.A.O. - Visserijafdeling

## Dr. D.F. Finn trekt zich terug

hoofdkwartieren van het organisme maar eveneens in de regionale visserij instellingen, de visserijgebieden in de verschillende regionen, de bijstand voor speciale stichtings-activiteiten... enz... Hij was tevens de auteur van verschillende visserijpublicaties welke hem over de gehele wereld roem en erkenning verschafften.

« Zijn naam zal steeds verbonden blijven aan de F.A.O. historiek ».

X X X

Wegens bewezen diensten in Canada werd Dr. D.B. Finn vereerd met de hoogste eretekens zoals o.m. « Companion of the Most Distinguished Order of Saint Michael and Saint Georges » door koning Georges VI.

Zijn studies volbracht hij aan respectievelijk de universiteit van Manitoba en in de Amerikaanse staat Winnipeg en de universiteit

van Cambridge in Engeland. In deze laatste universiteit studeerde hij ondermeer onder de leiding van wijlen professor Sir William Hardy. Zijn doctorstitel behaalde hij met een thesis die handelde over « The Effect of Cooling on Proteins ».

In het jaar 1926 vervoegde Dr. Finn de instelling die thans gekend is als de « Fisheries Research Board of Canada », terwijl hij in hetzelfde jaar overging tot de stichting van de « Pacific Fisheries Experimental Station » te Prince Rupert in Brits Columbia, waarvan hij tevens bestuurder was.

Gedurende deze periode werkte hij in zeer nauw verband met de Universiteit van Brits Columbia, Vancouver, in verband met de opzoekingen na vitamineinhoud van zeevisolieën. Hij was tevens gedurende een korte periode wetenschappelijk raadgever voor de « British Columbia Packers Ltd » te Vancouver.

X X X

In 1934 werd hij aangesteld als bestuurder van het « Atlantic Fisheries Experimental Station » te Halifax, Nova Scotia, terwijl hij er tevens bedrijvig was als assistent-professor in de biochemie aan de Dalhousie universiteit.

In 1939 werd hij benoemd tot voorzitter van de « Salt Fish Board » te Canada, waarvan de hoofdkwartieren te Halifax gevestigd waren. Het jaar daarop reeds werd hij aangesteld als adjunct-minister voor visserijaangelegenheden.

Gedurende de oorlog was Dr. D.B. Finn lid van de « Economic Advisory Committee » terwijl hij van 1943 tot 1946 voorzitter was van de « Food Requirements Committee » van de Dominikaanse regering.

Alvorens tot de F.A.O. aan te sluiten vertegenwoordigde Dr. D.B. Finn als afgevaardigde of raadgever ettelijke malen zijn regering op internationale bijeenkomsten of conferenties. Hij was een voorlopige Canadeese afgevaardigde op de Hot Springs Conferentie in 1943, welke leidde tot de oprichting van de F.A.O., ongeveer twee jaar later. Gedurende de voornoemde Hot Springs Conferentie werd Dr. D.B. Finn aangesteld als voorzitter van het visserijkomitee bij het Interim Komitee van de F.A.O.

X X X

Gedurende zijn ganse loopbaan heeft Dr. D.B. Finn alles in het werk gesteld om aan de wereldzeeën, 'n

zo groot mogelijk voedselkwantiteit te ontrukken. Zijn streven naar een uitbreiding van de visserijbedrijvigheid werd overal ter wereld gewaardeerd en erkend. Hij was de auteur van ruim 100 artikels over nijpende visserijproblemen in de voornaamste Canadese, Britse en U.S.A. vakbladen.

Voor de komende jaren heeft hij besloten, samen met zijn vrouw en twee kinderen in Rome te blijven. Verder heeft hij het plan opgevat samen te werken met de verschillende nationale en internationale visserijorganismen, zowel met staats- als private belangen, voordrachten te geven op de verschillende universiteiten, en in publikaties de visserijevolutie te behandelen. — B

## VOORSTEL TOT VERHOOGING DER SCHEEPSKREDIETEN Groot-Brittannië

In het Britse visserijtijdschrift « Fishing News » van vorige week stond te lezen dat door de Minister van Landbouw en Visserij en het Schotse Staatssecretariaat een voorstel werd ingediend bij het Britse Parlement. Dit voorstel houdt een verhoging in van het tot op heden in voege zijnde maksimum scheepskrediet van £ 50.000 tot 80.000, ten voordele van de kust- en bodemvisserijvaartuigen van méér dan 80 voet lengte en van het konventionele type.

Het voorstel voorziet tevens kredietverleningen tot een maximum van £ 110.000 voor de konstruktie van vriestrelers.

De verhogingen zouden van toepassing zijn vanaf de kontrakten welke afgesloten werden na 22 augustus 1963 betreffende de modernisering of konstruktie van nieuwe eenheden.

De leningen, welke beperkt blijven tot 25 % van de kostprijs van een vissersvaartuig worden uitgegeven door de White Fish Authority.

— B

## In de Vishalle van Boulogne

Maandag jl. werden in de vishalle van Boulogne meer dan 1.500 Ton, 't zij een en half miljoen kg vis aangevoerd waarvan één miljoen kg koolvis. De verkoop begon te 6.30 uur en eindigde reeds te 9.30 uur, wat wijst op een goed georganiseerd verkoop ter markt.

## Vismeel kan op grote schaal gebruikt worden voor menselijke voeding

De jaarlijkse conferentie van de « Internationale Associatie van de Vismeelproducenten » greep plaats te Lima, in tegenwoordigheid van zowat 274 afgevaardigden en waarnemers uit twintig verschillende mogendheden. Chili heeft besloten toe te treden tot de voornoemde associatie die thans alle voorname vismeelproducenten verenigt met uitzondering van Japan, die evenwel enkele waarnemers naar de conferentie stuurde.

De Food and Agriculture Organization (F.A.O.) was vertegenwoordigd door Dr. D.B. Finn, directeur van de visserijafdeling.

X X X

De zitting behandelde een rapport nopens de ekonomie van de industrie die periodiek aan het licht zal gebracht worden. De problemen van prijs en controle vallen niet in de bevoegdheid van de Associatie, niettemin voorziet het bedoelde organisme bepaalde maatregelen ten einde alle markten van vismeel van hoogstaande kwaliteit te voorzien.

Ook de huidige toestand van de visolie-industrie werd onderzocht.

De wetenschappelijke commissie, waarvan de werken door 24 geleerden werden gevolgd en gecontroleerd, heeft in detail een studie gemaakt van de verbeteringsmogelijkheden en de normalisatie van de analysemethoden en de aanwijzingen om een voortdurende uniforme hoge kwaliteit te waarborgen.

Een gemengde commissie van producenten en geleerden heeft een studie gemaakt nopens de geschiktheid van de vismeelprodukten voor menselijk verbruik. Deze producenten en geleerden, met inbegrip van Dr. D.B. Finn, hebben bevestigd dat het vismeel welke geproduceerd wordt in de vereiste hygienische voorwaarden en onder bacteriologische controle op grote schaal zou kunnen aangewend worden in de Zuid-Amerikaanse staten, Afrika en Azie waar de ondervoeding nog op grote schaal wordt vastgesteld. De kostprijs van dergelijke vismeelprodukten zou veel lager liggen dan de gecontroleerde proteïnes. — B

## Het produktieapparaat :

Er zijn drie problemen welke de voortdurende aandacht van de Britse reders gedurende het afgelopen jaar bezighielden, en die hoogstwaarschijnlijk een grote invloed zullen hebben op de concepties van de nieuwe vissersvaartuigen, en dan heel in het bijzonder voor de diepzeetreibers. Deze vraagstukken waren :

— In welke gebieden is de toekomst van de Britse visserijbedrijvigheid gelegen ?

— Dient men zich zonder aarzelen te oriënteren op de verwerking en de commercialisatie van de diepvriesprodukten en deze laatste de voorkeur geven op de verse visprodukten ?

— Zijn de voordelen van de hekvissersrij voldoende belangrijk en rentabel om de konstruktie van dergelijke eenheden te verrechtvaardigen, zelfs tegen hogere kostprijzen ?

X X X

Voor wat de eerste vraag betreft, lagen de verwachtingen van de diepzeevissersrij in de poolgebieden ter hoogte van IJsland, de Faroëreilanden en de Noorse kusten. De zeer recente uitbreiding van de territoriale wateren en de visserijzones van deze laatste staten betekenden voor de Britse visserijbedrijvigheid een zware ontgoocheling. Zeker, er zijn personen die beweren dat de visserijgronden van Groenland en New-Foundland interessantere vooruitzichten bieden, waarbij zij zich steunen op de successen welke aldaar geboekt werden door de Duitsers, de Polen en de Russen, en nog zeer recent door de Japaners. Al deze visserijstaten hebben gedurende de laatste jaren een geweldige belangstelling aan de dag gelegd voor deze gebieden, en een groot gedeelte van de activiteiten was hierop afgestemd. Anderen zijn evenwel van oordeel dat de visserijgronden welke gedurende tientallen jaren door de Britse treilers bevaaren werden, zoals ondermeer de IJslandse gebieden, nog goede resultaten kunnen opleveren, niettegenstaande de uitbreiding van de visserijzones. Om deze hoop te wetigen vermelden zij de resultaten welke bereikt werden op de visserijgronden, ter hoogte van IJsland, zelfs na de uitbreiding van de IJslandse visserijzones. Het is inderdaad zo dat de produktie uit deze gebieden zelfs verhoogde.

### VAN GROOT BELANG VOOR DE KONCEPTIE VAN DE VLOOT

Het zijn volgens de deskundigen, nu precies deze meningsverschillen die een bijzonder grote invloed zouden kunnen hebben op de toekomstige conceptie van de grote diepzeetreibers van de Britse vissers-

vloot. De toekomstige diepzeetreibers dienen een middelmatige tonnage te hebben, en die in staat zijn korte reizen te maken naar de IJslandse wateren of de Noorse kusten teneinde middelmatige aanvoeren van verse visprodukten te boeken, ofwel veel grotere eenheden die dan reizen kunnen ondernemen naar New-Foundland, die veel westelijker gelegen is om aldaar verscheidene maanden te verblijven en belangrijke vangsten op de markt te brengen.

Naar het schijnt werd hierop geantwoord bij middel van een kompromis. Het grootste deel van de zowat 250 sleepnettreilers hebben Hull, Grimsby of Fleetwood als thuishaven. Met meer dan 140 eenheden is Hull de voornaamste vissershaven, terwijl Fleetwood slechts 25 eenheden heeft.

Het is evenwel in deze laatste vissershaven dat men een oplossing gevonden heeft voor het probleem.

Deze haven, die een eerder verouderde en voortdurende verminderende diepzeevloot bezat, ondernam in 1960 een experiment met het oog op de verbouwing van verscheidene diepzeetreibers. Deze eenheden bedreven normaal de visserij op de Schotse kusten maar de veranderingen welke werden aangebracht lieten toe, dat deze vaartuigen gingen vissen ter hoogte van IJsland. Deze treilers hadden een bruto-tonnage die slechts begrepen lag tussen de 300 à 400 ton, hetzij ongeveer de helft van de gemiddelde bruto-tonnemaat van de grote diepzeetreibers, nochtans kenden hun korte reizen, waarvan zij kleine produkties aanbrachten van evenwel een bijzondere hoogstaande kwaliteit, een dusdanig sukses dat zelfs grotere eenheden uit Grimsby voor die visserij werden aangepast. Een reder uit Grimsby dreef het zelfs zover dat hij de bestelling van grote diepzeetreibers liet vernietigen en deze omzette in de konstruktie van twaalf treilers van middelmatige tonnage voor de IJslandse visserij.

Dit voorbeeld werkte aanstekelijk op zijn kollegas zodat zijn voorbeeld op grote schaal navolging kende.

X X X

De aankomst te Hull in 1961 van de in Duitsland gebouwde hekreiler « Lord Nelson », kende een geweldige belangstelling in de visserijmiddens, en de resultaten werden met de meeste aandacht gevolgd.

Voor al de reders uit Hull, tot dan toe nog geen middelmatige diepzeetreibers hadden laten bouwen, zoals hun kollegas uit Grimsby en Fleetwood, toonden een uitermate grote belangstelling. In 1962 kwam een tweede grote hekreiler, nl. de « Junella » in de vaart welke voor een andere rederij uit Hull werd ge-

## Een der problemen van de Britse visserij-industrie

bouwd, maar zelfs dan was de toekomst van dit revolutionaire scheepstype verre van verzekerd.

Nochtans, na de bestelling van een nieuwe hekreiler van hetzelfde type als de « Junella » voor dezelfde rederij, volgde plots een geweldige ommekeer, en werden in de komende maanden verscheidene bestellingen op Britse scheepswerven geboekt. Op het huidig ogenblik zijn nog 6 grote hekreilers in aanbouw voor Britse reders. Vier hiervan zijn bestemd voor de vissershaven Hull, een vijfde eenheid zal uitgebaat worden vanuit Grimsby, terwijl de zesde nog geen definitieve haven heeft.

### TWEEZIJDIGE EVOLUTIE

Het schijnt dus dat de Britse diepzeevissersvloot als het ware twee richtingen uitgaat. Enerzijds hebben we de klasse van om en nabij de 400 bruto-ton welke uitgebaat worden op de IJslandse wateren en die kleine verse-visaanvoeren verzorgen, en anderzijds de grotere eenheden van 1.000 bruto-ton en meer die langere reizen ondernemen en verderaf gelegen visserijgronden bevissen. En zoals aangetoond wordt door het voorbeeld van een van de grootste Britse rederijen, nl. de Ross trawlers, die zeer onlangs overging tot de verbouwing van een diepzeetreibers van middelmatige bruto-tonnage welke gebouwd werd in 1950 tot vriestreibers voor de visserij ter hoogte van Groenland, verschijnt nog een andere oplossing voor die treilers van middelmatige tonnage waarvoor de visserij in de IJslandse wateren niet zeer gunstig zou mogen blijken.

Men is de mening toegedaan dat nog verscheidene andere reders van deraelike eenheden dit idee voor ogen hebben, eerder dan bijzonder grote bedragen te investeren in de konstruktie van kostelijke nieuwe hekreilers.

X X X

Het is echter ook hier dat een tweede probleem zich stelt. Moeten deze eenheden uitgerust zijn met installaties voor het diepvriezen van de vangsten? De eerste hekreiler van de Britse vissersvloot de « Lord Nelson » was slechts voor de helft vriestreibers, d.w.z. er werd slechts een gedeelte van de vangst ingevroren, terwijl de resterende kwantiteit in verse toestand op de markt werd gebracht. Het is evenwel zo dat de thans in aanbouw zijnde hekreilers allen volledige diepvriestreibers zijn, t.z. de volledige vangst wordt aan boord ingevroren. Alles laat verder voorzien dat dit systeem zal gehandhaafd blijven, als men rekening houdt met de belangrijke programma's welke door de grote Britse distributieondernemingen werden uitgewerkt voor de verkoop van

diepvriesprodukten. Nochtans is het weinig waarschijnlijk dat het diepvriessysteem aan boord zal toegepast worden voor de kleinere eenheden.

### BIJNA ALLEMAAL HEKREILERS

Op het huidig ogenblik zijn omzeggens alle in aanbouw zijnde eenheden op de Britse scheepswerven hekreilers, en dit brengt meteen 'n derde probleem met zich, nl. te weten of de hekvissersrij wel de bijkomende kosten verrechtvaardigt, alsook de conceptiemoeilijkheden van dit soort visserij. Vorig jaar werd slechts één treiler van middelmatige bruto-tonnage gebouwd voor een grote rederij. Het was de « Prince Philip » met een bruto-tonnage van 442 Ton voor de Boston Deep Sea Fisheries te Fleetwood, en die uitgebaat wordt op de visserijgronden ter hoogte van IJsland. Alle andere treilers van middelmatige bruto-tonnage werden gebouwd voor nieuwe rederijen, terwijl tevens dient gezegd dat de meeste van deze vaartuigen een uitgesproken experimenteel karakter hebben. De reders die dus dergelijke treilers uitbat, hebben zich nog niet uitgesproken ten voordele of ten nadele van de hekreilers.

Enkel de groep Ross, die zeer onlangs twee waarlijk revolutionaire treilers in de vaart bracht, nl. de « Ross Daring » en de « Ross Delight » is van oordeel dat de toekomst hoort aan de hekvissersrij, althans voor wat de middelmatige diepzeetreibers betreft.

Voor wat de nog kleinere vaartuigen betreft, zoals ondermeer de kusttreilers, schijnt men in Groot-Brittannië een bijzondere belangstelling te vertonen voor de hekreilers. Er zijn tenandere reeds verscheidene kleine hekkusttreilers in de vaart, vooral in de Ierse Zee.

### GEEN SPECIALE VOORKEUR

Om te besluiten kan gezegd worden dat men in Groot-Brittannië geen uitgesproken tendenz kan waarnemen voor wat betreft de verscheidene scheepstypes welke in de nabije toekomst zullen gebouwd worden.

De hekvissersrij zal hoogstwaarschijnlijk toegepast worden voor de grote treilers welke de visserij gaan bedrijven in de gebieden nabij Groenland en gelijkaardige gebieden in het noord-westelijke gedeelte van de Atlantische Oceaan.

De mogelijkheid bestaat tevens dat eenheden van dit type eveneens zullen aangewend worden voor de tropische visserij in de Afrikaanse

(Lees verder op keerzijde)

# Boringen op oceanbodem

## AANBOUW VAN GROOT DRIJVEND EILAND

De Amerikaanse « Science Foundation » heeft bekend gemaakt dat de plannen tot verkenning van het onbekende binnenste van de aarde verder uitgevoerd zullen worden met de bouw van een groot drijvend booreiland.

Een woordvoerder van de stichting heeft verklaard, dat dit eiland zal worden gebruikt in het project « Mohole » dat zich over tientallen jaren zal uitspreiden. Door dit project hoopt men nieuwe inlichtingen te verkrijgen over de samenstelling en geschiedenis van onze planeet door monsters te nemen van de aardkorst en de onderliggende laag.

Volgens de « National Science Foundation » weet de mens meer over het oppervlak van de maan dan over de tweede laag van zijn eigen planeet. De stichting heeft een kontrakt afgesloten met een scheepsbouwbureau om ontwerpen voor het bouweiland te beoordelen en kontrakten voor de uitwerking van het plan voor te bereiden.

De plannen zullen rond augustus over verscheidene scheepswerven verdeeld worden die dan hun eigen detailprojecten moeten opstellen en indienen. De stichting hoopt dat het booreiland in 1966 tewater gelaten en in hetzelfde jaar in dienst zal genomen worden.

Het project « Mohole » voorzagt eertijds alleen een booronderzoek van de bovenste aardlagen. Toen van wetenschappelijke zijde de kritiek was geuit dat het project wetenschappelijk te weinig diepgaand was, is het uitgebreid met een on-

derzoek van fossielen bevattende rotsen en afzettingen die op de oceanbodem liggen. In afwachting vaneen besluit over het geschil in aanpak van het projekt waren de uitgaven voor Mohole geschorst.

Vorige maand dan werd het projekt opnieuw opgevat. De « National Science Foundation » heeft aangekondigd dat Gordon Lill, medewerker van een grote Vliegtuigfabriek, de leiding over het projekt zal hebben.

Lill, een van de geleerden die indertijd het plan tot diepe boringen in de aardkorst voorgesteld hebben, is directeur geweest van de geofysische afdeling van het Amerikaanse bureau voor Oceanografie. Het booreiland zal volgens geleerden 'n unieke kans geven om meer over de aarde te weten te komen. Het zal met boorinstallatie, verbindings- en kustbases meer dan 40 miljoen dollars kosten. De jaarlijkse uitbatingskosten zullen ongeveer 8 miljoen dollar bedragen.

Het plan voor een eiland is uitverkoren boven een scheepsonwerp, omdat de ervaring met buiten-gaats boren heeft geleerd dat eilanden veel stabiel zijn in ruwe zee.

Toch zal het « eiland » ondanks zijn naam, niet rusten op de bodem van de ocean maar op zeer diep drijvende tanks.

Zoals nu voorzien is zal het eiland opgebouwd worden uit twee onderzeebootachtige rompen van 112 m. lengte en 18,5 m. doorsnee. Bijna 27 m. hierboven komt op zes pilaren van 9,5 m. dikte, een drie verdiepingen hoog lichaam te rusten.

Dit lichaam is 85 m. lang, 71 m. breed en 7 m. hoog. Hier zal de boorinstallatie geplaatst worden, benevens machines, uitrusting, laboratoria en verblijfplaatsen voor bemanning.

De beide rompen zullen gebruikt worden om voedsel, water en ballast in te slaan. Ook zitten hier de voortstuwingsmotoren van het eiland in. Eenmaal op een uitgezochte plaats aangekomen, zullen de rompen 21 meter onder de zeespiegel verdwijnen. Deze diepte zal de invloed van de golven vernietigen.

Het booreiland zal op de 6 steunzuilen boven het water uitkomen en boven de boorput op zijn plaats gehouden worden door stabilisatiemotoren aan de onderkant van die zuilen. Een elektronische rekenmachine moet dan snelheid en bewegingsrichting van de stabilisatiemotoren bepalen aan de hand van een onderzeese sonor-installatie.

Het boren zal op zee verricht worden, omdat de aardkorst, die op het vasteland 24 tot 72 km dik

is, onder de oceanen soms maar 5 km dik is.

Onderzoekingen hebben aangetoond, dat men met een booreiland, dat in water van 4 tot 5 km diepte ligt, de « mantel » de laag direkt onder de aardkorst, op 10,5 km beneden de zeespiegel kan bereiken.

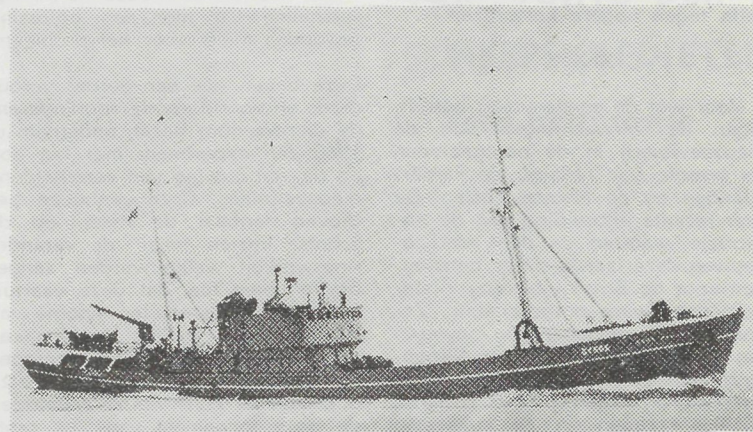
De mantel, die uit rots bestaat, gaat tot ongeveer 2.900 km diepte, of ongeveer halverwege de straal

van de aarde. Deze mantel vormt 80 t.h. van de aardinhoud en ligt rond de aardkern, die een doorsnee van 3500 km heeft.

De « National Science Foundation » verwacht dat het projekt Mohole wel tientallen jaren kan duren, zolang als de geleerden nieuwe wegen tot verkenning via de boortoren kunnen uitdenken.

## Het produktieapparaat :

## Een der problemen van de Britse visserij-industrie



De « Ross Renown » welke in 1962 gebouwd werd op de scheepswerven Cochrane & Son uit Selby voor rekening van de grote Britse rederij « Ross Group ». — (foto Fishing News Directory and Diary 1963)

vervolg van blz 15

wateren, alhoewel terzake nog niets definitief vaststaat.

Ook voor de kleinere treilers wordt geen uitgesproken voorkeur aan de dag gelegd. Bepaalde reders gaan over tot de bestelling van hekreilers, terwijl anderen het meer houden bij het traditionele type. De diepvries aan boord van de treilers zal hoogstwaarschijnlijk toegepast worden op de grote hekreilers die gaan vissen in de Groenlandse wateren, maar het is weinig waarschijnlijk dat dit ook het geval zal zijn voor de visserij in de andere gebieden, op uitzondering van de Afrikaanse wateren, moesten de Britse reders toch besluiten aldaar hun kans te wagen. Buiten het laatste geval mag aangenomen worden dat de Britse treilers verder de traditionele visserijgronden zullen bevissen met een misschien grotere belangstelling voor Groenland, maar dit zal weinig invloed hebben op de

scheepstypes van de visserseenheden.

X X X

Niettegenstaande de meest recente tendensen enigszins gunstig zijn voor de hekreilvisserij, wordt deze mening evenwel niet gedeeld door bepaalde Britse rederijen.

De Boston Deep Sea Fisheries, een van de drie grote Britse rederijen, heeft zeer onlangs een bestelling van een klassieke treiler doorgegeven, en er mag verondersteld worden dat een tweede bestelling zal volgen. Deze bestelling werd doorgegeven aan een Poolse scheepswerf te Gdynia, terwijl tevens prijs-offertes werden gevraagd aan binnenlandse scheepsbouwwerven voor de konstruktie van een paar nieuwe treilers van het klassieke type.

Totdaar dit overzicht van de opvatting welke de Britse reders er inzake scheepsbouw op nahouden.

— B

## Enkele cijfers uit Boulogne

Met een totale tonnage van 118.483 Ton overtreft het produktiecijfer 1963 van Boulogne dit van vorig jaar met 7.826 Ton.

Wat de besommingen betreft : 1963 bracht 137.121.236 FF, hetzij een gemiddelde van 1,16 tegen 1,19 FF van vorig jaar. De vermeerdering van de tonnage schrijft men toe aan de overvloedige vangsten binnengebracht tijdens de vorstperiode verleden jaar en aan de belangrijkheid van de haringvisserij tijdens de twee laatste zomermaanden. Deze relatieve haringaanvoer is nochtans ver van bewezen gezien verschillende rederijen eenvoudig de haringkampagne moesten stopzetten daar de resultaten onvoldoende waren. Zelfs al is er een toename in produktie, een nadere bestudering brengt toch aan het licht hoe een malaise in onze vissershavens heerst en dan vooral te Boulogne, nationale markt nummer één voor wat vis betreft. — F.

## FRANKRIJK

# De verdediging van de Franse visserij

In de laatste tijden werden verschillende alarmkreten de visserijwereld ingezonden, bijzonder dan door dhr M. Morin, Sekretaris Generaal.

Dat het niet in dorre aarde gevallen is, bewijst een antwoord van dhr Marc Jacquet, Minister van Openbare Werken die aan alle beroepsmensen luid verkondigt: we zullen de Franse visserij redden!

Onder meer heeft hij het over kredietverleningen waarvan we het volgende publiceren:

Op een ander plan zal de hernieuwing van de Franse Visserij slechts mogelijk zijn zo de beroepsmensen de mogelijkheid gegeven wordt met de beste voorwaarden kredieten te verkrijgen om op die manier nieuwe en grotere schepen te bouwen met een meer moderne uitrusting. Mijn diensten bestuderen tegenwoordig dit probleem. Ik denk dat een oplossing zeer nakend is. De te voeren politiek behelst in eerste plaats Boulogne. Zo kwam het dat in september II. het Departement zich heftig verzet heeft tegen de direkte haringinvoer van de vreemde landen. Iedere reder weet welke gevolgen dit met zich zou gebracht hebben in deze lokaliteit.

U kunt er op rekenen dat in de toekomst het Departement steeds met dezelfde kracht hiertegen zal te keer gaan.

Ik geef het u toe dat een zeker getal onrustwekkende geruchten zich heden voordoen en het zou onaanvaardbaar zijn onze activiteiten eenvoudig stop te zetten in de Noordzee.

Toch ben ik de mening toegedaan dat, afgezien van deze tijdelijke moeilijkheden, een mooie toekomst voor deze stad weggelegd is.

Hier duid ik op een uittreksel uit het rapport van M. Robert Ragache, inspekteur van het Zeevaartonderwijs, uitgegeven in een bulletin van de Handelsvloot, wat meteen wijst

naar een toekomst voor onze vissers.

«De zeevisserij wordt gedomineerd en afgetekend door de partikuliere kondities van het beroep. De matroos behoort tot een eigen wereld en een natuurlijke neiging leidt hem naar een vorming die hem gans opneemt in het beroep en hem verandert in een bestendig element van maritieme onderneming.

Dertig jaar geleden was deze tendentie slechts van een relatief belang. De stabiliteit van de zeevaart, zowel in zijn economische activiteiten — uitgenomen in een crisisperiode — als in de natuur van de vereiste kennis van de bemanning was bevredigend: de scheepjongen die aan boord ging, kon veronderstellen dat hij meester was van zijn lot en dat hij, zo hij het wenste, de normale ouderdom van zijn terugtrekking zou bereiken. Vandaag wordt de jongen die tussen 14 en 16 jaar in een leerschool opgenomen wordt, er zich van bewust dat hij gedurende zijn loopbaan het hoofd zal moeten bieden aan een avontuur dat nooit kan voorzien worden. Hij die in 1964 het ambt van visser uitkiest met de intentie dit te blijven tot zijn 55 jaar, moet nog aan boord zijn in het jaar 2.000 het is te zeggen 40 jaar na zijn opleiding.

De wetenschappelijke vooruitgang die een snelle loop kan nemen, de werkvoorwaarden aan boord, dit alles zal eensdaags een vermindering van effectieven met zich brengen en zal dus van een visser een hoger kwalificatie eisen of toch verschillend van deze die hij bezit en nu afdoende gedacht worden. Er zal dus werkelijk een herscholing moeten plaats vinden.

Hierin ligt een beslommering voor de verantwoordelijken van het visserijonderwijs die de moeilijkheden niet uit het oog verliezen die deze transformatie met zich zal brengen» — F



Dit was het grote vraagteken van de Britse diepzeevissersvloot. Zou de hekvriestreiler «Junella» welke gebouwd werd voor de rederij J. Marr and Son uit Hull, aan de gestelde verwachtingen voldoen. In ieder geval was de maidentrip zeer bemoedigend, vermits van deze 33-dagen lange reis — waaronder 18-dagen non-activiteit wegens dikke mist — niet minder dan 300 ton diepvriesprodukten werden aangevoerd.

(foto Fishing News Directory and Diary 1963)

## GROOT-BRITTANNIE

# Toelagen voor de visserij

De «White Fish Authority» heeft bekend gemaakt dat het totaal van de toelagen welke voor 1962-63 verstrekt werden £ 343.476 bedroeg (ongeveer 48 miljoen BF).

Van dit totaal werd er £ 318.931 uitbetaald voor de nieuwbouw, £ 47.263 voor de varende reders, £ 10.984 voor de niet meevarende reders, £ 60.694 voor de scheepsklasse onder de 80 voet. Verder werden er £ 23.659 besteed voor de vernieuwing van motoren en £ 886 voor de nodige heraanpassingen aan motoren.

### STEUN AAN DE VISSERIJ

Van februari tot 31 juli 1964 zullen de trawlers uit Hull, en welke

80 — 110 voet	... ..	£ 8 6s 6d. per zeedag
110 — 140 voet	... ..	£ 12 0s 6d. per zeedag
140 en meer voet	... ..	£ 13 17s. 6d. per zeedag

Verder werden van deze lijst van buitengewone toelagen de volgende scheepsklassen geschorst:

80 — 90 voet met als thuishaven Peterhead en Lowestoft.

100 — 110 voet met als thuishaven Grimsby, Lowestoft, Fleetwood.

110 — 120 voet met als thuishaven Grimsby, Fleetwood.

120 — 130 voet met als thuishaven Grimsby, Aberdeen.

Te Aberdeen werden de bijzondere toelagen voor de scheepsklassen van + 130 voet en welke met

in de scheepsklasse van 140-180 voet behoren een speciale aanvullende vergoeding ontvangen voor ieder zeedag.

Schepen van 170-180 voet zullen per zeedag £ 5 10 s. ontvangen, deze van 160-170 voet welke aangedreven worden door stoom en na 1 januari 1940 gebouwd werden zullen per zeedag £ 10 ontvangen.

Deze regeling vult de bijzondere toelagen aan welke in augustus 1963 in voege traden. Voor de diverse scheepsklassen bedragen deze toelagen:

stoom aangedreven worden vermindert, evenals de motorvaartuigen van tussen 90 en 110 voet en deze van 110-120 voet.

### VOLLEDIGE OVERZICHT VAN TOELAGEN

De van kracht zijnde toelagen in de diverse havens zijn

#### A. VOOR SCHEPEN MET STOOM AANGEDREVEN

Haven	Scheepsklasse	Uitkering per zeedag
Aberdeen	110 — 120 voet	£ 6
	130 — 140 voet	£ 3
	+ 140 voet	£ 4 10s.
	120 — 130 voet	£ 10
Milford Haven	130 — 140 voet	£ 3 10s.
	150 — 160 voet	£ 8
	160 — 170 voet	£ 10
Fleetwood	+ 140 voet en voor 1940 gebouwd	£ 8
	na 1940 gebouwd	£ 10
Hull	160 — 170 voet van voor 1940	£ 8
	na 1940	£ 10
	170 — 180 voet	£ 5 10s.

#### B. MOTORVAARTUIGEN

Haven	Scheepsklasse	Uitkering per zeedag
Aberdeen	80 — 90 voet	£ 3
	90 — 100 voet	£ 2
	100 — 110 voet	£ 3
	110 — 120 voet	£ 2
	+ 140 voet	£ 5
Milford Haven	90 — 100 voet	£ 2
	100 — 110 voet	£ 3 10s.
	120 — 130 voet	£ 5 10s.
Grimsby	135 — 140 voet	£ 3
	80 — 90 voet	£ 4 10s.
Fleetwood	90 — 100 voet	£ 4 10s.
	120 — 130 voet	£ 7
	+ 140 voet	£ 5
Hull	135 — 140 voet	£ 3

— K

# BINNENLAND

## BERICHTEN ZEEVARENDEN

### BELGIE

4/51(T) Lombardsijde. —  
Zeevaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/16-1964

Gedurende de periode van 2 tot en met 14 maart 1964, zullen alleen op donderdag 5, vrijdag 6, donderdag 12 en vrijdag 13 maart 1964 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. 1/17-1964 zijn van kracht.

4/52(T) Rede Zeebrugge. —  
Baggerwerken. Lichtboeien.

Ten behoeve van baggerwerken zullen eerstdaags en zonder nader bericht volgende lichtboeien gelegd worden:

1. Positie: 51°22'25"N — 3°11'10"E. Gele lichtboei « Br. & W.1 » (Afk.: S 5 sec.).
2. Positie: 51°22'00"N — 3°11'49"E. Gele lichtboei « Br. & W.2 » (Afk.: GS (2) 10 sec.).

### ROUWBERICHTEN

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MEVROUW

**Ida-Marie VYVEY**  
echtgenote van de Heer

Alfons BILLIAERT

geboren te Eernegem  
op 8 mei 1897 en overleden  
in de St.-Jozefskliniek te  
Oostende op 23 februari 1964

De plechtige lijkdienst, gevolgd van de begrafenis op het kerkhof aan de Stuverstraat, greep plaats op heden donderdag, 27 februari, te 9 u. 30 in de parochiale kerk van St.-Antonius (Opex).

Vrienden en kennissen die bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich verontschuldigt, worden verzocht huidige kennisgeving als dusdanig te aanzien.

Oostende,  
Hendrik Baelskade, 14  
(2265N—5047V)

3. Positie: 51°21'38"N — 3°12'23"E. Gele lichtboei « Br. & W.3 » (Afk.: GS (2) 10 sec.).  
(Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken »).

4/53(T) Schelde. —  
Zandvliet. Lichtbaken  
Noord-Ballastplaat.

Positie: ±51°21'.5N — 4°15'E.  
Het karakter van het licht Noord-Ballastplaat werd gewijzigd in iso-faas 2 sec.

De grens van de opwaartse rode sektor werd naar 313° verlegd, overigens ongewijzigd.

(Zie Belg. krt « Schelde »).

4/54 Schelde. — Zandvliet.  
Tijd. lichtboei opgenomen.

Positie: 51°21'13N — 4°15'16"E.  
De tijd. uitgelegde rode lichtboei No 78A werd opgenomen.  
B.a.Z. 26/226(T)-1963 vervalt.  
(Zie Belg. krt « Schelde »).

4/55(T) Schelde. — Zandvliet.  
Noord-Ballastplaat. Wijziging in de  
betonning en verlichting.

Positie 51°21'21"N — 4°15'03"E.  
Een tijdelijk lichtbaken werd opgericht 210 m opwaarts van het lichtbaken Noord-Ballastplaat, in de richting 134°.

Beschrijving:  
Zwart baken, rode lantaarn.  
wit licht, rondom zichtbaar.  
Acetyleen, 900 l.k.  
Onderbroken 4 sec. - (helder 3, duister 1).

Hoogte lichtbron boven HW: 4 m.  
Het merk van dit licht met het baken Noord Ballastplaat (Nr 534 Belgische Lichtenlijst) 314° inéén, geeft leiding van de lichtenlijn Oudendijk af tot nabij deze van Zandvliet.

(Zie Belg. krt « Schelde »).

4/56 Schelde. — Rede Antwerpen.  
Wrak geborgen.

Positie: 51°14'06"N — 4°24'02"E.  
Het wrak van het gezonken binnenschip « Andrea Dorea » werd geborgen en voorlopig tegen de laagwaterlijn van de linkeroever gezet.  
B.a.Z. 26/227(T)-1963 vervalt.  
(Zie Belg. krt « Schelde »).

### NEDERLAND

4/57 Wielingen. —  
Wrakopruimingswerkzaamheden  
beëindigd.

Op ±51°25'.2N — 3°27'.4E zijn de werkzaamheden voor het gedeel-

telijk opruimen van het wrak beëindigd.

De vier groene meerboeien en de zwarte spitse ton zijn ongenomen; de rode lichtboei « W.6 » is teruggelegd op de geкарteerde positie.

B.a.Z. 1/32(T)-1964 vervalt.  
(Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken »).

4/58 Westerschelde. —

Schaar van Valkenisse. Betonning  
gewijzigd.

1. Verplaatsen naar:
    - a. 51°23'43"N — 4°05'06"E de zwarte ton No 3.
    - b. 51°23'10"N — 4°07'22"E de zwarte ton met kegel No 7.
    - c. 51°22'52"N — 4°07'37"E de zwarte ton No 9.
    - d. 51°23'46"N — 4°05'31"E de rode ton No 6.
    - e. 51°23'16"N — 4°07'19"E de rode ton No 10.
    - f. 51°22'54"N — 4°07'42"E de rode ton No 12.
    - g. 51°22'41"N — 4°07'54"E de rode ton met cilinder No 14.
    - h. 51°22'29"N — 4°07'59"E de RWHS bolton met T « OV-SVV ».
  2. De juiste positie van:
    - a. de zwarte ton met kegel No 1 is 51°24'15"N — 4°03'54"E.
    - b. de rode ton met cilinder No 2 is 51°24'29"N — 4°04'52"E.
    - c. de rode ton No 4 is 51°24'06"N — 4°04'52"E.
- (Zie Belg. krt « Schelde »).

4/59 Westerschelde. —

Platen van Valkenisse.  
Tonnen verdwenen.

Op (a) ±51°22'.7N — 4°08'.4E, (b) ±51°22'.9 — 4°08'.5E en (c) ±51°22'.8N — 4°08'.8E zijn de blauwe tonnen ter afbakening van een baggerstortplaats niet meer aanwezig.  
B.a.Z. 18/126(T)-1961 vervalt.  
(Zie Belg. krt « Schelde »).

### DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.)

van kracht op 19-2-1964.

28/63 Haven Zeebrugge. — Positie ±51°21'N — 3°12'E. Verkeerssignalen buiten dienst. 180725

326/63 Haven Zeebrugge. — Positie ±51°20'.5N — 3°11'.5E. Geleidelichten (235°) gedoofd. 240300

374/63 Haven Zeebrugge. — Positie ±51°20'.5N — 3°12'E. Lichtboei « M.B. » tijdelijk opgenomen. 271500

426/63 Scheur-Wielingen route. — Positie ±51°23'.5N — 2°58'E. Lichtboei « Sch. 2 » 6 kabels in de 102° verdreven. 281650

29. Belgische kustroute. — Positie ±51°20'N — 3°03'.5E. « Wenduinebank Oost » lichtboei tijdelijk opgenomen. 041045

39. Haven Zeebrugge. — Positie ±51°21'.5N — 3°12'E. Lichtboei « Z.4 » tijdelijk opgenomen. 071615

Bij de

### Propagandavereniging te St.-Amandsberg

2 Maart  
Bisschop Segersplein. School 4e graad. Theorie mosselen en praktijk, volledig vismenu met proeven.

3 Maart  
Meulestede. School 4e graad. Theorie algemeen over de vissen. Praktijk koude visgerechten.

5 Maart  
Huishoudschool Burgstraat Gent. Theorie algemene vakkennis vissen. Praktijk volledig vismenu. 2e studiejaar.

6 Maart  
Reinaertstraat, huishoudschool 4e graad. Theorie mosselen. Praktijk koude visgerechten.

9 Maart  
Wezenhuis. Meisjes Gent, huishoudklas 1e groep. Theorie ronde vissen. Praktijk ronde visgerechten.

16 Maart  
Wezenhuis. Meisjes Gent, huishoudklas, 2e groep. Theorie gerookte vissen. Praktijk schotels van gerookte vissen.

17 Maart  
Bisschoppelijke avondschoon, adulten Gent. Theorie vissen in het algemeen. Praktijk volledig vismenu met makaroni.

19 Maart  
Grootse volksvoordracht, wijk Plezante-vestclub-huis Stad Gent.

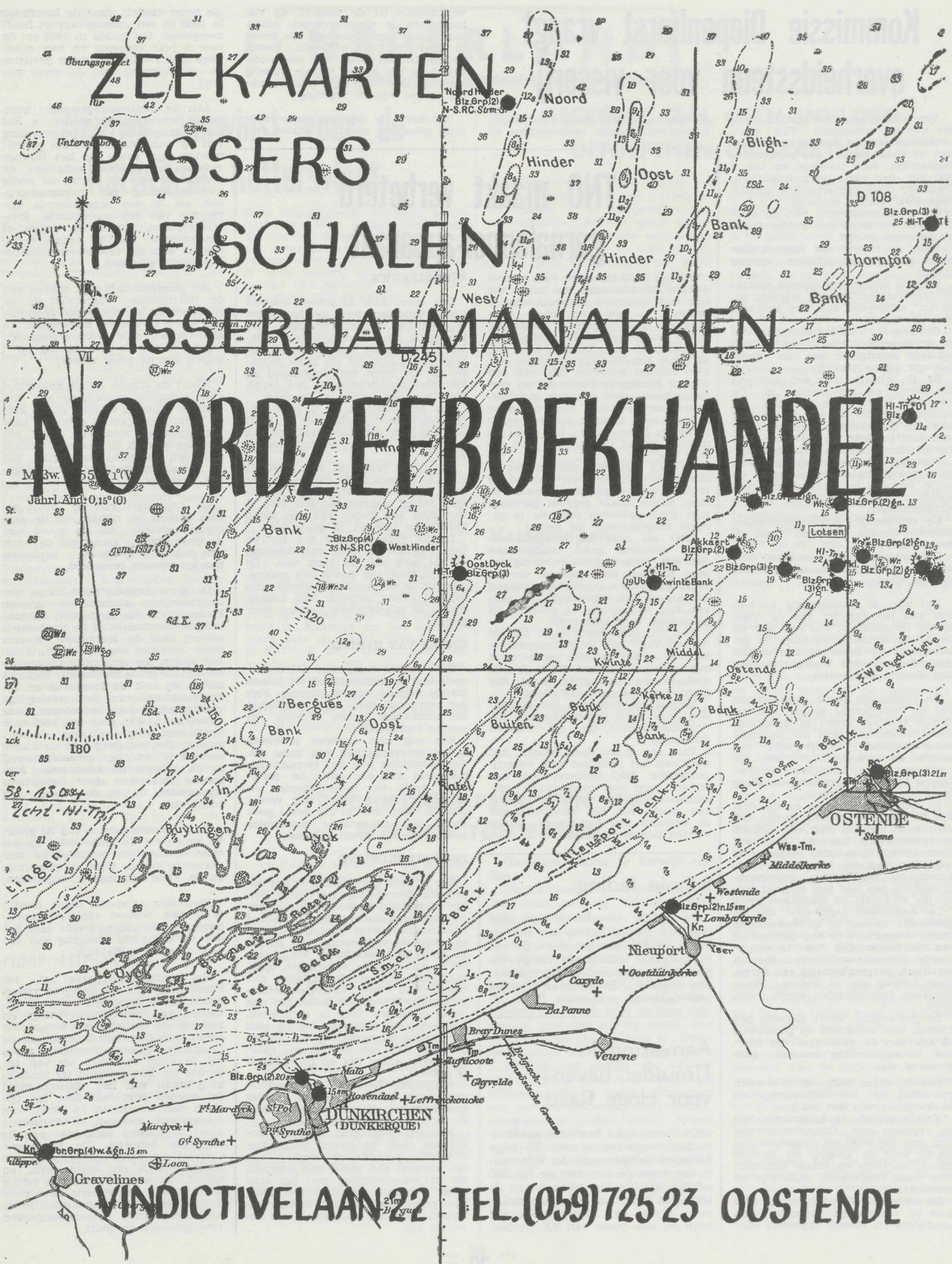
Theorie algemeen visoverzicht. Praktijk verschillende soorten vissen gereedgemaakt met de grootse medewerking der firma's Globus, Parlevliet, Baas en zonen (verse vis), Proba, Solo, Remy en natuurlijke voedingsprodukten Lima.

Wegens het Paasverlof zijn de scholen gesloten van 23 maart tot en met 12 april 1964 en zullen bijgevolg geen lessen gegeven worden.

### Steunlijst Vissersmonument Heist

Er mag gestort of overgeschreven worden op prk. 257.35 van « Gemeentebestuur Heist » met op de strook de vermelding « Vissersmonument ». Ten stadhuize, Bureau 5, kan op een steunlijst ingetekend worden.

<b>Vorig totaal :</b>	<b>35.242 F</b>
<b>Bassens Joseph,</b>	
<b>banketbakker, Heist</b>	<b>100 F</b>
<b>Familie Mitchell,</b>	
<b>Brouwerij, Heist</b>	<b>100 F</b>
<b>J.-B. de Gheldere,</b>	
<b>Notaris, Heist</b>	<b>5.000 F</b>
<b>Christelijke Volkspartij,</b>	
<b>Afdeling Heist</b>	<b>500 F</b>
<b>Politiekorps Heist</b>	<b>1.750 F</b>
<b>Majoor M. Van Der Gracht,</b>	
<b>B.P.C. 7 — B.S.D.</b>	<b>200 F</b>
<b>Huidig totaal :</b>	<b>42.892 F</b>



ZEEKAARTEN

PASSERS

PLEISCHALEN

VISSERIJALMANAKKEN

NOORDZEEBOEKHANDEL

VINDICTIVELAAN 22 TEL. (059) 725 23 OOSTENDE

# Kommissie Diepenhorst vraagt overheidssteun voor visserij

Verouderde schepen moeten sneller worden vervangen. Van overheidswege moeten bouwpremies worden verstrekt van f 350 per brutoregister-ton voor trawlers en van f 500 per brt voor garnalenkotters. Daarvoor moet dan eenzelfde «oude» capaciteit worden gesloopt.

Op de besommingen van de aangevoerde vis moet een overheidssteun worden gelegd.

Voor de nieuwbouw moeten speciale kredietmogelijkheden worden gelegd.

Voor de nieuwbouw moeten speciale kredietmogelijkheden worden gegeven, aangepast aan het karakter van de visserij.

Gewenst is een concentratie van de grote zeevisserijbedrijven en kollektieve organisatie van de zogenoemde kleine visserij.

Er is behoefte aan een aanvoer, die groter en regelmatig is. De kwaliteit moet beter worden, de prijzen stabiel. Er is ook behoefte aan een intensievere verbouwing van het produkt in de vorm van fileren, conserveren en diepvriezen.

Gewenst zijn arbeidsfysiologische en sociologische onderzoeken op korte termijn in verband met het steeds nijpender wordende bemanningsprobleem.

De verstaande produktiegebieden moeten worden verruimd met de verre visserij.

De havenbedrijven moeten worden aangepast aan de ontwikkeling van de vloot.

Dat zijn de voornaamste konklusies van het rapport van de kommissie Diepenhorst, dat een jaar na de totstandkoming eindelijk is gepubliceerd op beslissing van de Nederlandse minister voor de visserij, dhr Barend Biesheuvel.

De kommissie heeft uitgesproken dat de Nederlandse visserij een zodanige bijdrage levert in de grondstoffenvoorziening en de daarmee samenhangende bedrijvigheid van handel en industrie, dat het behoud van deze bedrijfstak in het belang van de volkshuishouding moet worden nagestreefd.

In het gepubliceerde eerste deel van het rapport wordt gezegd dat men moet streven naar een behoefte bevredigende aanvoer van vis. Voor 1968-1970 zal dat volgens de schatting van de kommissie neerkomen op 250.000 ton zeevisserijprodukten per jaar van zo goed mogelijke kwaliteit en stabielere prijs.

De kommissie stelt voor dat de genoemde toeslag op de besomming wordt uitgedrukt in een percentage van de besomming van de aangevoerde vis, afhankelijk van soorten kwaliteit, overeenkomstig een dergelijke toeslag die in andere West-Europese visserijlanden wordt toegekend.

In overweging wordt gegeven een toeslag, die neerkomt op gemiddeld 10 t.h. van de opbrengst der hiervoor in aanmerking komende aangevoerde vis.

Daarbij dient rekening te worden gehouden met het scheepstype en de kwaliteit van het schip.

Voorts vraagt de kommissie van de overheid een financieringsregeling met facilitair en duurzaam karakter voor de visserij en aanverwante bedrijven en ruime middelen voor visserijonderzoek, onderwijs en voorlichting.

De kommissie Diepenhorst, in 1959 door de toenmalige minister van Landbouw en Visserij ingesteld (dhr

Marijnen) is een niet ambtelijke kommissie, waarin ondernemers en

werknemers uit de visserij, de vishandel en de visverwerkende industrie zijn vertegenwoordigd. De vraag in hoeverre haar adviezen gevolg zullen hebben voor het overheidsbeleid op het gebied van de visserij zal nog onderwerp zijn van een nader beraad van de regering.

Wel heeft de regering reeds rekening gehouden met het advies over

## TNO maakt verbeterd garnalenpel-apparaat

### MIDDELEEUWS

Bij het TNO-instituut voor visprodukten in IJmuiden zal men dit jaar een verbeterd apparaat voor 't pellen van garnalen gaan konstrueren. Een dergelijk apparaat wordt hoogstnodig. Het afgelopen seizoen heeft men kunnen zien, dat de grote aanvoer van garnalen niet kon worden verwerkt. Er was een veel te geringe pelcapaciteit en tenslotte kreeg men ook nog moeilijkheden met pelsters. Men zal meer pelapparaten moeten hebben, maar in vorige jaren loonde het nooit de moeite, omdat de aanvoer toen gering was.

Nu kan men wel merken dat er een grote aanvoer was, doordat de prijzen voor ongepelde garnalen zo laag waren. Maar gepelde garnalen zijn duur gebleven door de te geringe mogelijkheid tot pellen.

TNO zal zich het komende seizoen eveneens gaan bezighouden met een onderzoek naar haringtonnen. Kunnen deze tonnen worden vervangen door polytheenzakken heeft men zich afgevraagd. De zakken zijn momenteel in gebruik als emballage voor kunstmest.

Men wil gaan bestuderen, hoe de invloed van het verpakkingsmateriaal is op het produkt en de wijze van opslag aan boord. De sluittechniek is zeer belangrijk, want alle lucht moet worden verwijderd.

Men is ook van plan een demonstratie te gaan geven met een haringkaakmachine, die uit Zweden afkomstig is.

Voor een groot deel wordt het werk van het instituut voor visserijprodukten TNO beheerst door het streven naar ver doorgevoerde machinatie bij het bewerken van vis aan boord van het vangschip, die in verband met het steeds groter worden personeelsgebrek.

Dat men zich al zoveel eeuwen heeft beholpen met de harington is eigenlijk verbazingwekkend. De harington heeft namelijk veel nadelen. Er is sprake van onhandelbaarheid, groot gewicht en grote slijtage, de ton vergt veel onderhoud en eist veel oppervlakte en het transport van de tonnen is kostbaar.

Een polytheenzak zal 60 cent kosten. De inhoud is ongeveer de helft van die van een harington, de zak wordt na eenmalig gebruik weggegooid.

Het grote probleem voor TNO is zoals al is gesteld dat men alle lucht moet verwijderen. Anders zou de haring ranzig kunnen worden. Men is van plan aan boord van een schip praktische proeven te gaan doen.

In elk geval is weer een nieuwe fase ingeluid in een ontwikkeling, die al lang aan de gang was. De mechanisatie aan boord van vissersschepen is nu eenmaal onontkoombaar, en het gebruik van zakken maakt de mogelijkheid daartoe weer groter.

### RIJPEN VAN HARING

TNO is ook bezig met het onderzoek van de mogelijkheid tot kunstmatige rijping van de haring. Verder overdenkt men de mogelijkheid tot machinaal kaken, fileren en warren (mengen).

Een nog niet opgelost probleem is het voorverpakken van verse vis. Voorbewerking van het verpakkingsmateriaal met een zuur, bv. melkzuur, geeft wel mogelijkheden en in deze richting wordt nog verder gezocht. Men kan in elk geval geen sterk gas doorlatende materialen gebruiken, dat is wel gebleken.

### ZEEWATERKOELING

Ver is TNO gevorderd met het onderzoek betreffende de opslag van vis in gekoeld zeewater. In samenwerking met de biologen van het rijksinstituut voor visserijonderzoek zal men de verkleuring van haring in zeewater bestuderen. Vorig jaar heeft men nadere ervaringen opgedaan met een proefinstallatie aan boord van het visserijonderzoekingschip Willem Beukelsz. Dit was nodig geworden, toen in 1962 bleek, dat een juist gevangen haring zich bij opslag in zeewater heel anders gedraagt dan een haring, die daarvoor reeds enige tijd op ijs bewaard is geweest.

«Opgeijde haring» kan leegbloeden, zo is gebleken, en bij opslag in zeewater is dit niet mogelijk door de hogere uitwendige druk.

Men zal verdergaan met het onderzoek naar de meest doelmatige inrichting, isolatie en koeling van het visruim aan boord van schepen, dit in samenwerking met het centraal technisch instituut van TNO. Een proefinstallatie zal worden gebouwd voor het ontdooien van bevroren vis.

de verre visserij, daar de kommissie in 1962 in een interim-rapport heeft neergelegd. Dit leidde in 1963 tot de voor 3 jaar bedoelde en van rijkswege met 1 miljoen gulden gesteunde proefneming met de verre visserij.

Aan de aanbevelingen der kommissie ontlenen we verder: « Het beleid aangaande de prijsvorming van de aangevoerde vis zal gericht moeten zijn zowel op het huidige systeem van visafslag, veerplicht en stabilisatie van de markt, zo nodig met toepassing van minimumprijzen, als op een ongehinderde uitvoering van het zogenoemde kontraktstelsel, waarbij de vangst of een gedeelte van de vangst rechtstreeks aan de verwerkende industrie wordt geleverd.

Het gemeenschappelijk maken van de territoriale visgronden in de Noordzee en aangrenzende zeegebieden dient te worden nagestreefd. In EEG-verband moet worden gestreden tegen unilaterale maatregelen op 't gebied van de verre visserij.

Nadat de logger- en garnalenvloot door versnelde vervanging van verouderde schepen volledig en op korte termijn op peil is gebracht naar capaciteit en kwaliteit, dient het kwaliteitsniveau te worden bewaard door een geregelde vervanging van de bestaande moderne vloot mogelijk te maken.

De capaciteit van de vloot zal zich dienen te richten op de stijgende behoefte. Als de proef met de verre visserij slaagt zal de bouw van daartoe geschikte eenheden moeten worden bevorderd.

De grote investeringen in de visserijbedrijven, alsmede de grotere concurrentie die in de zich ontwikkelende Euromarkt is te verwachten zullen, naar de kommissie meent, mede met het oog op de rentabiliteit leiden tot verhoogde concentratie van de grote zeevisserij. Wellicht zullen zij ook de integratie en industrialisatie van het veelzijdige visserijbedrijf doen bevorderen. Deze ontwikkeling kan door een adequate kredietverlening worden ondersteund. De bedrijven van de kleine zeevisserij en de garnalenvisserij zullen volgens de kommissie hun positie versterken door kollektieve organisatie, bv. in de vorm van coöperatie.

De bestaande havens van de grote, de kleine en de kustvisserij dienen naar omvang en outillage de ontwikkeling van de vloot, de produktie en de afzet efficiënt te begeleiden.

Bijzonder aandacht dient hierbij te worden besteed aan de visserijhavens te IJmuiden, tevens met het oog op eventuele vestiging van een visserijhaven te Katwijk.

Het distributie-apparaat zal, ter stimulering van een geregeld visverbruik, zoveel mogelijk moderne methoden van bedrijfsuitoefening en verkoop en wellicht een veranderde organisatie (bv. door concentratie of integratie) moeten toepassen, zowel bij de afzet van vers als van bewerkte vis. Een geregeld ter beschikking staan van het visassortiment zal worden bevorderd door het opslaan van voorraden in koel- en vrieshuizen, waarvan de capaciteit dient te worden aangepast aan de stijgende behoefte. De kommissie voorziet een verdere stijging van de consumptievis van diepvriesvis en meent, dat de produktie van verder te bewerken diepvriesvis het voordeligst zal kunnen geschieden in de reeds bestaande diepvriesbedrijven voor groenten en fruit.

## Mooie lading

De IJM.24 «Utrecht» is woensdag met een mooie lading vis aan de markt in IJmuiden gekomen. De vis, in hoofdzaak kabeljauw, was gevangen ter hoogte van de Merlitabank, een vooral bij Engelsen en Duitsers zeer bekende vangplaats.

## Aanvaring in IJmuider haven voor Hoge Raad

De Hoge Raad heeft het cassatieberoep verworven van een 27-jarige Katwijkse schipper, die op 9 februari van 't vorige jaar met de KW.200 «Antje» bij het binnenlopen van de IJmuider haven in aanvaring gekomen is met een Noors schip. Het blijft bij een boete van 300 gulden.

## Nieuwe aanwinst voor de Katwijkse kottersvloot

De nieuwste aanwinst van de Katwijkse kottersvloot, de KW219 «Jaco-Mina» van de rederij A. v. d. Plas, heeft zaterdag de eerste sporen door een spiegelgladde Noordzee getrokken. Het sierlijke schip bleek aan alle hoge verwachtingen te voldoen, zodat het altijd plechtige ogenblik van de officiële overdracht alleen maar aanleiding gaf tot vriendelijke woorden. De heer C. Varkevisser, bedrijfsleider van de machinefabriek en konstruktiebedrijf NV Zwitser te Katwijk aan Zee, waar het bij de werf Vooruit in Zaandam gebouwde kasko werd afgebouwd, was blij met het in zijn firma gestelde vertrouwen en meende dat er een goed werkstuk kon worden afgeleverd. Schipper-eigenaar Arie van der Plas kon dit volledig onderschrijven. Hij nam het schip vol vertrouwen over en dankte voor de prettige samenwerking. Zijn echtgenote hees daarna de blauwe rederijvlag met daarop in witte letters de naam van het schip geborduurd. Voor mevrouw van der Plas had de h. Varkevisser een leuke verrassing meegenomen: een gouden hanger met aan de ene zijde de naam van de kotter en aan de andere kant het schip in miniatuur. Voor de twee dochtertjes van het echtpaar van der Plas, wier namen Jacoba en Welhelmina in afgekorte vorm voor de naam van het schip hadden gezorgd, was er een zilveren armband. Mevrouw van der Plas kreeg van de motorenfabriek Stork een zilveren armband. Voor de vele landratten die deze proefvaart vanuit IJmuiden meemaakten, waren de weersomstandigheden buitengewoon gunstig. De zee was bijna rimpelloos, zodat zij de vier uren die de tocht duurde vrij bleven van zeeziekte. Jammer genoeg kon het zonnetje dat bijna konstant scheen de, koude niet verdrijven. Na de ceremonie moesten dhr van der Plas en zijn familieleden vele handen schudden.

## Meer Scheveningers naar IJmuiden

Tal van Scheveningers hebben de laatste weken aangemonsterd op de IJmuider vissersvloot. Zo is de voormalige schipper van de KW.80 Dirk Maria, Huib Maasland, benoemd tot schipper van de IJM.82 Rotterdam. Op de brug van de IJM.15 Emma staat nu ook een Scheveninger, nl. schipper Zier de Bruin, die eerst enkele reizen op de IJM.25 Julie Streiff heeft gemaakt ter vervanging van de zieke schipper J. Blok.

Schipper Blok is inmiddels hersteld. Schipper De Bruin heeft kans gezien elf Scheveningers aan te monstren om onder hem op de Emma te varen.

Zo'n plechtigheid verloopt altijd hartelijk. Men beseft heel goed dat om een dergelijk schip te kunnen laten bouwen, een groot doorzettingsvermogen nodig is; daar is onze visserij in het algemeen en die van Katwijk in het bijzonder groot van geworden.

De Jaco-Mina is 28,20 m lang, 6,34 m breed en 2,92 m diep. Het schip heeft een inhoud van 117,79 ton. In de machinekamer staat als hoofdmotor een Stork-Ricardo met drukvulling type RHo van 450 pk met 680 toeren per minuut. Het is een viertakt met zes cilinders met Brevo koppeling 2 1/2 l. Als hulpmotor heeft men de beschikking over een 2 cilinder Samofa 2-s-108 van 30 pk bij 1500 toeren per minuut. Het schip is verder voorzien van een Luyt-winch, een Seffle-hydraulisch stuurgerei, een Van Voordenschroef met Hodi-straalbuis, een Sabroe-koelinstallatie, 28 persoons dinghy's RFD Holland, een centrale verwarmingsinstallatie en moderne sanitaire inrichtingen. De nautische apparatuur werd verzorgd door de firma Becker te Zeist, de betimmering en isolatie door de firma Taat te Katwijk, de elektrische installatie door de firma Benk van Duyvenbode te Katwijk en het schilderwerk door de firma Schoonenberg te Katwijk. Het visruim heeft een capaciteit van 750 kisten. Zwitser heeft op het ogenblik verschillende nieuwe kotters in aanbouw, 'n serie van 28,20 m lang en een serie van 29,50 meter lang.

## REGERING ZAL GEEN INVLOED UITOEFENEN OP STAKING

De regering zal geen enkele invloed uitoefenen op de staking in de visserij. Er is kortgeleden een rechtsgeldige CAO tot stand gekomen tussen de erkende vakbonden en de reders, zodat er voor de regering geen aanleiding is om in te grijpen. De huidige staking is immers door het niet-erkende OVB geïnspireerd en wordt thans door een stakingscomité voortgezet. Tijdens 'n onderhoud, dat de erkende vakbonden en de reders met de ministers Biesheuvel (Landbouw en Visserij) en Veldkamp (Sociale Zaken) hebben gehad, is dit standpunt van de regering duidelijk naar voren gebracht.

Voorts is de reder met klem te verstaan gegeven dat elke kollektieve of individuele poging om met de stakers tot een akkoord te komen het voor de bewindslieden wel

bijzonder moeilijk maakt om tot maatregelen te komen, die de situatie voor de visserij kunnen verbeteren. Die verbeteringen — en dit is de grote winst van dit gesprek — zullen naar het zich laat aanzien op korte termijn reeds aan de orde komen, nu de bewindslieden besloten hebben om de sociale paragraaf uit het rapport Diepenhorst te lichten en bij voorrang in de Tweede Kamer ter discussie te brengen. In deze sociale paragraaf is onder meer sprake van een onderzoek naar de arbeidsomstandigheden van de vissers (waar werktijden van twintig uur per dag niet zeldzaam zijn), terwijl ook het ingewikkelde loonsysteem van dit rapport een belangrijk onderdeel uitmaakt. Het volledige rapport-Diepenhorst, dat al bij de vaste kamercommissie berust, zal op lange termijn tot een algehele structuurverbetering in de visserij moeten leiden. Naast een arbeidsfysiologisch onderzoek (hoe zwaar is het werk voor de gemiddelde visser?) zal ook een sociologisch onderzoek (waarom bijvoorbeeld verlaten steeds meer vissers hun beroep?) ingesteld moeten worden.

Van werknemerszijde is al jarenlang sterk aangedrongen op dit onderzoek. De instelling van een commissie-Diepenhorst heeft er weliswaar toe geleid dat in de Tweede Kamer de problemen van de visserij de laatste jaren vrij geruisloos worden behandeld maar de visserij zelf werd er voorshands niet wijzer van. In het onderhoud met de ministers is duidelijk naar voren gebracht, dat het gesprek geheel los van het stakingsconflict gezien moet worden: er is immers geen conflict tussen erkende vakbonden en werkgevers. Van de zijde van de vakbonden werden de bewindslieden er op gewezen, dat er reeds wekenlang een rechterlijke uitspraak ligt, waarbij de OVB en de stakingsleiders forse dwangsommen kunnen worden opgelegd. Tot een uitvoering van dit vonnis door de raadsman van de reders is het echter nog niet gekomen. Verder hebben de werknemers er op gewezen, dat het verzoek van de reders om tot een verhoging van de minimumprijzen te komen wel zeer moeilijk ligt, vooral in verband met de handel en de uitvoer. Beter zou het zijn indien naast de huidige minimumprijs een garantieprijs werd vastgesteld, waarbij van overheidswege het verschil bijgepast kan worden. Van de zijde van de ministers bestond grote belangstelling voor deze gedachte. Tenslotte zou het in verband met de huidige loonpolitieke situatie ondenkbaar zijn, dat men van regeringszijde ook maar in de geringste mate tegemoet kan komen aan de eisen van een niet-erkende vakorganisatie. Er zou een precedent geschapen worden, waarvan de gevolgen niet te overzien zouden zijn.

## Vastgelopen

Maandagmiddag is een onderloos op het stortsel van de in aanbouw zijnde nieuwe IJmuider Zuidpier gelopen. Dit onderwaterrif heeft al heel wat vaartuigen doen stranden. De onderloos heeft ruim vier uur vastgezet. Bij hoog water slaagden de sleepboten Titan en Simson van Wijsmuller erin het schip uit zijn benarde positie te bevrijden. Het is naar de bergingshaven gesleept waar een onderzoek naar de schade zal worden ingesteld.

## PRODUKTSCHAPSPRIJZEN 1963 WERDEN TOEGEKEND

In Holland werden terug de produktschapsprizen toegekend aan verschillende schippers en dit wegens de kwaliteit van hun aanvoer.

### Verse Zeevis en verse haring: IJmuiden

reeks: 120 tot 250 PK: Schipper Jan Wely van de KW.133 — reder M. v.d. Plas.

reeks: 250 tot 500 PK: Schipper Kuyt van de KW.144 — reder firma J.L. Kuyt.

reeks: vanaf 500 PK: Schipper Jac. Guyt van de KW.132 — reder D. Meyvogel.

### Gezouten haring te Vlaardingen

Schipper A. v.d. Toorn van de VL.84: Zeevisserij mij A. Verboon.

Produktschapswinkel: A. Bot van de VL.89: Reder G. Kornaat.

### Gezouten haring te Scheveningen

Produktschapsprijs: Schipper van de SCH.64: Frank Vrolijk.

Produktschapswinkel: Schipper A. Zoutenhier van de SCH.47 reder W. v.d. Zwam en zonen.

### Gezouten haring te Katwijk aan Zee

Produktschapsprijs: Schipper C. Dubbelaar van de KW.121, reder N.V. Ouweland.

Produktschapswinkel: Schipper C. Krijgsman van de KW.70, reder Joh. Schooneberg.

Een produktschapsprijs viel ook te beurt aan schipper N. Korbee van de IJM.9 reder n.v. visserij-onderneming J.C. Pronk voor de best verzorgde gezouten haring welke met een niet Katwijk's vaartuig te IJmuiden-Katwijk aan Zee is aangevoerd.

In Engeland bestaat de «Silver Cod Trophy», in Holland worden de schippers die de beste verzorging aan hun vis besteden, met produktschapsprijzen onderscheiden. Alleen in België bestaat nog niets in die aard. Het zou een enige gelegenheid zijn om ook hier de kwaliteit van de vissoorten meer verzorgd op de markt te brengen en voordelen afwerpen voor gans de Belgische visserijindustrie.

De 63-jarige Noordwijker, Jacob Ammeraal, heeft opnieuw een uitvinding gedaan, die voor de visserij mogelijk van groot belang zal blijken te zijn. Eerder werd hem oktrooi verleend op een nieuwe manier om het net dicht te trekken en op zijn ontwerp van een andere netvorm, het zogenaamde driewiekkennet. Thans is een aanvraag naar de oktrooiraad gegaan voor een vistel, waarmee op praktisch elke diepte in zee kan worden gevist. De treilnetten met de traditionele scheepsborden worden over de bodem van de zee gesleept. Konstateert men via de opsporingsapparatuur visscholen in hogere waterlagen, dan ziet men in de regel geen kans die te verschalken.

Blijkt het vistel van Ammeraal in de praktijk te voldoen, dan is de grote betekenis ervan duidelijk. Op het ogenblik zijn er nog geen proefnemingen mee gedaan, zodat nog moet afgewacht of de praktijk de theorieën van deze oud-visser zal bevestigen. Bij de nieuwe methode worden de scheerborden vervangen door cilinders, zogenaamde visbuizen. Voor een vistel zijn vier buizen nodig, twee onderbuizen die zijn voorzien van glijspanten en over de grond kunnen worden getrokken, en twee bovenbuizen van

licht materiaal. Alle vier de buizen zijn aan de binnenkant voorzien van een hoogteroer en een richtingroer, die naar wens kunnen worden afgesteld. Verliezen de scheerborden hun uitscheerkracht zodra ze van de bodem worden getrokken, de buizen bewaren die en houden het net op elke diepte wijd open. Er behoort hierbij een aangepast net te worden gebruikt, waarvan de bekopening driemaal zo groot is als van het gangbare net. De twee onderbuizen

moeten twee-en-een-halve meter lang zijn en ongeveer 150 kg wegen. De bovenbuizen dienen van licht materiaal te zijn vervaardigd. Zij mogen niet zinken. Ammeraal heeft tot nu toe slechts geëksperimenteerd met modellen op verkleinde schaal. Hij bezit de gelden niet om de buizen op ware grootte te laten maken en op zee proefnemingen te doen.

Daarom hoopt hij dat hij daartoe na de oktrooiverlening de medewerking zal ontvangen van reders en de regering. Het zou heel plezierig zijn als de reders de regering duidelijk konden maken dat deze vernieuwing

voor de visserij van grote betekenis is. Tot nog toe immers zijn in de visserijwereld wel allerlei verbeteringen aan de schepen aangebracht maar de vismethoden zijn bijna ongewijzigd gebleven. De heer Ammeraal is ervan overtuigd dat zijn nieuwe vinding geen wondernet oplevert. Als er geen vis is vangt men met dit net natuurlijk ook niets. Het grote voordeel van de nieuwe methode zal echter zijn, dat men de vis kan vangen op welke diepte zij zich

## Uitvinding

ook beweegt. En dat is thans niet het geval. Er kan op een bepaalde diepte in zee veel vis zwemmen, terwijl de vissers niets vangen, doordat ze met hun netten te laag zitten. Dat is voor een visser natuurlijk ontzettend vervelend, maar technisch was daar tot nu toe weinig of niets aan te doen. Men is wel bezig geweest met pogingen in die richting, vooral de Duitsers hebben zich er nogal druk voor gemaakt, maar veel resultaat werd niet geboekt. Men werkte met lijnen, die het net omhoog moesten trekken, maar dat schijnt allemaal niet erg te lukken. De heer Ammeraal is 'n

man van de praktijk. Van zijn elfde tot zijn zestigste jaar heeft hij als visser op de Noordzee gezwalpt. Al twintig jaar lang laat hij zijn gedachten gaan over nieuwe visserijmethoden. Twee uitvindingen waarop oktrooi is verleend waren daarvan het gevolg. Deze derde uitvinding moet de vorige in de schaduw stellen. Vier jaar is Ammeraal bezig geweest met het probleem van het vissen op elke gewenste waterdiepte. Tal van ideeën waar iets in leek te zitten, moest hij na enige tijd weer verwerpen. Tenslotte zijn dan de visbuizen uit de bus gekomen, waarmee het vraagstuk naar het schijnt is opgelost. De eerste proeven deed Ammeraal heel eenvoudig in een zwijn met een spinazieblanke zonder bodem. Er volgde nog heel wat denkbaarheid en heel wat moeizaam geteken, voordat het project klaar was voor de oktrooiraad. Nu is het wachten op het oktrooi en dan moet de praktijk gaan uitwijzen of de heer Ammeraal goed gemikt heeft. «Och», zo zegt hij er zelf van, «ik ben een nuchter man. Laten we nog maar even rustig afwachten. Ik loop er nog niet van naast mijn schoenen. Maar als ik de medewerking krijgt van de reders en de regering dan geloof ik stellig dat de visserij veel plezier van mijn net kan hebben.»

## Vissersvloot andermaal uitgebreid

Op 1 januari 1964 telde de Nederlandse vissersvloot 883 vaartuigen met een totale inhoud van 87.236 ton en een totaal vermogen van 239.383 P.K. tegen op 1 januari 1963 845 vaartuigen met een inhoud van 81.961 ton en een vermogen van 208.717 P.K. Nadat in het voorjaar van 1960 de laatste stoomtreiler van de lijst werd afgevoerd is dit scheepstype drie jaar niet meer in gebruik geweest. In 1963 kocht een IJmuidse rederij twee Duitse stoomtreilers (oliestokers) zodat men weer rokende schoorstenen kan aanschouwen. In het verslagjaar werd de laatste Vlaardingse stoomlogger, de VL 172 Clara, die in 1908 werd gebouwd, aan de dijk gezet. In 1949 telde de Vlaardingse vloot nog 29 stoomloggers. Het aantal motortreilers-loggers daalde van 236 tot 233. De tonnage en het motorvermogen stegen echter van 49.416 ton tot 50.625 ton en van 107.245 P.K. tot 118.438 P.K. In het verslagjaar werden van deze vloot 20 vaartuigen afgevoerd met een tonnage van 3.267 ton en een motorvermogen van 4.737 P.K.

Hieronder bevond zich een in 1955 gebouwde treiler die naar Canada werd verkocht. Verder werden 17 vleetloggers en 2 treilloggers afgevoerd. Hiervan werden er 5 voor de sloop verkocht, 2 vonden een plaats in Engeland, 11 werden definitief aan de visserij onttrokken en 1 logger strandde in 1962 bij Bakkum en werd in 1963 ter plaatse gesloopt. Het oudste schip van de vloot, de in 1892 gebouwde KW.76 bevond zich onder de afgevoerde

vaartuigen. De andere schepen stamden uit de jaren 1901-1918. Katwijk leverde 11 schepen voor deze sanering, Scheveningen 9.

Aan de haringteelt 1963 namen 56 drijfnettschepen deel. In de vloot van 233 schepen zijn bovendien begrepen 17 vleetloggers die in het afgelopen seizoen niet in bedrijf zijn geweest. De bewuste rederijen konden er echter nog niet toe overgaan hun schepen uit het visserijregister te doen schrappen. Niettemin werden in de laatste vijf jaar niet minder dan 64 vleetloggers definitief afgevoerd. In 1963 werden 17 nieuwe motortreilers met 'n inhoud van 4.471 ton en een motorvermogen van 13.960 P.K. in bedrijf gesteld. Hiermee werd een flinke schrede gezet op de weg naar vernieuwing van de vloot. In 1962 werden maar 8 nieuwe treilers aan de vloot toegevoegd. In het verslagjaar waren 6 nieuwe schepen voor Katwijk, 5 voor Scheveningen, 3 voor Vlaardingen, 1 voor Wieringen en 2 voor voor IJmuiden. De spreiding van de vloot was op 1 januari 1964 over de verschillende rederijplaatsen als volgt: Katwijk 94 waarvan 41 nieuwbouw, Scheveningen 92 waarvan 39 nieuwbouw, IJmuiden 22 waarvan 13 nieuwbouw, Vlaardingen 21 waarvan 12 nieuwbouw, Den Helder 2, Harlingen 1 en Wieringen 1. De 107 nieuwe schepen werden na de tweede wereldoorlog in Nederland gebouwd. Zij hebben een inhoud van 28.664 ton en een motorvermogen van 77.496 P.K. Dit komt respectievelijk neer op 46 percent van het vermogen. Als resultaat van de

voortgaande vernieuwing van dit onderdeel van de vloot daalde in 't verslagjaar de gemiddelde leeftijd van de kasko's van 30 naar 27 jaar. Een zeer belangrijk verschil. In dezelfde periode liep de ouderdom van de motoren terug van 12 tot 11 jaar. De verwachting is dat in de loop van 1964 weer een belangrijk aantal nieuwe treilers in de vaart zal komen. De nieuwbouw zal enige hektreilers omvatten.

De kottervloot breidde zich uit van 477 vaartuigen met een tonnage van 28.162 ton en een vermogen van 88.388 P.K. tot 523 schepen met een inhoud van 31.338 ton en een vermogen van 109.933 P.K. Het aantal houten kotters nam af van 31 tot 27. In de laatste vijf jaar werden aan de kottersvloot niet minder dan 237 vaartuigen toegevoegd. Deze onstuimige bloei moet wel eens te denken geven. De kotters worden ook van steeds krachtiger motoren voorzien. Waren er vijf jaar geleden nog maar 26 schepen van 240 P.K. of meer, nu zijn er al 169 van deze sterke jongens. Er werden in het verslagjaar 9 kotters afgevoerd, vijf stalen en vier houten. De vloot werd uitgebreid met 55 nieuwe kotters met een inhoud van 3.497 ton en een motorvermogen van 14.652 P.K. De nieuwbouw kwam voor rekening van: Katwijk 4, Scheveningen 4, Urk 10, Arnhem 2, Breskens 3, Delfzijl 1, Goedereede 2, Harlingen 3, Den Helder 3, Lemmer 2, Maassluis 1, Ouddorp 3, Tholen 1, Texel 2, Volendam 3, Vlissingen 1, Werkendam 1, Wieringen 5 en IJmuiden 2. In het verslagjaar werden 24 kotters van nieuwe motoren voorzien. Gezien het aantal nog opende opdrachten kan voor 1964 nog een belangrijke uitbreiding van de vloot wor-

den verwacht. Hieronder zullen zich ongetwijfeld ook hekkotters bevinden. De vloot motorvaartuigen waaronder zijn begrepen botters, hoogaarsen, verbouwde vrachtschepen en dergelijke neemt geleidelijk af. Al jaren worden in deze groep geen nieuwe schepen gebouwd. Op de eerste dag van 1963 stonden 131 vaartuigen met een inhoud van 4.178 ton en een motorvermogen van 14.062 P.K. ingeschreven tegen een jaar later 125 vaartuigen met 'n inhoud van 4.053 ton en een vermogen van 12.884 P.K.

PUBLICITEIT  
IN  
het  
vissersblad  
DOET  
UW  
ZAKENCIJFER  
STIJGEN

# Markt IJmuiden

## VAN DAG TOT DAG

Maandag werden er in IJmuiden aangevoerd: 10.890 kisten vis, waarvan 772 tong of tarbot, 7 tongschar en schartong, 2765 schol, 56 schar, 148 bot, 2625 haring, 2330 makreel, 65 schelvis, 1545 wijting, 515 kabeljauw en gul, 3 leng, 7 poon, 27 koolvis en 25 diversen.

Tong was goedkoper geworden, ook kleine kwam niet hoger dan f 8,20. Schol was goedkoop, schelvis redelijk. De voornaamste besommingen waren: KW.8 f 10.530, KW.80 f 25.550; KW.159 f 41.000, KW.132 f 15.290, KW.99 10.850, KW.7 f 8.730, KW.165 f 10.950, KW.98 f 5010, KW.45 f 5190, KW. 46 f 5800. Ondanks de harde noordoostelijke wind konden de trawlers op zestig graden noorderbreedte toch in de avond nog vissen. Ze deden trekken van één of twee pakken, in hoofdzaak met haring. Op vijftig graden noorderbreedte lagen gistermiddag enkele schepen te steken. Er stond een moeilijke zee.

De kotters, die maandag in de omgeving van de Silver Pit hadden gevestigd, boekten goede vangsten. Ze deden trekken van dertig tot zestig kg tong. Ook één enkele mand schol werd bemachtigd. Bij de P-boeien was het resultaat veel minder, namelijk 10 tot 25 kg tong per trek en één enkele mand vis.

In Scheveningen waren elf kustvissers aan de markt met voor f 48.000 aan verse vis. Per kg was de prijs voor grote tong f 5,50-5,70, grootmiddel f 5,10-5,65, kleinmiddel f 6,56-6,80, tong 1, f 7,90-8, tong 2, f 7,50-7,90, tarbot 1, 4,20-4,60, tarbot 2, f 2,95-3,30, tarbot 3, f 2,80-3, tarbot 4, f 2,40-2,60, griet 1, f 2,40-2,60, griet 2, f 2,50-2,70, griet 2, f 2,20-2,50.

Per 40 kg: grootmiddel schol, f 18-26, middel schol, f 22-24, kleine schol, f 16,50-19,50, gestripte wijting, f 18-22, dichte wijting, f 11,20-14,50, bot, f 5-7,50, schar, f 13,50-22,50, middel kabeljauw, f 44-50, kabeljauw 1, f 38-45, kabeljauw 2, f 36-40, kabeljauw 3, f 30-33.

Per 100 kg: grote kabeljauw, f 126-140.

Dinsdag waren er veertien schepen in IJmuiden aan de markt met 6130 kisten vis, waarvan 10 schelvis, 200 dichte wijting, 230 gestripte wijting, 40 gul en kabeljauw, 70 koolvis, 2550 haring, 1480 makreel, 1080 schol, 40 tarbot, 11 diversen en 100 kleine haring; verder 320 stuks gladde kabeljauw en 16.000 kg tong. De tongprijzen veranderden niet, schelvis was iets duurder, schol was nog goedkoper geworden.

De voornaamste besommingen waren: HD.74, f 27.700, KW.212, f 12.250, KW.139, f 8260. De schepen van de noord hebben maar weinig kunnen uitrichten. Daarom gingen vele uitvarenden schepen eerst naar een positie even bezuiden 56 graden zuiderbreedte. De KW.159 «Marian Ellen» ging vissen op de plaats waar men de vorige keer wegens pech de reis had moeten onderbreken. Men ving toen namelijk in 2 trekken 450 kabeljauwen. De IJM.36 «Jacoba Gesina», die thuisvarende

was, had na 3 trekken echter pas enkele kabeljauwen gevangen. Enkele kotters boekten mooie tongenvangsten bij de Silverpit. Sommige hadden een dagvangst van driehond kg, schol werd er maar zelden bijgevangen. De kotters bij de P-boeien vingen maar zestig kg tong. Wel vingen deze schepen twintig manden schol en wat tarbot.

Woensdag voerden acht schepen in IJmuiden aan: 340 schelvis, waarvan 200 van de verre visserij, 20 radio, 280 wijting, 720 gul en kabeljauw, waarvan 680 verre visserij, 90 koolvis, waarvan 45 van de verre visserij, 1240 haring, 1000 makreel, 120 schol, 140 diversen, 180 roodbaars, 1320 stuks kabeljauw, waarvan 720 verre visserij en 500 kg tong.

Tong bleef op hetzelfde peil, schelvis eveneens. Schol bleef zeer goedkoop, kabeljauw was nu ook goedkoop geworden. De voornaamste besommingen waren IJM.154, f 8000, KW.205, f 4420.

In Scheveningen was de aanvoer: 40 diversen, 130 schol, 250 spanharing, 700 kg tong. Er waren daar dertien kust- en spanvissers op de markt met een totale omzet van f 21.950.

Per kg werd betaald voor: grote tong, f 5,50-5,80, grootmiddel, f 4,90-5, kleinmiddel, f 5,80-6, tong 1, f 8-8,05, tong 2, f 7,29-7,59, tarbot 1, f 5,80-6, tarbot 2, f 4,50-4,80, tarbot 3, 3-3,20, tarbot 4, f 2,50-2,70, griet 1, f 2,80-3, griet 2, f 2,20-2,50.

Per 40 kg: grootmiddel schol, f 15-19,50, middel, f 15-18,50, kleine, f 13,50-17, schar, f 16-21, gestripte wijting, f 25-35, dichte wijting, f 20-24, bot, f 5-6,50, rog, f 15-18, middel kabeljauw, f 48-55, kabeljauw 1, f 44-48, kabeljauw 2, f 40-42, kabeljauw 3, f 30-36,50.

Per 100 kg: grote kabeljauw, f 125-145.

Per 50 kg: verse haring, f 15,60-22,80.

Donderdag was de aanvoer in IJmuiden 1.850 kisten vis, waarvan 22 tong en tarbot, 233 schol, 8 schar, 20 bot, 1.405 wijting, 131 kabeljauw en gul, 31 diversen. De tongprijzen waren zoals gebruikelijk zeer hoog, althans voor de kleine soorten. f 9,20 was het maximum. De voornaamste besommingen waren KW 75 f 8.020, WR 67 f 2.700. De trawlers op zee vingen goed. De KW 159 Ellen kwam 's morgens tot goede resultaten, 's middags werd het wat minder. De KW 121 Brittenburg en de IJM 36 Jacoba Gesina deden regelmatige trekken van 30 tot 40 manden. Makreel was er maar weinig bij de vangsten. De IJM 99 Egmont en IJM 9 Haarlem konden echter toch wat kleine makreel bij het assortiment voegen. Maar hoofdzakelijk ving men wijting, koolvis en haring.

De kotters bij de P-boeien vingen weinig. Een enkele mand schol en 10 kg tong werd per trek bemachtigd. De kotters bij de Witte Bank deden trekken van 6 tot 10 manden schol, maar men ving niet meer dan één kg tong per trek.

De kotters benoorden de Haaks kwamen tot aardige trekken wijting. Enkele kotters vingen zelfs 20 à 25 manden. Er was één kotter, die in een trek dertig manden gul ving. In Scheveningen voerden drie kustvissers voor f 11.570 aan verse vis aan. Per veertig kg betaalde men voor: dichte wijting f 17,20-24,60, schar f 30 tot f 32, middelkabeljauw f 58 tot f 65, kabeljauw 1 f 52 tot f 55, kabeljauw 2 f 40 tot f 48, kabeljauw 3 f 30 tot f 34. Per 100 kg: kabeljauw groot f 155 tot f 164.

Vrijdag was de aanvoer in IJmuiden, verzorgd door 15 schepen, 3.975 kisten vis, waarvan 5 schelvis, 40 trawlwijting, 10 gul en kabeljauw, 10 koolvis, 600 haring, 680 makreel, 1.000 schol, 20 tarbot, 80 varia, 750 dichte wijting, 740 stuks kabeljauw en 6.500 kg tong. De tongprijzen lagen nu nog hoger. Voor kleine tong werd zelfs tot 10 gulden per kg betaald. Kabeljauw was niet zo duur. Er was alleen kleine schelvis aan de markt, die tot 50 gulden per kist opbracht.

In Scheveningen was de aanvoer 40 kisten varia, 1.000 dichte wijting en 2.000 spanharing. De omzet was f 31.320, aan de markt waren 14 kustvissers.

Per kg luidden de noteringen: grote tong f 7,10-7,15, grootmiddel tong f 6,90-7,30, kleinmiddel tong f 7-7,84, tong 1 f 8,80-9,30, tong 2 f 7,20-9, tarbot 1 f 6-6,20 tarbot 2 f 4-4,15, tarbot 3 f 3-3,35, tarbot 4 f 2,55-2,75, griet 1 f 2,80-3, griet 2 2,40-2,70. Per 40 kg: grootmiddel schol f 33-45 middel schol f 32-44, kleine schol f 29-35, schar f 21-28, gestripte wijting f 17-24, dichte wijting f 12,80-15, rog f 10-18, bot f 5-14, middel kabeljauw f 54,50-60, kabeljauw 1 f 50-55, kabeljauw 2 f 44-48,5, kabeljauw 3 f 30-36,80. Per 100 kg: grote kabeljauw f 120-160. Per 50 kg: verse haring f 16-18. De voornaamste besommingen in IJmuiden waren vrijdag: KW 49 f 36.150, KW 51 17.300, KW 148 f 8.770, KW 40 f 5.000, KW 95 f 8.230, KW 172 f 10.750, KW 217 f 14.530, KW 116 f 6.200, KW 82 f 12.430, IJM. 18 f 14.640.

## Staking ten einde

De vissersstaking in Scheveningen is voorbij. De weg daartoe was vrijgemaakt toen de drie « erkende » bonden de reders vrijlieten de CAO (collectieve arbeidsovereenkomst) open te breken. De bonden wilden geen « sta-in-de-weg » meer worden genoemd. De redersvereniging wilde de CAO openbreken om aan de eisen van de stakers tegemoet te komen en daar konden de drie bonden niet op ingaan. Daarom trok

men zich terug uit het stakingsconflict en liet het verder aan de reders over een oplossing te zoeken.

De reders kregen hierdoor de kans op het « tussenvoorstel »: f 125 per week garantieloon en afrekenen per reis in te gaan. De stakers bevestigden een vergadering en besloten weer te gaan varen als de reders het tussenvoorstel zouden aanvaarden. In de haven was men toen al bezig de schepen in gereedheid te brengen om uit te varen.

Zeer snel verliep toen ineens de staking. De reders gingen akkoord met het « tussenvoorstel » en de stakers besloten weer aan de slag te gaan. De voorzitter van de bedrijfsorganisatie van zeevarenden, de heer J. Koning, hield een rede, waarin hij van een grootse overwinning sprak. Hij deed ook een onthulling, want hij maakte bekend dat de pacifistisch-socialistische partij er voor had gezorgd dat er bij de stakers « brood op de plank » was tijdens de actie. De secretaris-penningmeester van het OVB, de heer T. van den Berg betoogde dat het doel is en blijft ook voor Scheveningen, Vlaardingen en Katwijk, de « noord-regeling » te verwerkliken. Deze houdt een vaste maandgag plus procentengeld in. De stakers hadden dit aanvankelijk geëist maar waren later op het tussenvoorstel teruggevallen. De heer Koning zei, dat er nu alle kans is dat ook de afgedankte vleetschepen weer in de vaart kunnen komen. Er zullen op de nieuwe voorwaarden wel weer mannen op deze schepen willen varen.

Als eerste schip ging de SCH.33 van de rederij Jazon naar zee in de loop van de avond. Tal van schepen volgden later. Het is nog niet zeker of de overheid zijn goedkeuring zal geven aan de wijziging van de arbeidsvoorwaarden. Maar voorlopig vaart de vloot weer.

## Werktijden voor de zeevissers

De staatssecretaris van Sociale Zaken en Volksgezondheid en de minister van Landbouw en Visserij in Nederland hebben vragen van de Twee Kamerleden Egas en van Lier beantwoord over de werktijdregeling en de akkomodatie voor 't personeel van de zeevisserij. Zij hebben meegedeeld dat de praktijk heeft aangetoond dat in de zeevisserij de werktijden tijdens het verblijf op de visgronden zeer lang kunnen zijn. Daar tegenover staan echter ook perioden van weinig werk. De akkomodatie van de vissersvloot, voor zover deze na de oorlog is gebouwd, is goed en voldoet aan alle redelijke verlangens, aldus de bewindlieden.

Er zijn echter nog oude schepen, waarop de akkomodatie niet aan de tegenwoordige gangbare opvattingen voldoet. Dit zijn schepen van de drijfnetvloot, die over een aantal jaren zullen zijn verdwenen.

Inmiddels is besloten het eerste deel van het rapport Diepenhorst te publiceren, zo delen de bewindlieden mee.

# Brief uit Yerseke

Nr 966

Yerseke 22-2-1964

« Laat de Friezen maar wat drieschen. Laat hen bovendien nog brieschen. Nooit zal Zeeland's fiere leeuw, druipen voor dat Friesch geschreeuw. (Uit Vondel's « Welkomst aan Amsterdam » 1628). **(Gewijzigd: Drieschen ; stout en vermetel doen** (van Dale).

In ons briefje van veertien dagen geleden stelden we vast dat de tegenweer tegen de Friese strevingen merkbaar wordt. Dat die tegenweer niet altijd op de juiste wijze wordt geboden is hoewel te begrijpen toch af te keuren. Zo hoorden we deze week voor de radio een klankbeeld over een onlangs te Middelburg gehouden protest-vergadering tegen de gevolgen van het Deltaplan waar onder meer ook de mosselkwekers uit Zeeland aanwezig waren. De wijze waarop daar werd geprotesteerd was belachelijk en de oproep tot de strijd tot « **het zout houden** » van de **Ooster-Schelde** op de een of andere manier is

gewoon « **vechten tegen de bierkaai** ». Nutteloos dus! Laat de mensen die zich daarmee bezighouden inzien dat dit louter verspil en verkwisting van krachten is. We herinneren ons nog toen er sprake was van de afsluiting van de Zuiderzee een zekere den Herder (we menen uit Harderwijk) ellenlange kolommen aan de kwestie wijdde. Weer (naar ik meen) in een visserijblaadje (nog eens naar ik meen) onder redactie van een zekere van Gelder of van Gelderen. Het werk was niet uitvoerbaar meende hij en als het toch lukte zou het slechts tijdelijk zijn want de wrake Gods zou er aan te pas komen en niet gedogen dat zoveel nijvere vissers « brodeloos » zouden worden gemaakt en tenslotte moest en zou dit gehele duivelse plan de vreselijkste gevolgen hebben. Hoewel er meer en grotere belangen mee gemeoid waren dan straks hier in Zeeland door het Deltaplan zijn te verwachten, ging het plan toch door. De dijk kwam er, de wrake Gods bleef uit.

We willen niet beweren dat de getroffen ten op redelijke wijze werden schadeloos gesteld want daar gaat het nu niet over. We willen enkel zeggen dat de afsluitdijk er toen kwam en dat straks de Ooster-Schelde-dam er ook vast en zeker komt. Laat de betrokkenen zich dus trachten in te stellen op de situatie zoals die straks (binnen enige jaren) zal zijn. Laat daartoe alle krachten gebundeld worden. We zijn het dan ook weer eens met wat onlangs een mosselkweker op een te Bruinisse gehouden vergadering aanbeval: « We moeten ons nog veel sterker laten horen en verder dan Middelburg naar Den Haag gaan om onze rechten en belangen op krachtige manier te verdedigen ».

Een Zierikzeese visser sloeg op hierboven genoemde vergadering letterlijk met de vuist op tafel om zijn woorden kracht bij te zetten.

Beter is echter dat dit gedaan wordt (al of niet in letterlijke zin) in Den Haag. Of we een zo krachtig optreden aanraden? Neen! Maar dat flink uitpakken ook in Den Haag wel eens sukses kan hebben weten we uit ervaring. In 1945 of 1946 had-

den wij een kwestie met het Ministerie van Oorlog. Een zaak waarin maar geen schot kwam. Een paar keer was al een ambtenaar van genoemd ministerie bij me geweest maar tot een regeling geraakten we niet. Ik werd dat zo beu dat ik een lang niet mals briefje rechtstreeks aan de Minister schreef. Drie dagen later werd ik weer op verzoek van de ambtenaar ten gemeentehuize verzocht. Nauwelijks gezeten vroeg hij mij: Wat heb je nu gedaan? Je hebt een brief aan de Minister geschreven, zoals hij er nooit een kreeg. Ik antwoordde daarop: « Over de welvoegelijkheid van het schrijven laat ik mij niet uit maar ik zie wel dat je zeer rap hier bent ». Dezelfde dag was de kwestie tot beider genoegen opgelost. Dit is nu maar een intermezzo maar waar het op aankomt voor de mosselkwekers is op de juiste plaats en op de nodige manier te trachten uit de brand te halen wat mogelijk is. Het eerste doel moet zijn dat alles gedaan wordt om de verwatering in Zeeland te houden. Dit is niet alleen een voordeel voor de handel en de daarbij betrokkenen maar ook 'n kwestie van veel gewicht om de dwangpositie waarin de Friezen de Zeeuwen trachten te dwingen te verkleinen.

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

	20-2-1964	21-2-1964	24-2-1964	25-2-1964	26-2-1964
Tongen, grote — Sole, grosse	6.50- 5.70	6.90- 6.50	6.20- 5.50	5.70- 5.20	4.90
3/4 tongen — 3/4 plie	6.50- 5.80	6.60- 6.—	5.70- 4.90	4.90- 4.50	5.40- 4.90
Bloktongen — Sole moyenne	7.70- 7.—	8.60- 7.30	7.— 7.50	6.20- 5.50	6.— 5.80
Voor-kleine — Petite	9.20- 8.70	10.— 8.90	8.10- 7.40	8.10- 7.70	8.— 7.80
Kleine — Toute petite	8.60- 8.30	9.40- 8.60	8.20- 7.40	7.90- 7.50	7.60- 7.50
Tarbot, grote — Turbot, gros	5.70	5.— 4.70	5.— 4.40	5.30- 4.70	5.20
Middel — Moyenne	.....	268.—180.—	158.—148.—	184.—162.—	198.—178.—
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbu	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	36.—32.—	36.—35.—	33.—27.—	31.—26.—	26.—23.—
Grote iek — Grosse	33.—28.—	34.—30.—	31.—24.—	26.—22.—	25.—22.—
Kleine iek — Petite	36.—23.—	36.—28.—	36.—23.—	25.—21.—	27.—23.—
Iek 3e slag — 3e sorte	41.—35.—	41.—36.—	36.—25.—	27.—25.—	28.—24.—
Platjes — Toute petite	37.—28.—	38.—22.—	36.—19.—	28.—16.—	33.—16.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	68.—63.—	.....	76.—38.—
Middel — Moyen	.....	.....	70.—67.—	.....	50.—38.—
Kleine — Petit	.....	50.—40.—	51.—35.—	.....	54.—17.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	54.—29.—	38.—36.—	33.—24.—
Kabeljauw — Cabillaud	90.—46.—	75.—49.—	93.—42.—	62.—45.—	48.—26.—
Gullen — Petit kabellaud	85.—62.—	.....	61.—35.—	50.—	58.—36.—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	194.—170.—	162.—156.—
Wijting — Merlan	60.—21.—	32.—22.—	29.—11.—	29.— 8.—	30.—20.—
Schar — Limande	43.—28.—	36.—28.—	38.—20.—	34.—28.—	40.—20.—
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	53.—45.—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	25.—19.—	41.—17.—	38.—12.—	41.—11.—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zee kreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	28.—18.—
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	41.—33.—
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	45.—	50.—45.—	38.—32.—
Schartong — Cardine	.....	.....	23.—	37.—26.—	36.—23.—
Volle haring — Hareng	.....	33.—28.—	26.—11.—	25.—11.—	23.—17.—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	4.70- 3.90	5.— 3.30
Steut — Esturgeon	.....	56.—52.—	52.—42.—	46.—38.—	40.—32.—
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	57.—54.—	50.—43.—	62.—50.—
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	7.60- 6.70	10.— 5.—	10.— 6.—	7.— 5.80	10.— 6.50
Mol	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	11.—10.—	.....	.....

Blijft de verwatering hier, dan is verhuizing naar het Noorden veel minder dringend dan wanneer alles naar 't Noorden zou gaan. Wat ik zou doen als ik kweker was? **Onder geen enkel beding mijn geboortegrond verlaten.** Wij hebben jaren lang de reis naar Doornijk heen en weer gemaakt aangewezen op trein en bus. Daarmee was altijd ongeveer zes uur gemeoid. Nu we sinds enkele jaren een auto ter onzer beschikking hebben duurt de reis nog altijd vier uur. Iedere mosselkweker kan of alleen of in combinatie best de beschikking krijgen over een auto. En vanmorgen nog beweerde een auto-rijdend mosselkweker in korter dan vier uur van Harlingen naar Yerseke te kunnen rijden. En we geloven dat! Puike wegen en geen onophoud door veerdienst zoals wij dat wel hebben. Welnu dan? Kunnen anderen niet wat wij en zoveel anderen reeds jaren doen?

## Casco voor trawler

In IJmuiden is een casco voor een nieuwe trawler aangekomen. De SCH.35 is in Zaandam gebouwd voor de sleepvliegmaatschappij Scheveningen. Het schip zal in Scheveningen worden afgebouwd.

## „Rotterdam” naar zee

De trawler IJM.82 «Rotterdam» is weer naar zee vertrokken. Het schip was zaterdag in de vissershaven van IJmuiden aangekomen, getrokken door twee sleepers van Visser. In december vorig jaar was de Rotterdam ook al geslept binnengekomen. Toen zorgde de KW.15 «Rijnmond» voor het transport naar IJmuiden, omdat de IJM.82 een krukas had gebroken.

Dit is de kans van uw leven !

**Centrum Antwerpen**  
Wegens gebrek opvolger

**Prachtige moderne  
VISHANDEL**

Kompakt zaak :  
eigen bakkerij inleggerij.  
Geweldig zakencijfer, mag door  
experts nagezien worden.  
Bestaanszekerheid 6-7 personen  
VEREIST : talenkennis Eng.  
Frans, Duits, Nederlands  
Kapitaalkrachtige personen

Tel. 03/33.97.22 — Antw.  
(5037V—5503N)

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

VANAF HEDEN ZIJN DE  
ELEMENTEN VOOR ALLE

**mazout- &  
oliefilters**

AAN ZEER GOEDKOPE VOORWAARDEN VERKRIJGBAAR  
BIJ

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

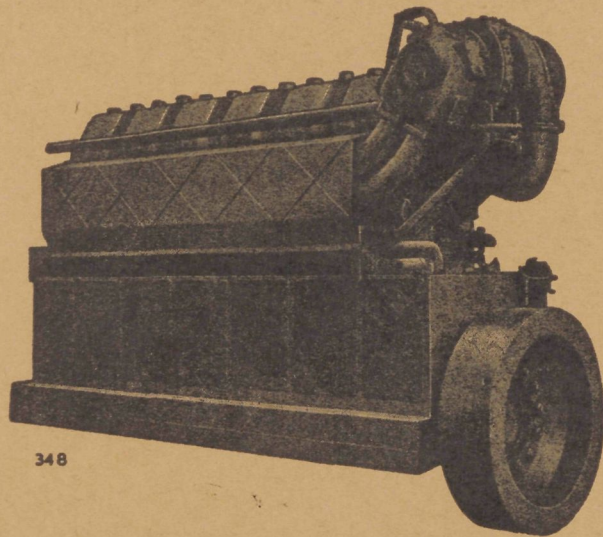
Hendrik Baelskaai, 27  
Oostende — Tel. 729.51

**ONMIDDELLIJKE en EINDEJAARSRISTOURNES**

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



**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 & C<sup>o</sup>**

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



ATELIERS  
DE CONSTRUCTIONS  
ÉLECTRIQUES  
DE CHARLEROI S.A.

(5027V)

objektieve voorlichting  
inzake visserij geeft u

**het  
visserijblad**

zorgt door haar reklamedienst  
voor uitbreiding van uw zaak !

Reders en Vishandelaars

HET BESTE

**IJS**

WORDT GELEVERD DOOR

**Froid  
Industriel**

Telefoon : 717.91

(2180V)

**VOOR**

zijn stevigheid  
zijn langdurigheid

**KIEST**

traaglopende of  
snellopende

**M·A·N**  
SCHEEPSMOTOREN

**n.v. eugène herbosch**

ALLEENVERDELER VOOR BELGIE

4 VAN METERENKAAI  
ANTWERPEN - TEL. 33.79.50

*Waterschap*

**LEON VAN EESSEL**

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen

Oudaan 26

ANTWERPEN :

Tel. 32.38.55 (8 lijnen)

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

★

BRUSSEL :

Keizerinlaan 66

Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

LUIK :

Boulevard

de la Sauvenière 24

Tel. 23.33.93 - 23.16.01

★

HAMBURG :

Leon Van Eessel & Co

Dammtorstrasse 31

Tel. : 34.27.00 - 34.27.18

Telex 021 - 4236

Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

(185)

**SALT ZEEKUST**

Tot Uw dienst voor alle  
RADIO en NAVIGATIE  
TOESTELLEN



RADIOTELEFONIE + RADIOTELE-  
GRAFIE + RICHTINGZOEKERS +  
DIEPTEMETERS + RADARS + GYRO  
KOMPASSEN + LORAN + DECCA  
NAVIGATORS + CONSOLLEZERS +  
AUTOMATISCHE ROERGANGTOE-  
STELLEN + VHF RADIOTELEFONIE  
+ SSB ZENDER-ONTVANGERS

Verkoop — Verhuur  
— Onderhoud —

Meer dan 60 jaar ervaring  
IN MARITIEME RADIO

OOSTENDE                      ZEEBRUGGE  
H. Baelskaal, 21      Wandelaarstr., 4  
Tel.: 715.70                      Tel.: 541.21

NIJEUWPOORT  
Kaai, 46  
Tel.: 231.51

(2867V)

*E. Heré*