GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

Eigendom van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke
37 A

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG
4 SEPTEMBER 1964

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

DRUKKERIJ
Telefoon nr. 777.13

De Vissers en hun sociale toestand

Tot nog toe zijn in «Het Visserijblad» verschillende artikels verschenen, die betrekking hebben op technische en op economische aangelegenheden en problemen inzake de zeevisserij.

Ik meen dat van deze bijdragen met veel belangstelling kennis wordt genomen vanwege de vissers en vanwege al de bedrijfsmensen zelfs. Zij bevatten telkens vele interessante gegevens voor het beroep, waaruit zij eventueel veel nuttige inlichtingen kunnen putten en waarbij ook het gewoon publiek kan vaststellen hoe ingewikkeld soms zekere zeevisserijaspekten voorkomen en aan welke moeilijkheden onze vissers het hoofd moeten bieden.

x x x

Ik ben van gevoelens dat het ook wel eens nuttig is iets van de sociale kant van het vissersbedrijf te belichten en even stil te blijven staan bij zekere aangelegenheden die onze vissers over 't algemeen sterk aanbelangen en die nog op een oplossing wachten, niettegenstaande het onmogelijke dat tot op heden in dit domein werd gedaan.

Het is alleszins opvallend welke verkeerde mening er in zekere middens wordt op nagehouden als het gaat over de vissers en de toestand waarop deze zo veel recht hebben.

Moest dit nu geschieden in het binnenland, waar men doorgaans omtrent de zeevisserij en haar problemen veelal onwetend is, dan zou dit nog geen verwondering baren, maar men komt dit regelmatig te horen in de kuststreek waar nochtans meest alles op de zeevisserij is afgestemd en waar men over 't algemeen van de zeevisserij leeft, al is het vaak op onrechtstreekse wijze

De zeevisserij wordt dikwijls afgeschilderd, vooral sedert enkele jaren, als een zeer winstgevend beroep. Ik denk niet dat oningewijden in de zaak zulke dingen opzettelijk vooropstellen, doch dat het veelal gebeurt uit oorzaak van onwetendheid en dus door een verkeerd begrip ter zake.

Laten wij het dan vandaag eens hebben over dit netelige punt en onderzoeken wij thans een paar faktoren, die sterk inwerken op het moreel van de visser zelf en uiteindelijk dus ook in zekere zin op het rendement van zijn zwaar en lastig beroep. Laten wij er tevens op zijn manier, het onze toe bijdragen om ook hier zo snel mogelijk een gevoelige wijziging te zien intreden in deze nog immer heersende abnormale toestand.

x x x

ik heb altijd gehouden van personen en ambtenaren die hun opgelegde taak verrichten in funktie van de mens, die dus niet enkel de zaken beschouwen langs de administratieve of de economische kant alleen, doch terzelfdertijd tevens hun werk onder sociaal oogpunt bekijken en gans hun streven daar naar richten, die dus het eventueel onrecht opsporen en trachten goed te maken en zo mogelijk op onopvallende wijze, mensen die dus niet op hun bureel blijven zitten, doch ter plaatse gaan onderzoeken en of er zich geen ernstige problemen stellen, wellicht ongewild en hoe deze dienen opgelost

Dit gezegd zijnde, is het nuttig even te blijven stilstaan op de netelige kwestie van het pensioen onzer vissers.

Het is bekend dat er sinds lang — door de belanghebbende zelf en door de bevoegde ambtenaren — met aandrang gepleit wordt om te komen tot een doeltreffende en betere regeling van het pensioenvraagstuk voor onze vissers. Het betreft hier immers een meer dan billijk en menswaardig probleem. Inderdaad, het gaat zeker niet op dat een visser slechts kan genieten van het gewoon ouderdomspensioen, dat dus toegekend wordt op de leeftijd van 65 jaar aan alle werknemers. Het staat vast dat een zeevisser, als men de statistieken wil nagaan, een man is die op 55 jarige leeftijd beschouwd moet worden als zijnde niet meer totaal geschikt om zijn taak zorgvuldig uit te voeren. Oorzaak hiervan is het zeer onregelmatig leven van deze categorie mensen, hun buitengewoon hard en gevaarlijk werk, hun lange arbeidsuren, die gewis mogen geschat worden op gemiddeld 16 uur daags, hun speciale voeding aan boord en bovendien nog — in de meeste gevallen —'t niet te onderschatten moreel nadeel dat de belanghebbenden zich moeten getroosten, namelijk de lange afwezigheid uit hun familiekring, zij die doorgaans door de hunnen zo diep en oprecht worden bemind.

Deze buitengewone toestand maakt van onze vissers een soort mensen die moeten kunnen genieten van een bevoorrecht pensioen, namelijk op 55 jaar, want alsdan tellen zij gewoonlijk een eerbiedwaardig aantal jaren vaart, vermits de meesten al zeer vroeg met hun vader of familieleden naar zee op visvangst zijn gegaan.

Niet alleen de ouderdom hoeft in aanmerking genomen, doch ook het bedrag van het te verlenen pensioen, want nogmaals eist hier de rechtvaardigheid dat het zou gaan over een hoger bedrag dan het gebruikelijk ouderdomspensioen.

Moet de Staat hier terugschrikken voor de aanzienlijke hogere onkosten daaraan verbonden? Geenszins, want het is zeker niet de waarheid geweld aan doen hier te vermelden dat zulks aan de gemeenschap — **alles globaal beschouwd** — omzeggens niets meer zou kosten dan thans. Men bedenke, inderdaad dat er slechts ongeveer 2.100 belanghebbenden zijn die als visser kunnen worden aanzien en dat er zovelen tussen hun 55 en 65 jaar werkloosheidsvergoedingen en ziektevergoedingen hoeven te ontvangen, vermits zij te oud en te zwak zijn geworden om regelmatig in zee te gaan en ook omdat zij vaker ziek vallen eens deze leeftijd bereikt.

Men mag aannemen dat er hoogstens een 200-tal vissers van deze nieuwe schikking zouden kunnen gebruik maken. Dit zou zeker een maximum betekenen, want er mag niet worden vergeten dat het de belanghebbende zeevissers vrij zou staan op bedoelde leeftijd het pensioen aan te vragen en dat sommigen (de kloeksten onder hen) toch nog zullen trachten hun zeeberoep — dat hun zo nauw aan het hart ligt — tot het einde toe te vervullen.

Omtrent de onkosten verbonden aan de revalorisatie van het pensioen der zeevissers, die dus zo bitter weinig in aantal zijn en zulke interessante klasse van mensen vormen, zou hier zeker niet mogen geredekaveld worden als men bedenkt dat men voor die talrijke schaar van mijnwerkers (die even eerbiedwaardig zijn) eveneens zulk prachtig werk inzake pensioenstelsel heeft kunnen verwezenlijken en als men, anderzijds, vaststelt dat ook in andere landen voor de vissers veel wordt gedaan, zoals b.v. in Frankrijk, waar een zeevisser zelfs op 50-jarige leeftijd de kans heeft zijn pensioen aan te vragen.

x x x

Op een tweede punt dient hier de dringende aandacht gevestigd en namelijk op de oorlogsrente van de zeevisser.

Zulke rente werd reeds sedert geruime tijd toegekend aan de zeelieden ter koopvaardij. Het betreft hier namelijk de premie van 50 F per jaar voor iedere maand vaart tijdens de beide wereldoorlogen, om precies te zijn gedurende de perioden van 1 april 1915 tot 11 november 1918 en van 10 mei 1940 tot 15 augustus 1945.

Als men opmerkt dat onze vissers een der zwaarste en gevaarlijkste taken hebben verricht gedurende de vijandelijkheden en die welverdiende premiën reeds bij K.B. van 14 december 1954 aan hun collega's ter koopvaardij werden verleend, dan mag men wel met reden de vraag stellen — niettegenstaande allerlei besprekingen welke daaromtrent reeds plaats hadden en het feit dat vroeger een wetsvoorstel in deze zin werd ingediend — waarom dit zo zeer verdiend voordeel aan de kleinsten onzer zeevarenden nog immer wordt ontzegd, zij die zulke zware verliezen (geschat op een derde van het effectief en op de twee derden van hun materiaal) tijdens de laatste wereldoorlog, hebben geleden.

Zulks is des te meer waar gezien deze rente slechts zou ingaan op hun 60e jaar en — gezien hun gering aantal — nooit het bedrag van 200.000 F zou bereiken (voor de beide oorlogen samen). Gezien de leeftijd der belanghebbende vissers, zou dit bedrag ieder jaar merkelijk afnemen en zou ook de rente nooit kunnen overgaan op de naastbestaanden.

Wij staan hier dus voor een bijzonder belangwekkend geval.

Wij willen ten slotte nog een derde aangelegenheid opwerpen, te weten het stemrecht van onze vissers.

Wanneer deze laatste in zee vertoeven — en dat gebeurt vaak — zijn zij in de onmogelijkheid hun stem uit te brengen. Dit feit misnoegt menig visser, want hij is er zich van bewust welke harde en belangrijke taak hij vervult in vergelijking met andere beroepen en waarvan de belanghebbende personen wel in de mogelijkheid zijn altijd «hun invloed» te laten gelden op 's lands bestuur».

Wij menen dat thans — nu er gesproken wordt over de herziening van de Grondwet — toch wel het middel zou dienen gevonden om in dit euvel te voorzien. Wanneer het verschil in dagen slechts onbeduidend zou wezen zouden zekere schikkingen kunnen getroffen worden om deze mensen toe te laten op voorhand, dus vóór zij naar zee gaan, hun stem uit te brengen in een bepaalde plaats en onder een zekere controle. Deze moeilijkheden kunnen niet onoverkomelijk worden bestempeld, vermits in sommige landen ook een dergelijk systeem van kracht is ten gunste van dezen die een belangrijke taak, onder meer op economisch gebied, vervullen.

Wij hebben gemeend dat het nodig is de aandacht van de openbare mening op deze leemten te vestigen. Hier wordt gewis niets bijzonders noch onmogelijks gevraagd. Zoals men zal willen opmerken, schuilt in deze korte uiteenzetting wel iets waarin de billijkheid in 't gedrang komt en het is onze plicht hier alles in 't werk te stellen — natuurlijk voor zover het ons mogelijk is— en de bevoegde personen en instanties te bewegen opdat in dit opzicht eindelijk veranderingen mogen intreden. Het gaat hier over punten die in de eerste plaats een morele draagwijdte hebben en zwaar inwerken op de man zelf.

Wij hebben ons hier in te spannen voor de visser, de man die recht heeft op meer waardering, in aanmerking genomen zijn verdiensten, zijn zwaar en soms onmenselijk werk, zijn opofferingen die hij zich getroost en het bestendig gevaar waaraan hij blootstaat. Indien het onze plicht is met al onze krachten goed te doen voor het welzijn van de andere mensen, vooral voor de misbedeelden, hoe veel meer moet het dan niet war zijn wanneer wij het op onbaatzuchtige wijze mogen verrichten voor de meest interessanten onder hen, namelijk voor onze vissers.

S.

DE VEILIGHEID EN ONZE VISSERSVAARTUIGEN

DE TOESTAND VAN DE ZEEBRUGSE VISSERSHAVEN

Enkele beschouwingen

Op 31 juli jl. en 7 augustus ll. stelde volksvertegenwoordiger Eneman respektievelijk de 2 volgende parlementaire vragen aan de minister van Openbare Werken.

In acht maanden tijd verloor de Zeebrugse vissersvloot 6 vaartuigen zijnde :
Op 10-11-1963 de Z.226 — bemanning gered.
Op 10-8-1963 de Z.122 — bemanning gered.
Op 24-2-1964 de Z.274 — bemanning gered.
Op 31-5-1964 de Z.416 — (4 personen vergaan met het schip)
Op 10-6-1964 de Z.476 — de schipper verdronken, 2 anderen gered.

Deze sombere opsomming stemt iedereen tot nadenken. De meest verscheidene oorzaken kunnen het gevolg zijn van deze rampen, wrakken in zee, het vastlopen van het schip, de ouderdom van het schip, de aard, de bouw van het vaartuig, de ontwikkelde kracht van de motor in bepaalde weersomstandigheden, de stromingen, de grondzee, de stormen enz.

Het nalezen van de verslagen over het vergaan van de vaartuigen leert ons weinig of niets.

Het is vanzelfsprekend dat de zo betreurde verliezen aan bemanning, en ook aan boten, druk besproken wordt in de visserijmiddens.

De diensten van het Zeewezen volgen deze feiten van dichtbij, doen onderzoeken, ondervragen de geredden, spreken zelfs straffen uit, doch moeten zoals bij ongelukken op het land, het dikwijls houden bij loutere veronderstellingen.

Het weze me toegelaten, Mijnheer de Minister, zonder de opgesomde vaartuigen op het oog te hebben, enkele algemene vragen te stellen :

1 — Kan de zware misthoorn bij zichtbaarheid van slechts 100 meter in werking gebracht ?

2 — Bij het toezicht van vaartuigen met bronzen schroef, wordt voldoende nagekeken de toestand van de verteerde nagels ?

3 — Kan bij de schouwing door de Zeevaartinspektie terzelfdertijd in de haven het pneumatisch vlot gekeurd worden en de vuurpijlen geprobeerd om te zien of ze in goede staat zijn ?

4 — De vissersvaartuigen worden gebouwd volgens de door de officiële diensten goedgekeurde plannen. Zijn de techniekers van de Zeevaartinspektie wel voldoende in de gelegenheid om zelf de vaartuigen te testen aan de problemen die zich stellen bij het vissen ?

5 — De goedgekeurde plannen van de nieuwe boten, zijn ze niet te gewaagd ingevolge de verhouding bovenbouw en romp, zodat de stabiliteit in 't gedrang komt en als correctie al te veel ballast moet worden toegevoegd?

6 — Is het waar dat de Engelse en Duitse vissersvaartuigen in 't algemeen breder gebouwd worden ?

De betrokken diensten, Mijnheer de Minister, zijn met al deze problemen ten zeerste begaan en in 't bizonder met alles wat de veiligheid van de vissers kan bevorderen ; de voorgelegde plannen worden met de grootste nauwkeurigheid onderzocht.

In de gegeven omstandigheden en om de gemoederen tot bedaren te brengen zou het goed zijn, Mijnheer de Minister, hieromtrent meerdere gegevens te verstrekken.

Totdaar de verschillende vragen van volksvertegenwoordiger Eneman.

Hierop gaf de geinterpelleerde minister volgende antwoorden :

1e vraag : Kan de zware misthoorn bij zichtbaarheid van slechts 100 meter in werking gebracht ?

Antwoord : Het is mij niet zeer duidelijk wat bedoeld wordt. Indien bedoeld wordt het inwerkingstellen van d mistsignalen langsheen de kust en op de lichtschepen dan kan gezegd worden dat deze in werking gesteld worden zohaast de zichtbaarheid gedaald is tot op ± 1 mijl.

2e vraag : Bij het toezicht van vaartuigen met bronzen schroef, wordt voldoende nagekeken de toestand van de verteerde nagels ?

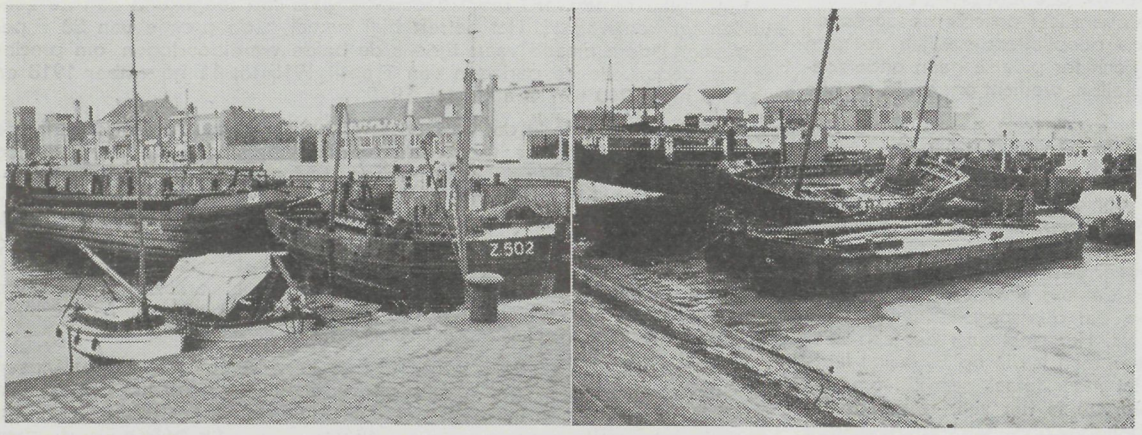
Antwoord : Ongeacht de aard van het schroefmateriaal worden de nagels, samen met de ganse romp overigens, minstens eens per jaar nagezien.

3e vraag : Kan bij de schouwing door de Zeevaartinspektie terzelfdertijd in de haven het pneumatisch vlot gekeurd worden en de vuurpijlen geprobeerd om te zien of ze in goede staat zijn ?

Antwoord : Elk pneumatisch vlot wordt evenals elk schip tenminste eenmaal per jaar in de haven door de Zeevaartinspektie nagezien. Dit nazicht is niet noodzakelijk gelijktijdig.

De vuurpijlen kunnen helaas, evenmin als een lucifer op voorhand beproefd worden. Eenmaal ontstoken zijn ze daarna uitgebrand en onbruikbaar. Wel wordt geëist dat alle vuurpijlen voorzien zijn van hun fabricagedatum en na verstrijken van de vervaltermijn wordt de vervanging van de vuurpijlen geëist.

4e vraag : De vissersvaartuigen worden gebouwd volgens de door de officiële diensten goedgekeurde plannen. Zijn de techniekers van de Zeevaartinspektie wel voldoende in de gelegenheid om zelf de vaartuigen te testen



Afgedankte baggerboten en onttakelde vissersvaartuigen liggen door elkaar gemeerd, derwijze dat een belangrijke meerplaats verloren gaat voor de overige eenheden.

aan de problemen die zich stellen bij het vissen ?

Antwoord : De plannen worden goedgekeurd onder oogpunt van veiligheid aan de hand van de criteria daaromtrent gesteld in het zeevaartinspektiereglement. De specifieke visvangstproblemen vallen niet onder de bevoegdheid van de Zeevaartinspektie.

5e vraag : De goedgekeurde plannen van de nieuwe boten zijn ze niet te gewaagd ingevolge de verhouding bovenbouw en romp, zodat de stabiliteit in 't gedrang komt en als correctie al te veel ballast moet worden toegevoegd?

Antwoord : De verhouding bovenbouw en romp van de nieuwe boten waarvoor plannen werden goedgekeurd is op zichzelf niet gewaagd. De scheepsbouwer moet zorgen voor een gepaste gewichtsverdeling te komen.

Of de hoeveelheid ballast die hij daartoe mo : toevoegen niet te veel of wèl te veel is kan eventueel een punt van diskussie uitmaken tussen de scheepsbouwer en de bouwheer al naargelang de termen van hun kontrakt, maar de Zeevaartsinspektie heeft hier niets in te zien.

6e vraag : Is het waar dat de Engelse en Duitse vissersvaartuigen in 't algemeen breder gebouwd worden ?

Antwoord : mijn diensten bezitten geen dokumentatie die hun toelaat daar positief op te antwoorden.

Hierbij dient opgemerkt dat de breedte wel een belangrijk element is maar slechts één van de vele belangrijke elementen die bij de beoordeling van een schip moeten in acht genomen worden.

Totdaar het antwoord op de eerste vraag van volksvertegenwoordiger Eneman.

X X X

Op 7 augustus jl. richtte vernoemde volksvertegenwoordiger zich dan tot de minister van Openbare Werken, in verband met de verwaarloosde toestand waarin de Zeebrugse vissershaven zich aktueel bevindt. Hier moeten wij trouwens toegeven dat bedoelde vraag niet voor tijd komt, daar de Zeebrugse vissershaven allesbehalve als een voorbeeld van orde en reinheid mag aanzien worden.

Hieronder dan de vraag :

De vissershaven van Zeebrugge bevindt zich op velerlei gebied in een verwaarloosde toestand, bv. :

De wrijfhouten : Dat zijn zware houten balken die vertikaal aangebracht zijn tegen de kaaimuren ter beveiliging van de vaartuigen die er komen meren.

Vele wrijfhouten zijn beschadigd, hieruit vloeide voort dat de ijzers en bouten die de wrijfhouten vasthouden, bloot kwamen en zware schade aan de gemeerde vaartuigen veroorzaken, bij zakken of stijgen van het water.

Bolders : Er ontbreken bolders die niet vervangen worden b.v. tegenover de Zeebrugse IJsfabriek. Ze zijn daar vooral nodig daar vele vaartuigen daar ijs komen nemen.

IJzeren trappen : Ze zijn beschadigd, en vele treden ontbreken.

Aanslibbing : De bestaande aanslibbing in de vissershaven is hinderlijk bij laag water voor de vaartuigen met tien voet diepgang en meer. De « zuiger » wil niet meer komen om reden van de vervuiling van de vissershaven. De zuiger ligt soms zesendertig uur stil (met verscheidene bemanningsleden aan boord) daar een stuk staaldraad of een autoband zijn werking verhinderde.

En de lijst zou kunnen verder doorgezet !

Naar ingewonnen inlichtingen zouden reeds sommige werken bevolen zijn. Mag ik vragen, Mijnheer de Minister, welke onderhoudswerken reeds werden bevolen ?

Men liet me weten dat : het uitblijven van de aanbesteding en van de goedkeuring van deze onderhoudsaanneming in ieder geval oorzaak zijn van vertraging in de onderhoudswerken. Dat de heer Minister de onderhoudspacht nog moet goedkeuren !

Mag ik vragen, Mijnheer de Minister, wanneer de onderhoudspacht door u zal kunnen goedgekeurd worden ? Wanneer zal de aanbesteding van de onderhoudsaanneming kunnen doorgaan en goedgekeurd worden ?

Het antwoord van de Minister van Openbare Werken luidde als volgt :

Antwoord : Ik heb de eer het geacht Lid te laten weten dat de gehekelde toestand in de visserijhaven te Zeebrugge te wijten is aan het feit dat de nieuwe onderhoudspachten slechts op 10 juli 1964 kon aanbesteed worden, als wanneer de pacht reeds op 1 april 1964 moest ingaan.

Dit feit is een gevolg van de kredietbeperkingen die moeten doorgevoerd worden.

Deze onderhoudspachten werden nu goedgekeurd ; doch de toegekende bedragen werden gevoelig verminderd.

In aanzien van deze toestand zal gepoogd worden de dringendste werken uit te voeren.

Echter dient aangestipt te worden dat deze hachelijke toestand grotendeels te wijten is aan de vissers zelf, doordat bij de maneuvers geen voldoende voorzichtigheid aan de dag gelegd wordt.

Wat de baggerwerken betreft, deze worden regelmatig uitgevoerd.

De diepliggende vissersschepen moeten nochtans in het Oostelijk deel van de vissershaven (Prins Albertdok) aanleggen.

Wij menen dat het antwoord van onze Minister van Openbare Werken in geen geval strookt met de werkelijkheid, waar hij de verwaarloosde toestand van de Zeebrugse vissershaven toeschrijft aan de vissers. Volgens bedoelde minister zou dit de hoofdzakelijke reden zijn. Dan willen wij er hier wel op wijzen dat wij in onze dokumentatie nog foto's hebben gevonden die dateren van mei 1961 ; Dat de toen bestaande toestanden evenmin gezond konden genoemd worden, blijkt hieruit duidelijk. Afgediende baggerboten en onttakelde visserssvaartuigen liggen er vast elkaar gemeerd, waardoor een grote meerruimte voor de overige vaartuigen verloren gaat.

Ook dergelijke toestanden dienen wel even aangeklaagd.

« OORZAAK LIGT BIJ DE VISSERS ZELF », aldus de minister van Openbare Werken

Er is evenwel één zaak waar wij ons in geen geval akkoord mede kunnen verklaren, en dit is dat de minister van Openbare Werken verklaart dat deze hachelijke toestanden grotendeels te wijten zijn aan de vissers, die, steeds volgens de minister geen voldoende voorzichtigheid aan de dag leggen bij de maneuvers. Aldus zou het de schuld zijn van onze vissers dat de wrijfhouten rot zijn, dat er bolders ontbreken, dat de ijzeren trappen beschadigd zijn, of de aanslibbing groter dan normaal is.

Waar onze minister het hier gaat zoeken, vragen wij ons af, maar ver is het in ieder geval. Ofwel zijn de diensten niet bevoegd ofwel schudt men die toestand van zijn nek. Wat hebben de **rotte** wrijfhouten in de havens van Zeebrugge, Nieuwpoort en Oostende met de onvoorzichtigheid van een schipper te maken.

Zijn de wrijfhouten aangebracht om er niet tegen te liggen of zijn ze er, om wanneer ze rot zijn, door de reders betaald te worden.

Moest het toezicht van zekere administratie wat beter zijn of moesten de nodige kredieten, de vernieuwing tijdig toelaten, dan zou men die toestanden niet kennen.

En deze zijn in elk geval niet te wijten aan de vissers !

Wij durven dan ook verhopen dat, nu de onderhoudspachten goedgekeurd werden, deze ongezonde toestanden zullen gesaneerd worden, en de Zeebrugse vissershaven niet langer een oord van wanorde en zelfs gevaar zal daarstellen.

WAAR LIGT DE FOUT ?

Het komt ons voor dat onze volksvertegenwoordigers zeer weinig en stipt op de hoogte gehouden of ingelicht worden omtrent de ware toedracht van vele zaken. Alhoewel wij aan de oprechte bedoeling van volksvertegenwoordiger Eneman niet twijfelen, dat ze ingegeven is, met de gedachte nut te halen in het belang van vaartuigen en mensenslevens, toch moeten wij bekennen dat de aan de Minister gestelde vragen dikwijls een gevolg zijn van wanbegrip of gebrek aan kennis en voorlichting omtrent de werkelijkheid.

Met het vergaan van de 6 vaartuigen uit Zeebrugge in 6 maanden tijd, heeft een misthoorn van op de havendam niets te zien en nog veel minder een bronzen schroef of het al of niet in goede staat verkeren van de vuurpijlen. Vuurpijlen zijn ten andere zeer streng nagezien door leveranciers en wanneer vuurpijlen afgeschoten worden kunnen deze achteraf niet meer gebruikt worden. Wat het pneumatisch vlot betreft, worden de mensen hierdoor steeds gered. Wij zijn het wel eens dat deze vlotten door mensen niet bevoegd in het vak, nagezien worden en dat daarop niet streng genoeg kan gewezen worden, iets wat de Zeevaartinspektie ten andere zeer van nabij volgt.

De plannen van vaartuigen worden nauwkeurig nagezien maar het ongeluk wil dat deze plannen door de vissers-reders zelf dikwijls reeds uitgevoerd zijn vooraleer goedgekeurd.

Daarover had men het reeds in bevoegde middens en het is wel noodzakelijk onderrichtingen te geven aan om het even welke reder dat hij het recht niet heeft om te bouwen vooraleer de nodige plannen werden goedgekeurd. Zo gebeurt het toch dat de Zeevaartinspektie zich het recht voorbehoudt, de bouw af te keuren.

Deze plannen worden ten andere zeer snel nagezien en men is er zeer streng op.

Het is niet aan ons, de verdediging van de Technische Diensten van het Zeewezen te Oostende op te nemen, maar het komt ons voor dat nuttiger zaken aan de bevoegde minister zouden moeten voorgelegd worden, nl. het beter inrichten van de zeevaartinspektie, waar er te weinig mensen zijn voor zo'n grote vloot en het revaloriseren van het ambt van Zeevaartinspekteur dat zeer belangrijk is, veel hoofdbrekens medebrengt zonder te spreken van de grote bevoegdheid welke dergelijke mensen moeten hebben.

De bouw van Belgische vaartuigen is niet slechter dan de Engelse of Duitse, integendeel, maar veel reders menen meer en meer te mogen verlangen van een vaartuig dat met allerlei nieuwigheden wordt voorzien zonder dat men rekening houdt met de vereisten welke hiermede automatisch gepaard gaan.

Het is in veel gevallen de gewoonte dat sommige reders of vissers daartoe aangewakkerd door allerlei mensen die er een zaakje willen van maken, vergissingen begaan, door « bouwen, kopen van schepen, van allerlei motoren, vervanging ervan, enz. » zonder de Hogere Overheid daarover te raadplegen.

Er is een Visserijdienst te Oostende en een Technische Dienst, inzake nazicht van bouwen van vaartuigen, het inbouwen van motoren, enz. Deze diensten hebben thans geen bevoegdheid om in te gaan tegen de willekeur van zekere reders die zich gemakkelijk laten vangen aan allerlei schone woorden en beloften van leveranciers en vertegenwoordigers van om het even wat. Daar ligt in feite het groot gevaar en niet het gebrek aan toezicht.

Wij hebben gemeend dat enkele beschouwingen te moeten hieraan wijden naar aanleiding van de vragen van Volksvertegenwoordiger Eneman, opdat hieromtrent sommige vooroordelen zouden uit de weg geruimd worden. — B

OOSTENDSE MARKT

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

- o -

ZATERDAG :

MEER DAN VERWACHT

Voor de laatste seizoense zaterdag waren er nog 5 schepen aan de Oostendse afslag. Dit was alleszins meer dan verwacht. De verschillende vissoorten werden dan ook goedkoop verkocht. Tongen daarentegen kregen stijgende prijzen terwijl voor kreeftjes een meer dan einde-seizoenprijs werd betaald. Voor de tongenvissers werden wel renderende resultaten geboekt, voor de Kreeftenputters was het bevredigend terwijl de West 'n opbrengst gaf welke te laag was volgens de vangst. De reizen van het Kanaal waren zo als gewoonlijk zeer lang, de Kreeftenputters maakten veel kortere reizen. De totale aanvoer bestond uit 420 bennen vis, 4.600 kg tong en 1600 kg kreeftjes. De totale opbrengst hiervan beliep 683.910 F.

TONGEN NOG DUURDER

Zoals verwacht kregen we zaterdag 2 vangsten van het Kanaal. Vangsten die vooral tong bevatten maar toch ook een 80-tal bennen vis. Voor deze vis werden povere prijzen betaald. Rog bv viel terug tot 600 F terwijl platjes dienden te worden opgevangen. Ook knorhaan werd verkocht aan opvangprijzen, terwijl totten dezelfde weg opgingen. Tong daarentegen was opnieuw duurder dan de vorige verkoopdagen en steeg tot een gemiddelde van nagenoeg 90 F per kg. Alle sorteringen waren duurder waardoor ze bijna allemaal stegen tot boven de 90 F. Alleen de slips waren goedkoper al werd ook daar meer dan 80 F voor gegeven. De tongenvangsten in het Kanaal zijn de laatste week sterk afgenomen, al werden er ook met vangsten van 2500 en 1550 kg opbrengsten geboekt van 248.240 F en 155.410 F, dit voor de Z.509 en de 0.254. Het gaat er inderdaad niet altijd om hoeveel er gevangen wordt, wel hoeveel de vangst waard is. Wanneer nu slechts 180 of 200 kg in 24 uur worden gevangen dan vertegenwoordigd dit toch zowat 15.000 tot 18.000 F. Men moet daar al veel vis voor vangen. Voor een paar jaar zou dergelijke visserij inderdaad niet renderend geweest zijn, aan prijzen zoals ze tegenwoordig zijn, is ze dit wel.

PEPERDURE KREEFTJES

Voor de beide Kreeftenputters welke zaterdag verkochten was het van de ene kant zeer goed, van de andere kant eerder flauw. Inderdaad, kreeftjes werden zeer duur verkocht met de grote soort tot 1720 F en de kleine sortering van 900 naar 1100 F. Kreeftjes werden dus wel degelijk gretig afgenomen. De bijvangsten gingen minder vlot van de hand want platvis en kleine vis kenden dalende prijzen. Vooral het derde slag platvis was goedkoop en kreeg slechts van 7 naar 8 F per kg. De grotere soorten, die evenwel veel schaarser gebracht werden, deden het beter en kregen van 9 naar 16 F het kg. Kabeljauw werd redelijk duur verkocht en noteerde van 800 naar 1130 F. Ook grote gul deed het redelijk goed terwijl wijting van 4 naar 10 F noteerde. De reizen waren hier redelijk kort zodat de bereikte uitslagen, welke begrepen waren tussen 96.230 F voor de Z.549 en 99.390 F voor de Z.593 nog wél bevredigend waren.

FLAUWE PRIJZEN VOOR WESTVIS

Een nogal ruime vangst van de West werd op de zaterdagmarkt gebracht door de N.732. De vangst bevatte zowat 120 bennen vis en 100 kg tong, de opbrengst bedroeg slechts 51.380 F. Totten werden aan de minimumprijs verkocht terwijl ook platjes geen afnemers vonden. Bij de grote soorten werden alleen kabeljauw en tarbot duur verkocht. Voor schar bedroeg de prijs 7 F per kg terwijl de roggen, nochtans schaars gebracht, evenmin afnemers vonden. Alles bijeen een ongunstige marktdag voor deze soorten, iets wat normaal is gezien er de volgende dagen nog voldoende kan gekocht worden.

MAANDAG :

GEVARIEERDE VANGSTEN

Door 15 schepen werd maandag 4.550 bennen vis, 4.000 kg kreeft en 6.100 kg tong aangevoerd. De opbrengst hiervan beliep 2.798.235 F. De grootste aanvoer kwam van IJsland, verder was er tamelijk veel Kanaalvis, dit in tegenstelling met de vorige weken. Van de Noordzee en de Noord waren de vangsten te eenzijdig terwijl ook van de West zeer veel kleine vis werd gebracht. De resultaten waren voor de meeste schepen wel bevredigend, ook al waren de reizen, vooral van het Kanaal, nogal lang. De IJslanders hebben het best van al gedaan, dit dan eerst en vooral dank zij de ruime vangsten.

De markt was niet bijzonder gunstig en verschillende soorten werden goedkoper verkocht dan verleden week. Niet alleen IJslandse soorten, maar ook rog, platvis, kabeljauw en kleine vis. Tong was aanvankelijk eveneens goedkoper maar herpakte zich op het einde van de verkoop. Het warme weer zal hier wel voor een deel tussen zijn. Verder is de verkoop vorige week tamelijk slecht geweest hetgeen ook zijn invloed liet gelden.

RUIME IJSLANDSE VANGSTEN

Van de IJslandse visgronden kwamen 3 schepen verkopen. Zij

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	29-8-1964	31-8-1964	1-9-1964	2-9-1964		
Tongen, grote — Sole, grosse	87.50 91.80	86.60-97.—	91.—93.40	88.—93.40	.....	.....
3/4 tongen 3/4 sole	92.20-93.60	89.80-91.—	92.20-93.40	90.80-93.30	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	87.—90.20	85.60-90.—	90.40-91.20	84.—90.20	.....	.....
Voor-kleine — Petite	86.20-91.—	87.—91.—	87.20-88.—	82.—93.—	.....	.....
Kleine — Toute petite	84.60-87.80	78.—89.80	86.60-89.—	81.20-86.40	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot gros	.....	61.60-67.40	66.—68.40	60.—66.50	.....	.....
Middel — Moyenne	61.—65.50	43.—57.—	.....	52.—	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	35.—	35.—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	12.—13.—	13.—15.—	22.—	14.—	.....	.....
Grote iek — Grosse	11.—18.—	11.60 12.40	14.—	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	8.—14.—	11.—13.—	16.—	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	7.— 8.—	8.—11.20	.....	13.—	.....	.....
Platjes — Toute petite	4.—	4.— 5.—	4.80- 7.40	3.20-10.60	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	11.60	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	13.—14.60	6.40	12.—	.....	.....
Kleine — Petit	4.40- 6.—	3.20- 5.20	3.40- 5.60	3.20- 6.20	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	52.—	46.—	55.—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	40.—43.50	.....	48.60	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	5.—12.—	6.20-14.40	7.40-12.60	8.—15.40	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	4.20 8.—	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	3.20	4.— 6.—	5.— 6.—	4.—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	12.60-22.60	18.— 22.80	18.—24.—	13.—17.80	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	3.20- 9.—	7.80-18.—	5.80-15.20	4.80-14.—	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	36.—52.40	36.—51.—	38.—51.20	.....	.....
Wijting — Merlan	4.— 8.—	3.20-10.—	4.— 6.40	3.60- 8.20	.....	.....
Schar — Limande	7.—	6.— 8.—	5.— 7.20	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	22.—	21.—28.—	21.—26.40	20.—27.—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	6.80-11.—	6.40-12.—	10.80-11.40	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	5.80- 6.40	4.90- 5.40	6.— 9.—	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	4.60- 6.40	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	4.20-15.—	4.—13.—	5.80-11.—	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	16.—19.20	14.80-18.—	13.80-14.80	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	29.—57.—	10.—31.—	.....	20.—41.—	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	20.—	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	10.—19.40	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	7.—	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	14.—26.—	20.—26.—	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	6.—	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Flétan	.....	.....	.....	4.—	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	15.—	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	32.60	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	47.—	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

EN VISMIJNECHO'S

zorgden voor nagenoeg 2650 bennen vis en 4.000 kg kreeftjes. De meest gebrachte soorten waren koolvis, rode zeebaars, witte leng en kabeljauw. Verder nog enkele bennen staartvis, heilbot, hondstong, blauwe leng, schartong, schaat en wijting.

Kreeftjes werden nog redelijk goed verkocht en dit aan prijzen welke schommelden van 290 naar 400 F voor de kleine en van 900 naar 1.090 F voor de grote sortering. Koolvis werd zeer veel gebracht en werd goedkoper verkocht dan vorige week. De uitvoer toonde nochtans een redelijke belangstelling. De eerste bennen gingen van de hand aan 390 F nadien trad toch een prijsstijging in naar 430 F. Kabeljauw kreeg van 580 naar 780 F, dit naar gelang ze in manden of op de grond was. Gullen gingen vlot van de hand, dit gezien de werkelijk schaarse aanvoer. Rode zeebaars wordt tamelijk veel verwacht op de volgende verkoopdagen. Hierdoor ging de prijs dalen ten opzichte van verleden week en wel tot 350 F per ben. Voor witte leng bleef de prijs even laag als vorige week, er werd van 330 naar 350 F voor gegeven. De blauwe sortering was zoals gewoonlijk duurder en kreeg van 560 tot 590 F. Schelvis werd tamelijk schaars aangevoerd, de betaalde prijzen bleven nochtans zeer middelmatig en schommelden van 440 naar 700 F. Staartvis werd goed verkocht en noteerde rond de 45 F per kg. Voor schaat werd van 980 naar 1.070 F betaald en heilbot werd verkocht tussen 32 en 56 F. De resultaten voor de 3 IJslanders waren renderend al vielen ze lager uit dan vorige week. De gemiddelde prijs per mand lag zeker een 60 F per ben lager. De laagste uitslag was voor de O.242 met 356.440 F, de hoogste opbrengst ging naar de O.129 met 457.340 F.

TONG DUUR, VIS GOEDKOOP VAN HET KANAAL

Door 5 Kanaalschepen werd bij de 800 bennen vis en 5.100 kg tong gelost. Minder tong dus maar aanzienlijk meer vis. Een paar schepen hadden trouwens helemaal niet op tong gevist, ze hadden niet al het ongelijk want de vangstresultaten waren sterk afgenomen.

Ondertussen blijft het nog zo dat de schepen die wel op tong visten, de hoogste resultaten bereikten. Tongen waren immers weer zeer duur al lag de gemiddelde prijs aanvankelijk een paar frank lager dan zaterdag. Er werd echter nog 86 F betaald met de grootste soort als duurste. De kleine sortering kregen op het einde van de markt opnieuw rond de 90 F terwijl de slips een stuk in de 80 noteerden. De gemiddelde prijs lag op het einde van de markt trouwens opnieuw rond de 89 F. Ook al zijn er minder te vangen, de prijzen voor tong blijven zeer hoog en hierdoor blijft de visserij renderend.

De visprijzen deden minder gunstig aan. Rog vooral was veel goedkoper dan vorige week en viel terug tot 650 F voor de moerroggen en rond de 500 F voor de tilten. Voor gladroggen was de prijs terug iets hoger terwijl de scherpstaarten de goedkoopste waren. Keilrog kende minder sukses en daalde tot 880 F voor driestaarters en 950 F voor eenstaarters. Ook rode knorhaan was merkelijk goedkoper en noteerde slechts van 290 naar 750 F dit volgens de grootte. Staartvis, steenschol, schotse schol, zonnevis, en ook kabeljauw (tot 900 F) deden het nog zeer goed. Voor steenschol werd hier ook tot 28 F betaald terwijl schotse schol

KOTTERS
van de Sande
(5043V)

tot 26 F noteerde. Een grote partij jonge schelvis en totten kende minder belangstelling en ging even boven de opvangprijs van de hand. Kleine steenschol en kleine schotse schol kreeg tot 990 F. Voor zeehonden en haai gingen de prijzen eveneens teruglopen. Toch werden deze laatste soorten nog vlot verkocht. De uitslagen voor deze schepen schommelden van 151.750 F voor de O.34 naar 210.380 F voor de Z.516. Bevredigende prijzen dus.

KLEINE VIS VAN DE NOORD EN DE NOORDZEE

We kunnen de reizen van de voornoemde visgronden moeilijk geslaagd noemen. Van beide visserijen werden veel kleine vis meegebracht, kleine vis als totten en gul. Totten deden het niet te best en moesten bijna allemaal worden opgevangen. Voor kabeljauw werden goede prijzen geboekt gaande tot 1140 F per hoop. Steenschol was ook zeer duur en kreeg van 1.000 naar 1.430 F per mand. Platvis deed het niet goed en was goedkoper dan vorige week. De middensoorten waren het duurst en kregen tot 13 F per kg. De resultaten schommelden hier van 79.170 F voor de O.135 naar 129.330 F voor de O.180.

DINSDAG :

MEESTAL DALENDE PRIJZEN

De eerste verkoopdag in de maand september was er geen bijzonder geslaagde. De prijzen voor de verschillende vissoorten waren lager dan op de maandagmarkt. Alleen tong, tarbot, kabeljauw en steenschol bleven zeer duur. Natuurlijk werd er ook voor rariteiten als staartvis, heilbot ,zonnevis en dergelijke veel betaald. De meest gebrachte soorten waren echter goedkoper zodat de markt zeker minder gunstig was dan daags voordien. De opbrengsten waren voor de meeste schepen toch nog renderend, dit kan enerzijds wegens de grootte van de vangsten, en anderzijds wegens de hoge prijs van bepaalde fijne soorten. De kwaliteit was niet voor alle vangsten onberispelijk hetgeen in deze warme periode zeker te betreuren is. Vooral nu het visverbruik terug gaat toenemen is 't nodig goede vis aan te voeren opdat zij die het nog eens proberen niet direkt hun goesting zouden kwijt zijn.

De totale aanvoer bestond dinsdag uit 4750 bennen vis, 2700 kg tong en 2800 kg kreeftjes. Het grootste deel hiervan kwam van IJsland: 3500 bennen.

RENDERENDE IJSLANDE REIZEN

Drie IJslanders op de tweede verkoopdag zorgden voor 3500 bennen vis en 2700 kg kreeftjes. De meest gebrachte soorten waren rode zeebaars, koolvis witte en blauwe leng, kabeljauw en in mindere mate schelvis, hondstong, schartong, wijting en heilbot. Rode zeebaars was goed-

SCHEEPSWERF
Fa Gebr. van de Sande
Breskens — Tel. 01172 - 765
(5043V)

koop en kreeg slechts van 210 naar 370 F per ben. De meeste werd verkocht aan 330 F. Kabeljauw was een van de best verkochte soorten en kreeg van 560 naar 960 F per mand. Ook schelvis was dinsdag duurder en noteerde van 490 tot 1100 F per ben. Gullen werden gretig afgenomen aan prijzen welke schommelden tussen 390 en 750 F per mand. Koolvis ging opnieuw naar de uitvoerders en haalde van 380 naar 420 F per mand. De prijs voor deze vissoort blijft dus zeer vast. Voor witte leng bleef de prijs eveneens vast, hier lag die prijs echter aan de lage kant, van 300 naar 330 F per mand. Voor blauwe leng waren de prijzen ook lager dan maandag, hiervoor werd nu nog tussen 460 en 480 F per mand betaald. Schotse schol en hondstong werden zeer behoorlijk verkocht aan prijzen welke boven de 500 F per ben bleven. Voor schaat was de belangstelling minder groot dan gewoonlijk, hier was de betaalde prijs begrepen tussen 16 en 21 F.

Voor kreeftjes welke tamelijk schaars waren bleven de prijzen zeer goed. Volgens de grote en de kwaliteit werd er tussen 890 en 1120 en 460 en 630 F betaald. De bereikte resultaten waren wel bevredigend en schommelden van 362.700 F voor de O.231 naar 768.340 F voor de O.90. De gemiddelde prijs voor IJslandvis lag rond de 380 F.

KANAALVARIANTEN GOEDKOPER

De visaanvoer van het kanaal is pas een paar dagen groter en reeds gaan de prijzen bedenkelijk aan het dalen. Voor keilrog, rode knorhaan en andere kanaalsoorten werden dinsdag opnieuw lagere prijzen betaald. De in het algemeen grote aanvoer van deze week is daar wel niet vreemd aan terwijl het ook niet is omdat de scholen herbegonnen zijn dat het visverbruik ineens weer naar het toppunt gaat. Tongen zijn wel zeer duur gebleven en bereikten dinsdag bijna een gemiddelde van 90 F per kg. Alle sorteringen waren omzeggens even duur met toch een licht overwicht van de grootste sorteringen. Ook tarbot werd duur verkocht al werd nooit meer dan 68 F gegeven. Staartvis ging ook duur van de hand en noteerde van 38 naar 52 F. Steenschol was bijzonder duur en haalde van ongeveer 20 F naar 27 F per kg. Schotse schol was iets goedkoper dan maandag. Voor keilrog daalde de prijs van 900 naar 750 F, een nogal aanzienlijke prijsvermindering dus. Ook rode knorhaan werd gaandeweg goedkoper verkocht en kreeg op het einde nog slechts 650 F per mand. De kleine soort noteerde van 170 naar 220 F. Roggen waren ook goedkoper en kregen tussen 600 en 400 F. Kabeljauw deed het nog redelijk goed, terwijl ook heek peperduur bleef. Zeehaai kende een nieuwe heropleving en kreeg tot 450 F. Zeehond was goedkoper en kreeg amper 220 F per mand. Kongeraal kent de laatste weken opvallend grote belangstelling. Van opvangen is hier geen spraak meer (maar dat komt nog

HEKKOTTERS
van de Sande
(5043V)

wel). De opbrengsten bleven nog wel bevredigend en schommelden van 117.430 F voor de O.312 (die geen tong bij had) naar 209.400 F voor de O.35.

RUIME GARNAALVANGSTEN

Voor de kustvisserij is het ook tijdens de voorbije week gunstig gebleven. Alleen vrijdagnacht hadden ze met ongunstig weer af te rekenen waardoor slechts 6 schepen uitvaarden en de kleinste aanvoer van de week op zaterdag geboekt werd: 304 kg. Die dagen was echter de prijs het hoogst, prijs die schommelde van 32 naar 42 F. De omvangrijkste aanvoer kregen we op de laatste dag van augustus toen 1564 kg gelost werden. De vangst per schip blijft zeer groot al worden er grote verschillen genoteerd van het ene schip naar het andere. Zo kan op dezelfde verkoopdag het ene schip met 250 kg naar de garnaalmijn komen en 't andere met amper 50 kg. Ook de prijzen zijn nog tamelijk sterk verschillend, iets waar de kwaliteit de oorzaak van is.

De totale aanvoer bedroeg tijdens de voorbije week 7.310 kg en werd verkocht voor 157.505 F. De gemiddelde prijs per kg beliep 21,50 F, terwijl een gemiddelde vangst van 87 kg per vaartuig werd genoteerd. De opbrengst per schip beliep 1875 F wat nog wel een bevredigend cijfer is.

Oostendse Vismijnecho's

WOENSDAG :

VERDER DALENDE PRIJZEN

Nog 12 schepen op de laatste verkoopdag; zij zorgden voor 3350 B. vis en 4300 kg tong met 1500 kg kreeftjes. Voor de meeste vissoorten werden nog verder dalende prijzen betaald. Vooral rog, platvis, kabeljauw, zeehond en op het einde van de markt ook tong, waren goedkoper dan maandag en dinsdag. De resultaten voor de meeste schepen waren dan ook lager dan gewoonlijk alhoewel ze nog wel bevredigend bleven. De kwaliteit van de vangsten was woensdag redelijk goed, een paar vangsten daar gelaten die na te lange reizen werden aangevoerd. De belangstelling was woensdag nog zeer levendig, alleen voor de kleine vissoorten was er werkelijk minder vraag dan de vorige dagen.

OOK IJSLANDSE VIS GOEDKOPER

Door 2 IJslanders werden nog 1750 bennen vis en 1500 kg kreeftjes in de afslag gezet. Kreeftjes werden het best en het duurst verkocht en kregen van 660 F voor de kleine naar 1100 F voor de grote sortering. Prijzen die wel degelijk boven de middelmaat blijven. De meeste vissoorten kregen daarentegen lagere prijzen dan de vorige dagen met opvangprijzen voor leng, rode zeebaars, kabeljauw en lom. Koolvis kreeg lagere prijzen maar noteerde toch nog tot 380 F. De duurste kabeljauw kreeg hier tot 15 F, de grote gul werd gedeeltelijk opgevangen. Blauwe leng zakte terug naar 400 F terwijl voor schelvis de prijs terugviel van 1100 naar 740 F. De meeste sorteringen waren zelfs nog heel wat goedkoper. De resultaten voor de IJslanders waren uiteindelijk begrepen tussen 326.580 F voor de O.108 en 423.913 F voor de O.316. Voor dit laatste schip dus weer geen fameuse uitslag, te meer dat het hier een tamelijk lange reis betrof.

GOEDKOPE NOORDVIS

De grootste aanvoer van de noord werd gebracht op de dag dat ze er het minst nodig was. Voor totten was de belangstelling opnieuw zeer klein. De opvangregeling moest hier herhaaldelijk tussen komen en dit aan prijzen die schommelden tussen 160 en 220 F per ben volgens de grootte. Voor de kabeljauw werd eveneens minder gegeven dan de vorige dagen. In plaats van 1100 en 1200 kregen we nog slechts 850 F en minder. Wijting was eveneens goedkoop en kreeg nog slechts van 200 naar 240 F Haai was daarentegen duur en kreeg van 450 naar 550 F per mand. Steenschol werd tamelijk weinig gebracht en bleef peperduur. De resultaten voor deze schepen waren nog wel bevredigend en schommelden van 90.220 F voor de O.154 naar 149.350 F voor de O.66.

Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 27 augustus tot en met 2 september boden er 56 vaartuigen hun vangsten aan. Daarvan kwamen er elf van de Noord, acht van de kreeftenput, twee van het Kanaal één van de West, drie van de Oost, de overige waren kustvissers. Slechts 3360 kg kreeftjes brachten van 1210 tot 1580 F op voor de grote, de middenslag van 800 tot 940 en de kleinste van 350 tot 590 F. De 10.554 kg tongen werden vlot afgenomen, zowel grote als kleine soorten, de middenslagsoorten schone kleine en kleine waren het hoogst in afnameprijs, het grootst aantal bennen werd door het Kanaal gebracht, de gemiddelde prijs bedroeg 84 F. De tarbotsoorten zowel grote als kleine waren in trek, zodat de prijzen werkelijk renderend waren. Ronde vissoorten haalden buiten de kleine wijting en de totten mooie prijzen, de kabeljauw en de gullen werden het meest aangevoerd van de Kreeftenput. De platvisaanvoer was niet zo groot als de voorbije week, de afname prijzen waren het hoogst voor de grote en de middenslag, deze laatste waren ook het kleinst in aanvoer. Roggevissoorten werden door slechts 'n viertal schepen aangebracht en alhoewel zeer vers waren de prijzen eerder matig. Waren biezonder in trek de zeehaaien en -honden. Totale aanvoer : 3360 kg kreeftjes, 10.554 kg tongen en 2286 bennen vis brachten de som van 2.014.010 F op.

GARNAALAANVOER

De garnaalaanvoer was buitengewoon groot in de voorbije week, voor de 109 uitvaarten werden er 21.965 kg aangevoerd, hetgeen een bedrag opbracht van 546.881 F, de prijzen schommelden tussen de 48 en de 59 F.

ZATERDAGMARKT

De aanvoer op deze laatste seizoenzaterdag was vrij klein, slechts twee vaartuigen waarvan één van de Kreeftenput en één van de Noord

De 1020 kg kreeftjes bekwamen renderende prijzen tot 1590 voor de grote en van 880 tot 930 voor de middenslag, de kleinste slag bracht van 350 tot 500 F op. De 660 kg tongen bekwamen prijzen die schommelden tussen de 80 voor de grote en de 89 F voor de fruits, de middenslag bracht tot 90 F op voor de schone kleine en tot 94 F voor de kleine, de kleinste slag van 73 tot 74 voor de TP en tot 74 F voor de slips, gemiddelde prijs was 84 F. Tarbotsoorten waren biezonder in trek van 70 tot 73 voor de grote de grieten van 31 tot 47 F. De zeer weinige platvissoorten brachten van 15 tot 16 F op voor de grote en middenslag en van 6 tot 9 voor de 3e slag. De roggevissoorten brachten voor de zaterdagmarkt toch tot 11 F op voor de grote roggen en tot 12 F voor de halve mans. De opbrengsten tot 54.130 voor de Z.548 en tot 61.110 voor de Z.564.

MAANDAGMARKT

De eerste verkoopdag van de week waren er 18 vaartuigen aan de markt, daarvan kwamen er vijf van de Noord, twee van de Kreeftenput, twee van de Oost de overige waren kustvissers. Slechts 870 kg kreeftjes brachten tot 1210 F op voor de grote en tot 800 F voor de kleine. De 2300 kg tongen behaalden renderende prijzen van 83 tot 85 voor de grote van 83 tot 85 voor de bloks en van 83 tot 90 voor de fruits De middensorteringen het duurst in afname van 83 tot 90 voor de schone kleine en van 92 tot 94 voor de kleine. De kleinste slag bracht van 86 tot 87 voor de TP en tot 78 F voor de slips, de gemiddelde prijs was 84,03 F. De grote tarbotsoorten brachten winstgevende prijzen op, van 65 tot 72 voor de grote en middenslag van 40 tot 52 voor de grieten en van 35 tot 45 F voor de kleine. Mits van een paar vaartuigen werd er praktisch geen kabeljauw of gullen aangeboden, de prijzen waren goed, van 23 tot 25 en van 14 tot 21 voor de gullevis. Ronde vissoorten, zoals wijting van 5 tot 8 voor de grote en van 3 tot 5 voor de kleine, die eveneens zeer klein in aanvoer waren. De zeehaaien waren wel in trek. De besommingen schommelden tussen de 38.980 voor de Z.403 en de 75.240 F voor de Z.257 De Noord van 33.510 voor de Z.415 tot 51.550 voor de Z:453. De Kustvissers van 10.240 voor de Z.22 tot 21.870 voor de Z.442

DINSDAGMARKT
Weinig vis

Op deze verkoopdag waren er slechts vijf vaartuigen aan de afslag, daarvan waren er drie van de Kreeftenput, één van de Kust, en één van de West. De 720 kg kreeftjes bekwamen prijzen die schommelden tussen de 1340 en de 1460 voor de grote, de kleine van 800 tot 950 en de kleinste slag bracht van 500 tot 590 F op.
De 1000 kg tongen werden aan iets hogere prijzen afgenomen dan gisteren, de grote van 86 tot 90 F de bloks van 83 tot 87 F en de fruits van 84 tot 87. Middensorteringen van 86 tot 90 voor de schone kleine en van 90 tot 92 voor de kleine waren opnieuw het duurst in afname De kleinste slag van 84 tot 85 F en slips waren er praktisch niet op de markt, de gemiddelde prijs bedroeg 86,56 F. Tarbotsoorten waren opnieuw duur, van 65 tot 70 voor de grote, van 40 tot 45 voor de middenslag. De Kreeftenput bracht vrij grote hoeveelheden ronde vissoorten aan, welke werden vlot afgenomen, van 21 tot 25 voor de kabeljauw en van 13 tot 20 voor de gullen. Wijtingsoorten van 6 tot 9 voor de grote en van 4 tot 5 voor de kleine. De opbrengsten van 80.410 voor de Z.495 tot 96.400 voor de Z.539 De Z.400 van de West met 58.580 en de B.601 van de Kust met 17.200

WOENSDAGMARKT

Veel tongen

Er waren 12 vaartuigen aan de afslag, daarvan waren er drie van de Kreeftenput, 2 van het Kanaal twee van de Noord, de overige waren kustvissers. Slechts 750 kg kreeftjes brachten renderende prijzen op, van 1190 tot 1580 voor de grote de kleine van 840 tot 940 F. De 5650 kg tongen waren praktisch allemaal afkomstig van het Kanaal, met een lichte daling waren de prijzen nog renderend, de grote van 83 tot 88 F de bloks van 82 tot 83 en de fruits van 80 tot 84 F. De middensorteringen van 82 tot 90 en de kleine van 89 tot 94 waren het duurst in afname. De kabeljauw en gullevissoorten waren in trek van 20 tot 24 en van 14 tot 20 voor de gullen,. De wijtingsoorten van 8 tot 9 voor de grote en de kleine van 3 tot 4 F. Grote platvissoorten waren het kleinst in aanvoer en ook het duurst, de grote haalden van 13 tot 16 de middenslag van 12 tot 14 en de 3e slag van 11 tot 12 F. De roggevissoorten waren in prijs gedaald de grote van 10 tot 11, de tilten van 9 tot 10 en de halve mans van 8 tot 9 F. De opbrengsten waren renderend voor het Kanaal van 127.830 voor de Z.420 tot 191.880 voor de Z.465. De Kreeftenput van 62.350 voor de Z.583 tot 107.100 voor de Z.500. De Noord, van 19.900 voor de Z.526 tot 71.260 voor de Z.468 — FR

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

In de jongste tijd is het meermalen gebeurd dat grote hoeveelheden van een bepaalde vissoort diende opgevangen. Oorzaak hiervan was **niet** dat deze vis van slechte kwaliteit was, maar wel omdat de handelswaarde op het huidig ogenblik dermate was dat praktisch geen afzet kon gevonden worden.

Door het Ministerie van Landbouw, in overleg met het bestuur van de Rederscentrale, werd derhalve besloten de volgende wijzigingen in verband met de minimummaten en -prijzen aan te brengen en dit vanaf maandag 31 augustus 1964.

1e Kategorie

Schelvis van + 40 cm in plaats van + 35 cm. Opvangprijs blijft 6 F/kg.

2e Kategorie

Totten van + 35 cm tot en met 60 cm in plaats van + 30 cm tot en met 35 cm. De opvangprijs blijft 4,40 F/kg.

Leng van + 40 cm tot en met 60 cm (al naar gelang het kommerciele vis is of niet). De opvangprijs blijft 4,40 F/kg.

Knorhanen welke aan 4,40 F/kg opgevangen werden, worden afgeschaft.

3e Kategorie

Kleine totten van + 27 cm tot en met 35 cm in plaats van 27 tot 30 cm. Opvangprijs 3,20 F/kg.

Sekretariaat Rederscentrale S.V.

Berichten van de Rederscentrale

OPVANGREGELING

Oostende	1	2	3	4	5	6	7	8
Zaterdag 29 oogst 1964	3.667	16.329	8.934	7.395	27.200	683.910		
Maandag, 31 oogst 1964	14.162	56.604	32.554	24.050	37.600	2.798.235		
Dinsdag, 1 sept. 1964	6.228	29.812	17.432	12.380	242.400	2.480.465		
Woensdag, 2 sept. 1964	22.827	100.923	47.496	53.427	70.500	1.872.118		
TOTAAL	**46.884**	**203.668**	**106.416**	**97.252**	**377.700**	**7.834.728**	**12,41 %**	**2,60 %**
Zeebrugge								
Donderdag, 27 oogst 1964	100	436	200	236	10.343	155.500		
Zaterdag 29 oogst 1964	392	1.363	784	579	5.850	129.690		
Maandag, 31 oogst 1964	6.505	25.888	13.010	12.878	46.702	579.940		
Dinsdag, 1 sept. 1964	1.533	6.180	3.066	3.114	23.902	336.230		
Woensdag, 2 sept. 1964	5.048	18.377	10.096	8.281	41.394	812.650		
TOTAAL	**13.578**	**52.244**	**27.156**	**25.088**	**128.191**	**2.014.010**	**10,59 %**	**2,59 %**
Nieuwpoort								
Donderdag, 27 oogst 1964	—	—	—	—	137	1.750		
Vrijdag, 28 oogst 1964	—	—	—	—	449	5.925		
Maandag, 31 oogst 1964	6.795	23.939	13.590	10.349	23.423	248.964		
Woensdag, 2 sept. 1964	5.929	20.235	11.858	8.377	20.550	239.764		
TOTAAL	**12.724**	**44.174**	**25.448**	**18.726**	**44.559**	**489.403**	**28,56 %**	**9,03 %**

1. Opvanggewicht
2. Opvangwaarde
3. Wederafstandswaarde
4. Tussenkomst
5. Aanvoergewicht
6. Aanvoerwaarde
7. % opvanggewicht t.a.v. aanvoergewicht
8. % opvangwaarde t.a.v. aanvoerwaarde

Waar bleven de 17 miljoen van de Korporatie of... oude koeien

Dat men 20 jaar na de oorlog nog steeds spreekt over een fonds tijdens de oorlog gevormd in het ministerie van bevoorrading door de Korporatie voor Vis, bewijst dat de kiezing weeral nabij is.

In de Federatie der Belgische Zeelieden waar men 50 F per dag vraagt aan de regering voor de oudstrijders zeelieden (20 jaar later) werd er beweerd dat er in de Korporatie 17 miljoen werd opgebracht waarmee het Zeliedenmonument werd betaald.

Niets is minder waar. Het monument van de Zeelieden is gespijsd door allerlei giften door een komitee samengebracht.

Wat de fondsen van de Korporatie betreft, die werden na de oorlog staatseigendom.

Het verwondert ons dat thans nog al die oude koeien uit de gracht worden gehaald, nadat dit alles reeds geregeld was.

Mevrouw Karel Giese ten grave gedragen

Zaterdag had onder grote belangstelling de begrafenis plaats van Mevrouw Karel Giese, geboren Agnès De Brouwere, welke zo jammerlijk verongelukte per auto ter hoogte van Oostburg.

Ondertussen vernemen we dat Karel Giese aan de beterhand is en spoedig genezen zal zijn.

Visser slachtoffer van verkeersongeval

Armand Verbeke, motorist aan boord van de Z.419 Dolfijn van dhr Jan Dobbelaere begaf zich op 28-8-1964 's avonds huiswaarts en stak ter hoogte van het huis Dumez de grote baan over. Hij werd er gegrepen door de personenauto bestuurd door dhr Willem De Beir uit Knokke. Armand Verbeke werd door de auto over beide tramlijnen geworpen. Dadelijk werd het slachtoffer overgebracht naar de kliniek te Knokke waar men een nekbreuk, een beenbreuk en kneuzingen over het ganse lichaam vaststelde.

Het slachtoffer verkeert nog altijd in bedenkelijke toestand.

NIEUWE ZUIVERING IN DE VISMIJN VAN OOSTENDE

Woensdag werd opnieuw een oneerlijk persoon op heterdaad betrapt toen hij zijn weggenomen vis in een pakhuis aan het veilig stellen was Het betrof dit keer de genaamde Ketels Bernard, tewerkgesteld bij de vervoerfirma Decuyper Zijn werk bestond erin grote partijen vis welke door groothandelaars gekocht werden op een platte wagen naar het pakhuis te voeren Dit keer was hij een partij aan het laden waar dichtbij een halve mand platvis stond Hij schoof die vis bij de haaien en deed van ieder ben haai enkele vissen weg om op die platvis te leggen Zo leek het dat er nog een ben haai stond Men liet hem rustig begaan maar eens in het pakhuis werd hij door de hallchef aangesproken en meegevoerd. Hij trachtte zich eerst uit de slag te trekken door te beweren dat hij dacht dat die vis bij de partij haai hoorde Nadien, ondervraagd door een politiekommissaris op het stadhuis, viel hij echter door de mand en bekende wel degelijk de vis te hebben gestolen

Opnieuw werd dus, de tweede keer in korte tijd, een visdief betrapt en opgeleid Ook hij zal hopelijk niet meer in de vismijn worden toegelaten Er zijn hier nog liefhebbers genoeg die men nog niet kon betrappen Misschien is deze tweede aanhouding in korte tijd een reden om de anderen aan te zetten hun oneerlijke praktijken te stoppen

Voor
nieuwbouw
en
herstellingen
van
schepen

N.V.
BELIARD-
MURDOCH

(2049)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	31-8-1964	1-9-1964	2-9-1964
Grote schelvis	13.80-14.—	15.20-22.—	14.60
Middelmatige schelvis	8.80-11.—	9.80-18.—	11.80-13.80
Kleine schelvis	.....	7.60	7.80
Kabeljauw	12.—15.60	11.20-19.20	7.20-15.—
Gullen	7.80 11.40	7.40-15.20	5.60- 7.20
Wijting	7.— 8.20	7.20- 8.60	6.20- 7.—
Schaat	19.60-21.40	20.—22.40	15.60-19.40
Zeebaars	6.40- 8.20	4.20- 7.40	4.— 6.40
Leng	4.40-11.80	4.40- 9.60	4.40- 8.—
Schartong	7.—12.—	7.60-14.—	6.60
Heilbot	32.—56.—	32.—64.50	26.—48.—
Koolvis	7.60- 8.60	7.60- 8.40	6.80- 7.80
Hondstong	3.60-12.—	4.40-12.—	4.60-11.—
Zeewolf	8.80-10.—	5.50-12.—	9.—11.40
Platen	.....	.....	.....

AFVAARTEN

DER VISSERSVAARTUIGEN UIT DE

Oostendse haven

DONDERDAG, 27 augustus
O.216, IJsland
O.224, IJsland
O.217, IJsland
O.286, IJsland
O.239, IJsland
O.275, Kanaal
O131, Kanaal
O.115, Kanaal
O.235, Kanaal
O.26, Kanaal
N.703, West
N.765, West
N.765, West
O.214, Noord

VRIJDAG, 28 augustus
O.228, IJsland
O.305, Noordzee
O.114, Kanaal
O.218, Kanaal
O.188, Kanaal
O.196, West
N.715, West
O.268, Noord
O.148, Noord
O.132, Noord

ZATERDAG, 29 augustus
Z.212, Noordzee
O.195, Kanaal
O.295, Kanaal
O.509, Kanaal
N.185, West
Z.549, Kreeft
O.191, Kreeft
O.127, Noord

MAADAG, 31 augustus
Z.516, Kanaal
O.119, Kanaal
N.730, West
N.728, West
N.732, West
Z.593, Kreeft

DINSDAG 1 september
O.85, IJsland
Z.546, Kanaal
Z.419, Kanaal
O.267, West
O.220, Noord

WOENSDAG, 2 september
O.129, IJsland
O.242, IJsland
Z.547, Kanaal
N.720, West
O.147, West
Z.184, West
N.763, West
O.34, Noord
O.35, Noord
O.180, Noord

Zeebrugse haven

DONDERDAG, 20 augustus
Z.551, Kreeftenput
Z.452, Kanaal

VRIJDAG, 21 augustus
Z.444, Kanaal
Z.408, Noord

ZATERDAG, 22 augustus
Z.437, Kreeftenput
Z.417, Kreeftenput
Z.570, Kreeftenput
Z.405, Kanaal

MAANDAG, 24 augustus
Z.540, Kanaal
Z.482, Kanaal

DINSDAG 25 augustus
Z.25, Kanaal
Z.463, Kreeftenput
Z.491, Kreeftenput

DONDERDAG, 27 augustus
Z.581, Kanaal
Z.603, Noord
Z.560, Noord
Z.580, Kreeftenput
Z.402, Kanaal

VRIJDAG, 28 augustus
Z.430, Noord
Z.462, Noord
Z.591, Noord
Z.590, Noord
Z.277, Noord
Z.600, Kanaal
Z.598, West

ZATERDAG, 29 augustus
Z.262, Kanaal
Z.431, Kanaal
Z.563, Kanaal

ZONDAG, 30 augustus
Z.471, Kreeftenput
Z.432, Kreeftenput

MAANDAG 31 augustus
Z.523, Noord
Z.24, Noord
Z.562, Kanaal
Z.564, Kanaal
Z.407, Kreeftenput
Z.201, Kreeftenput
Z.544, Noord
Z.514, Noord

OOSTENDSE MARKT IN CIJFERS

ZATERDAG, 29 OOGST 1964

KANAAL			Tong	
O.254	17	40	1550	155.410
Z.509	18	40	2500	248.240
WEST			**Tong**	
N.732	7	120	100	51.380
KREEFTENPUT			**Tong**	
Z.549	10	60	200	96.230
			1200	kreeft
Z.593	12	160	250	99.390
			400	kreeft

MAANDAG, 31 OOGST 1964

IJSLAND			Kreeft	
O.242	18	750	1500	365.440
O.129	18	960	1200	357.340
O.282	17	930	1300	426.540
NOORDZEE				
O.180	14	400	—	129.320
NOORD				
O.135	11	170	—	79.170
KANAAL			Tong	
O.159	17	20	2300	208.300
O.34	17	180	300	151.750
O.301	17	150	700	152.310
O.37	14	300	200	193.035
Z.516	16	140	1600	210.380
WEST				
N.730	8	80	100	52.230
Z.184	9	80	200	62.980
N.720	8	140	500	112.980
N.763	9	160	—	74.370
N.728	6	90	200	61.240

DINSDAG, 1 SEPTEMBER 1964

IJSLAND			Kreeft	
O.90	18	1950	—	768.340
O.333	18	850	1200	390.210
O.231	17	700	1500	362.700
NOORD				
O.204	9	350	—	163.070
KANAAL			Tong	
O.192	14	250	—	146.695
O.312	14	160	—	117.430
O.35	16	200	1000	209.400
Z.546	14	80	1700	195.140
WEST				
O.77	9	100	—	48.990
O.142	8	100	—	40.130

WOENSDAG 2 SEPTEMBER 1964

IJSLAND			Kreeft	
O.316	19	1100	—	423.913
O.108	19	650	1500	326.580
NOORD				
O.154	12	250	—	90.220
O.66	11	350	—	149.350
O 457	11	300	—	107.240
WEST			Tong	
N.765	5	200	—	65.850
O.225	5	40	200	36.840
O.327	6	40	400	57.190
KANAAL			Tong	
Z.527	16	80	1400	156.590
Z.547	16	100	700	119.380
O.193	16	20	1900	181.580
O.160	15	200	—	104.060

VERWACHTINGEN

ZATERDAG 5-9-1964

Kanaal : O.247 (2.000 T — 10 kr., 20 vis) — O.229 (2.000 T — 10 kr., 10 vis) — O.156 (10 vis — 2.000 tong — 10 kr.) — Z.262 (20 vis — 1.200 tong).

MAANDAG 7-9-1964 :

IJsland : O.250 (800 b. vis — 50 kr.) — O.318 — O.269.
Noordzee : O.292.
Kanaal : O.38 — Z.537.

DINSDAG 8-9-1964 :

IJsland : O.317 — O.459.
Noord : O.214.
Kanaal : O.346 — O.141 — Z.543 — O.109.
West : O.267.

DINSDAG OF WOENSDAG :
IJsland : O.324.

WOENSDAG 9-9-1964 :

IJsland : O.215.
Noordzee : O.335.
Noord : O.165.
Kanaal : O.155 — O.118 — O.151 — O.369 — O.287.

In de loop van de week op onbepaalde dag :

O.124 — O.305 (vermoedelijk met haring).

PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 6 tot 12 september 1964.

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

Alle dagen te 10 en 15 u.
Op 6 september bijkomende afvaarten te 0,30, 9.20 en 15.45 u.
Op 11 september bijkomende afvaart te 15 45 u.
Op 12 september bijkomende afvaarten te 9,20 en 15,45 u.

Afvaarten uit Dover :
Alle dagen te 12 en 17 u.
Op 6 september bijkomende afvaarten te 01, 10,15, 11.30 en 16.30 u.
Op 7 september bijkomende afvaart te 11,30 u.
Op 12 september bijkomende afvaarten te 11 30 en 16.30 u.
Op 12 sesptember bijkomende afvaarten te 11,30 en 16.30 u.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende :

Dagelijks te 1.45, 13.45 en 18,15 u.
Op 6 en 12 september bijkomende afvaarten te 6,15, 8 en 20 u.
Op 7 september bijkomende afvaarten te 6.15 en 8 u.
Op 11 september bijkomende afvaarten te 6.15 en 20 u.

Afvaarten uit Dover :

Dagelijks te 11,30, 19 en 23.30 u.
Op 6 en 12 september, bijkomende afvaarten te 01, 07 en 13 u.
Op 11 september bijkomende afvaart te 7 u.

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Maks.	Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

29-8	5	27.200	683.910			
31-8	15	237.600	2.798.235			
1-9	10	242.400	2.480.465			
2-9	12	172.500	1.872.118			
	42	**679.700**	**7.834.728**			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

26-8	16	1.477	29.437	13.—	27.—	
27-8	18	1.419	26.931	15.—	25.—	
28-8	16	1.049	24.863	— —	— —	
29-8	6	304	11.920	32.—	42.—	
31-8	15	1.564	33.339	15.—	28.—	
1-9	13	1.497	31.015	16.—	27.—	
	84	**7.310**	**157.505**			

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

27-8	25	4.222	96.704	11.—	45.—	
28-8	25	4.893	118.093	11.—	50.—	
29-8	5	768	29.691	31.—	59.—	
31-8	17	4.202	140.488	21.—	54.—	
1-9	19	4.188	78.790	4.—	47.—	
2-9	18	3.583	83.115	15.—	39.—	
	109	**21.965**	**546.881**			

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

27-8	8	10.343	155.500	15.50
29-8	10	5.850	129.690	22.10
31-8	18	46.702	579.940	12.50
1-9	6	23.902	336.230	14.06
2-9	14	41.394	812.650	19.63
	56	**128.191**	**2.014.010**	**15.80**

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

27-8	8	840	66.750	79.40
29-8	10	667	56.080	84.—
31-8	18	2.379	201.840	84.03
1-9	6	1.018	88.120	86.56
2-9	14	5.650	474.020	83.90
	56	**10.554**	**886.810**	**84.—**

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

27-8	15	771	19.272	21.—	29.—	25.—
28-8	13	607	21.065	30.—	39.—	34.70
29-8	3	115	5.036	41.—	46.—	43.70
31-8	13	1.003	22.862	20.—	29.—	22.78
1-9	15	1.254	20.949	14.50	19.—	16.70
2-9	11	838	14.255	14.50	20.—	16.01

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

27-8	1	137	1.750
28-8	1	449	5.925
31-8	10	23.423	248.964
2-9	8	20.550	132.764

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

DONDERDAG, 27 OOGST

Z.523	10	300	50	58.060
Z.532	7	300	30	47.250
Z.458	4	100	25	17.550
Z.24	7	100	30	22.530
Z.47	1			1.720
Z.270	1			1.920
Z.525	1			4.110
Z.525	1			2.360
				155.500

ZATERDAG, 29 OOGST

Z.47	1			2.560
Z.47	1			1.550
Z.270	1			690
Z.270				2.060
Z.524	1			2.920
Z.524	1			1.780
Z.525	1			2.280
Z.525	1			610
Z.548	8	50	50	54.130
			30	kreeft
Z.564	10	500	50	61.110

MAANDAG, 31 OOGST

Z.22	3	50	15	10.240
Z.577	3	80	20	20.190
Z.467	3	70	5	10.820
Z.442	3	60	30	21.870
Z.454	3	30	15	11.760
Z.775	11	120	90	64.820
Z349	10	100	90	49.720
Z.561	2	200	20	17.030
Z.477	4	40	20	15 600
Z.30	9	180	70	47.670
Z.415	5	50	35	38 980
Z.403	9	50	35	38.980
Z.510	8	150	40	29 990
Z.602	4	100	35	19 970
Z.257	10	20	90	75.240
			20	kreeft
Z.517	4	50	35	19.770
Z.453	8	150	60	51.550
				579.940

DINSDAG, 1 SEPT.

Z.400	10	50	60	58 580
B.601	4	40	20	17 200
Z.495	10	150	70	80 410
			5	kreeft
Z.435	10	100	100	81 610
Z.539	10	150	85	96.400
			6	*kreeft*
Z.524	1			2.030
				336.230

WOENSDAG, 2 SEPT.

Z.500	11	300	110	107.100
			5	kreeft
Z.511	11	300	90	81.190
			5	kreeft
Z.583	11	200	50	62.350
			5	kreeft
Z.538	6	80	50	25.550
Z.553	6	100	40	34.660
Z.468	10	300	75	71.260
Z.526	4	20	15	19.900
Z.764	5	80	35	21.980
Z.499	5	100	15	25 390
Z.420	15	900	70	127.830
Z.465	15	2000	50	191 880
Z.445	7	50	30	36.750
Z.524	1			1.170
Z.525	1			5.640
				812.650

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG, 27 OOGST 1964

N.716 1.750

VRIJDAG, 28 OOGST 1964

N.276 5.925

MAANDAG, 31 OOGST 1964

N.788	8.636	N.725	5.381
N.790	10.719	N.7	47.791
N.722	53.114	N.701	40.751
N.744	11.145	N.3	19.940
N.36	21.658	N.734	29.829

DINSDAG, 1 SEPTEMBER 1964

N.209	46.595	N.737	29.618
N.807	29.871	N.805	31.953
N.740	28.953	N.93	38.540
N.741	26.104	N.716	1.130

MARKTBERICHTEN

ZEEBRUGGE

	31-8-1964	1-9-1964	2-9-1964
Grote tong — Grosse sole	83 85	86-90	83-88
Bloktong — Sole moyenne	83-85	83-87	82-83
Fruittong — Sole 3/4	83-90	84-87	80-84
Schone kleine tong — Petite sole	83-90	86-90	82-90
Kleine tong — Toute petite sole	92-94	90-92	89-94
Grote tarbot — Turbot gros	65-72	65-70	63-70
Midd. tarbot — Turbot moyen	40-52	40 45	55-60
Varia — Divers	28-32	30-35	35-40
Griet — Barbue	35-45	30-39	34-42
Pieterman — Grande vive	... ...	... ...	... ...
Grote pladijs — Grosse plie	11-13	12-13	13-16
Middelm. pladijs — Plie moyenne	12-13	11-12	12-14
Kleine pladijs — Petite plie	8-11	9-10	11-12
Deelvis — Portion	4- 7	5- 7	6- 9
Kabeljauw — Cabillaud	23-25	21-25	20-24
Gul — Petit cabillaud	14-21	13-20	14-20
Keilrog — Raie radiée	... ...	... ...	... ...
Rog — Raie	12-13	12-14	10-11
Tilten	10-12	10-11	9-10
Scherpstaarten	10-14	10-12	10-11
Halve man	8- 9	7- 9	8- 9
Grote wijting — Gros merlan	5- 8	6- 9	8- 9
Kleine wijting — Petit merlan	... ...	... ...	... ...
Bot — Flet	5- 8	4- 8	8-10
Schar — Limande	10-14	8-10	8-10
Zeehaai — Aiguillat	8-12	8- 9	7- 8
Zeehond — Chien de mer	... ...	... ...	... ...
Robaard — Grondin rouge	... ...	... ...	... ...
Knorhaan — Grondin			

NIEUWPOORT

	27-8-'64	28-8-'64	31-8-'64	2-9-'64
Grote tong — Grosse sole	90	100	85	77-80
Bloktong — Sole moyenne	90	100	82	76 80
Fruittong — Sole 3/4	90	100	84	80-83
Schone kleine tong — Petite sole	90	107	88	84-86
Kleine tong — Toute petite sole	90	100	84-88	80-84
Grote tarbot — Turbot gros	... ...	... ...	65	63-64
Midd. tarbot — Turbot moyen	... ...	60	50	54-56
Varia — Divers	... ...	... ...	50	45-47
Griet — Barbue	... ...	... ...	40 ...	45-50
Pieterman — Grande vive	... ...	... ...	... ...	... ...
Grote pladijs — Grosse plie	18	18	12	14-15
Middelm. pladijs — Plie moyenne	18	18	8-14	8-12
Kleine pladijs — Petite plie	5	5	4- 8	5- 7
Deelvis — Portion	... ...	... ...	... ...	... ...
Kabeljauw — Cabillaud	... ...	... ...	... ...	... ...
Gul — Petit cabillaud	... ...	... ...	... ...	17-19
Keilrog — Raie radiée	... ...	... ...	20	... ...
Rog — Raie	... ...	12	12-11	11-13
Tilten	... ...	8	9- 8	8-10
Scherpstaarten	... ...	9	9- 5	6- 9
Halve man	... ...	... ...	... ...	... ...
Grote wijting — Gros merlan	... ...	... ...	10	7- 9
Kleine wijting — Petit merlan	... ...	... ...	3- 6	3- 4
Bot — Flet	... ...	... ...	... ...	... ...
Schar — Limande	... ...	... ...	16- 5	4-12
Zeehaai — Aiguillat	... ...	... ...	8	3- 6
Zeehond — Chien de mer	... ...	4...	9- 7	9-10
Robaard — Grondin rouge	... ...	... ...	... ...	... ...
Knorhaan — Grondin	... ...	5	3- 5	4- 6

GENT

Driekwarttongen 130, voorkleine tongen 120, grote tarbot 130, middelmatige tarbot 95, kleine tarbot 60, middelmatige griet 110, kleine griet 55, grote iek 35-38, iek 3e slag 25, grote schelvis 68, middelmatige schelvis 55, rog 55-70, kabeljauw 50-82, repen gullen 70, hozemondhamme 76, wijting 20-25, makreel 25, rode knorhaan 30, repen zeebaars 60, gepelde haringshaai 55-90, heilbot 110, koolvis 35, zalm 200, garnalen 60-80, forel 90 en kreeftjes 80 F.

BRUSSEL

Driekwarttongen 135, voorkleine tongen 125, grote tarbot 135, kleine tarbot 62, kleine griet 54, grote iek 36-42, middelmatige schelvis 60-75, rogvlerken 65-78, kabeljauw 55-80, repen gullen 68, hozemondhamme 78, wijting 26-30, makreel 35-40, rode knorhaan 38, repen zeebaars 66-78, heilbot 120, koolvis 40, garnalen 70-90, forel 95 en kreeftjes 90 F.

De evolutie van onze Vissersvloot in 1963

In ons vorig nummer hadden wij het, in verband met de evolutie van onze vissersvloot in 1963, ondermeer over de ouderdom van de scheepsrompen en de voortstuwingsmachines, evenals over de in onze vloot belegde kapitalen.

In huidig nummer gaan wij verder, waarbij wij het hoofdzakelijk zullen hebben over de bemanningen.

X X X

1. Aantal aangemonsterde zeelieden

Zoals gezegd omvatte onze nationale vissersvloot op 31 december 1963 in het totaal 396 eenheden. *Hiervan waren er op hetzelfde tijdstip* 348 bemand. Het aantal ingescheepte zeelieden bedroeg 1.493 tegen 1.638 einde 1962. Dit betekent dus een daling van het aantal vissers van 145 man.

Van de 1.493 hogergenoemde vissers behoren er 1.207 of 80,84% tot het dek- en gespecialiseerd personeel, terwijl er 286 of 19,16 % tot het machinepersoneel behoren.

Als wij nu per scheepsklasse het gemiddeld aantal aangemonsterde vissers per vaartuig gaan berekenen krijgt men volgende tabel :

Scheepsklasse I :	2,71 man
Scheepsklasse II :	3,09 man
Scheepsklasse III :	4,18 man
Scheepsklasse IV :	5,27 man
Scheepsklasse V :	6,38 man
Scheepsklasse VI (m.)	11,18 man
Scheepsklasse VI (st.)	17,00 man

Over het geheel van de vissersvloot genomen krijgen wij dus per schip een gemiddelde bemanning van 4,29.

Hieronder geven wij nu een indeling van de bemanningen volgens de aan boord uitgeoefende funkties :

a) Dekpersoneel en specialisten

Scheepsklasse	Schipp. (1)	Stuurm.	Bootsm.	Matroos	L. Matr.	Sch. J. (2)	Kok	Radio-telegr.	Totaal
I Mot.	62	—	—	79	3	6	—	—	150
II Mot.	56	—	—	75	6	4	—	—	141
III Mot.	140	14	—	250	26	29	—	—	459
IV Mot.	65	45	—	153	4	11	—	—	278
V Mot.	13	12	—	39	3	2	—	—	69
VI Mot.	11	11	3	51	8	4	5	4	97
VI St.	1	1	—	8	1	—	1	1	13
Totaal	348	83	3	655	51	56	6	5	1.207

(1) Waaronder 81 schippers-motoristen.
scheepsjongens waren aangemonsterd, telde men 18 matrozen en 42 lichtmatrozen, beneden de 18 jaar ; deze kunnen volgens de wet op de aanwerving van het personeel der zeevisserij, van 23 september 1931, eveneens als scheepsjongen beschouwd worden, zodat op 31 december 1963 het aantal dekscheepsjongens 116 bedroeg.

b) Machinepersoneel

Scheepsklasse	FUNKTIES: Ie mot.	H. mot. (1)	Ie mach.	H. ma.	Ie stuur.	H. stuur.	Totaal
I Mot.	18	—	—	—	—	—	18
II Mot.	32	—	—	—	—	—	32
III Mot.	127	—	—	—	—	—	127
IV Mot.	65	—	—	—	—	—	65
V Mot.	13	1	—	—	—	—	14
VI Mot.	11	15	—	—	—	—	26
VI St.	—	—	1	1	1	1	4
Totaal	266	16	1	1	1	1	286

(1) Waarvan 3 minder dan 18 jaar.

C. Samenvattende tabel van dek- en machinepersoneel

Scheepsklasse	Aantal bemande schepen	BEMANNINGEN: Dek	Machine	Totaal	Gemiddeld p/bemand vaartuig
I Mot.	62	150	18	168	2,71
II Mot.	56	141	32	173	2,71
III Mot.	140	459	127	586	3,09
IV Mot.	65	278	65	343	4,18
V Mot.	13	69	14	83	5,27
VI Mot.	11	97	26	123	6,38
VI St.	1	13	17	17	11,18
Totaal	348	1.207	286	1.493	17,00
%		80,84 %	19,16 %	100 %	4,29

Onder de 348 schippers zijn er 113 reders of 32,47 % die op hun eigen vaartuig als schipper zijn aangemonsterde ; van de 286 eerste en hulpmotoristen zijn er 17 of 5,94 % reders-eigenaars en van de 655 matrozen zijn er 7 of 1,06 % *eveneens eigenaar van het vaartuig* waarop zij zijn aangemonsterd.

In het totaal zijn er dus 137 reders-eigenaars aangemonsterd. Als wij de onderverdeling maken per scheepsklasse krijgen wij volgende tabel :

Scheepsklasse I :	38 of 27,74 %
Scheepsklasse II :	30 of 21,90 %
Scheepsklasse III :	51 of 37,22 %
Scheepsklasse IV :	15 of 10,95 %
Scheepsklasse V :	3 of 2,19 %

X X X

Hoe doet de onderverdeling van deze bemanningen zich voor per haven ? Dit kan heel duidelijk uit de hieronderstaande tabel afgelezen worden, terwijl tevens het gemiddelde aantal vissers per vaartuig wordt weergegeven voor de vier vissershavens.

Indeling volgens de bemaningen per vissershaven

Vissershaven	Aantal bemande schepen	Gemonsterde Zeelieden: Totaal	Gemidd. per schip	% op het totaal aangem. bemanning
Oostende	146	725	4,96	48,56
Zeebrugge	149	583	3,91	39,05
Blankenberge	2	8	4,00	0,54
Nieuwpoort	51	177	3,47	11,85
Totaal	348	1.493	4,29	100,00

2. De ouderdom van de vissers :

Op 31 december 1963, telde men 2.043 vissers. Hiervan waren er 1.493 aangemonsterd en 550 afgemonsterd. De ouderdom van deze vissers lag begrepen tussen 14 en 70 jaar.

De indeling van de ouderdom der vissers, met inbegrip van de afgemonsterden, volgens kategorieën van vijf jaar, kan als volgt worden samengevat :

1) Dekpersoneel

a) Schippers (436)

28 of 6,43 % van 21 tot 25 jaar
66 of 15,14 % van 26 tot 30 jaar
76 of 17,44 % van 31 tot 35 jaar
72 of 16,51 % van 36 tot 40 jaar
71 of 16,28 % van 41 tot 45 jaar
55 of 12,61 % van 46 tot 50 jaar
33 of 7,57 % van 51 tot 55 jaar
24 of 5,50 % van 56 tot 60 jaar
11 of 2,52 % van 61 tot 65 jaar

b) Ondergeschikt dekpersoneel (1.227)

54 of 4,40 % van 14 tot 15 jaar
319 of 25,99 % van 16 tot 20 jaar
234 of 19,07 % van 21 tot 25 jaar
159 of 12,96 % van 26 tot 30 jaar
134 of 10,92 % van 31 tot 35 jaar
81 of 6,60 % van 36 tot 40 jaar
79 of 6,44 % van 41 tot 45 jaar
71 of 5,79 % van 46 tot 50 jaar
48 of 3,91 % van 51 tot 55 jaar
25 of 2,04 % van 56 tot 60 jaar

Publicontrol P 5



moderne meerkabel van enkelvoudige ATLAS-draden en een kern van PERLON Bayer-strengen . . .
7 winstpunten voor uw scheepsuitrusting :

1 Hoge breekweerstand (breeklengte ± 30 km)
2 Grotere weerstand aan afschuring, weersomstandigheden en allerlei schadelijke stoffen
3 Geringere rek : 24 % bij het breekpunt
4 Blijvende elasticiteit 100 %
5 Buitengewone waterdichtheid : PERLON is slechts voor 3 tot 5 % vochtopslorpend
6 Bijzondere hanteerbaarheid dankzij zijn miniem gewicht
7 Uitzonderlijke elektrische isolatie

ATLAS

Brevet Farbenfabriken Bayer AG Leverkusen

FABRICAGE-PATENT : CABCORD N.V.
ALGEMENE MAATSCHAPPIJ VOOR TOUW- EN STAALDRAADKABELS. KAPELLESTRAAT 44 HAMME-OP-DURME. BELGIË

19 of 1,55 % van 61 tot 65 jaar
4 of 0,35 % van 66 tot 70 jaar

2) Machinepersoneel

a) Motoristen en Machinisten (341)

18 of 5,28 % van 18 tot 20 jaar
45 of 13,20 % van 21 tot 25 jaar
43 of 12,61 % van 26 tot 30 jaar
56 of 16,43 % van 36 tot 40 jaar
29 of 8,50 % van 41 tot 45 jaar
34 of 9,97 % van 46 tot 50 jaar
42 of 12,32 % van 51 tot 55 jaar
23 of 6,74 % van 56 tot 60 jaar
9 of 2,64 % van 61 tot 65 jaar
1 of 0,29 % van 66 jaar.

De gemiddelde ouderdom van 't ganse visserspersoneel (de afgemonsterde vissers inbegrepen) bedraagt 33 jaar en 1 m.
van de schippers 39 jaar en 4 m.
van het ondergeschikt dekpersoneel 29 jaar en 4 m.
van de motoristen en machinisten 38 jaar en 2 m.
van het ondergeschikt machinepersoneel 35 jaar en 2 m.

Totdaar dit overzicht voor deze week. Volgende week gaan wij verder met deze beschouwingen over de bemanningen, terwijl wij tevens de rederijen zullen behandelen. — B

(Vervolgt)

TE KOOP

Stalen vissersvaartuig

met 250 PK Kromhoutmotor, lengte 24,5 meter.
Alles 3 jaar oud en zeer goed onderhouden.
Schrijven bureel blad nr 5256V.

Oneerlijke praktijken inzake kwaliteit van vis

Men schrijft ons :

Een viskoper liep dinsdagmorgen bij ons aan om ons persoonlijk de vaststelling te laten doen van praktijken die waarlijk door de beugel niet kunnen.

Er werden door hem zes bennen schelvis in de markt gekocht van een grote IJslander. De vis was eerste kwaliteit en werd dan ook als dusdanig door deze koper gemijnd. Bij het sorteren in het pakhuis werden niet min dan twee bennen gevijlde en slechte vis uit deze zes bennen gehaald. Vreemd was het echter dat bovenaan schelvis van eerste kwaliteit lag. Louter toeval is hier niet mogelijk, zodat er werkelijk een bedriegelijk inzicht aanwezig was. Gezien de bennen getekend waren en gezien de koper deze bennen heeft zien opladen, kan er van verwisseling geen sprake zijn. De voerders zijn trouwens formeel in hun getuigenis. De bijgeroepen kommissaris in gezelschap van een keurder heeft de koper een gedeeltelijke voldoening geschonken en heeft 55 kg als volstrekt oneetbaar laten afkeuren. Niettegenstaande nog een gedeelte gekwetst en/of gevijld was, was deze vis toch genietbaar en bleef bij overeenkomst tussen de partijen aan de koper.

In dit verband laat de koper opmerken dat men terecht het stelen in de vismijn een schande noemt, maar dat bedriegen zoals men het hier met opzet deed, eveneens een vorm van stelen is waar men niet streng genoeg kan tegen optreden. Dergelijke voorvallen doen een wantrouwen onder de kopers ontstaan waardoor men geneigd wordt een mindere prijs te mijnen omdat men terecht rekening moet houden met de mogelijkheid van verdoken slechte vis. Men beschikt theoretisch over de mogelijkheid de bennen om te draaien, maar het ware de marktregeling in de war sturen moest men dit van alle bennen doen of eisen. Er is dus een zeker wederzijds vertrouwen nodig en de officiele instanties kunnen niet genoeg doen om dit vertrouwen te bevorderen door zeer streng op te treden in gevallen waar het inzicht van bedrog bewezen is. Men kan aannemen dat ter goede trouw eens bij het sorteren een vis in een verkeerde ben terecht komt, maar 30 % slechte vis en dan nog telkens midden of onder in de ben sluit toevalligheid volledig uit.

Men zou dus niet alleen deze vis moeten afkeuren, maar tevens een sanktie voorzien opdat men deze praktijken niet meer zou herhalen. Inderdaad wanneer oneerlijkheid niet alleen niet loont, maar gestraft wordt, zal men er eerder van afzien.

Nota der Redaktie

Zolang er in de vissershaven een private visafslager is, wiens enig doel is kliënteel te ronselen ten nadele van de kwaliteit, het gewicht en de opvangregeling, zullen dergelijke ongeoorloofde praktijken bestaan en aangemoedigd worden al was het maar om de reder-klient te behouden.

De officielen moeten tegenover dergelijke praktijken er met de grove borstel doorgaan, want voor sommigen telt geld boven eerlijkheid.

Vispropaganda St.-Amandsberg

Volgende aktiviteiten zullen tijdens de maand september door sekretaris J. Terryn afgelegd worden :

21 SEPTEMBER

Bezoek Coupure - volmakingskursus. 9-10 uur : theorie diepvries en 10-13 uur praktijk, volledig menu.

29 SEPTEMBER

Voordracht in Vogelsangkaai te Gent van 17.30 tot 18.30 uur.
Daarna proeven en gezellig samenzijn.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER STIJGEN

Zeebrugse vissersvloot bezit twee nieuwe eenheden

De doop van de Z.563

Zoals vorige week in ons blad gemeld, had op donderdagnamiddag 27 augustus de doopplechtigheid plaats van de Z.563 « Zee Adelt ».
Het vaartuig werd op de scheepswerven Leon Degraeve en Zoon te Zeebrugge gebouwd voor rekening van dhr Louis Demunter uit Zeebrugge en dhr Gilbert Ponjaert uit Blankenberge. Het meet bruto 57.18 ton en netto 18.84 ton. De lengte bedraagt 21 m, de breedte 5,50 m en de holte 2,75 m. Het kreeg een motor MAN van 210 pk met keerkoppeling LOHMANN 5/1 door de firma Crombez & Fockenier ingebouwd, terwijl de elektrische installatie van 24 V verzorgd werd door de firma H. Jaumain uit Zeebrugge. Verder beschikt het vaartuig nog over een hulpmotor van 11 PK die de reservedynamo, de kompressor en de storkpomp bedient. De firma SAIT zorgde voor de zender, ontvanger, de tweede ontvanger, de dieptemeter en de decca navigator ; de firma Brusselle uit Nieuwpoort voor de vislier.

De plechtigheid

Om 15 uur stipt werd met de doopplechtigheid een aanvang genomen door E.H. Van Dongen, terwijl het zoontje en het dochtertje van de mede-eigenaar Gilbert Ponjaert als peter en meter fungeerden. Op te merken viel dat een groot aantal toeristen van op de kade deze doopplechtigheid met veel aandacht volgden.

De bemanning

De bemanning bestaat uit schipper-eigenaar Gilbert Ponjaert uit Blankenberge, De Langhe Willy uit Heist als motorist, Wille Robert uit Blankenberge en Sekeet Gilbert uit Zeebrugge als matrozen.

Er mag nog gezegd worden dat het vaartuig, gezien de kleine omvang van de motor, over een groot visruim beschikt. Ook de eetruimte is bovendeks terwijl in het logiest 5 kooien voorzien zijn.

den we het genoegen voor ons eerst te bouwen vaartuig te mogen rekenen op de grote steun van Burgemeester Vandamme, die ook het peterschap over het eerste schip aanvaardde, we hadden niettemin af te rekenen met tal van moeilijkheden die niet altijd ontstonden uit de aard van de werken zelf, maar die meestal te wijten waren aan allerlei misverstanden, aan wantrouwen en soms ook aan moedwil van mensen uit of buiten het bedrijf.

De werf heeft echter nooit geen onbezonnen risiko's genomen en ons eerste type vaartuig hebben we daarom volledig gebouwd onder toezicht en kontrole van een erkend klassificatiemaatschappij, die in ons geval het bureau Veritas is geweest.

Dit heeft meegebracht, dat wij aldus modellen, plannen en berekeningen kregen die slechts zeer weinig werven ter beschikking hebben, maar voor ons een basis moesten worden voor alle latere bestellingen.

In een periode dat er slechts te Brugge één werf stalen vissersvaartuigen bouwde en wij omzeggens in staalbouw met geen konkurrentie moesten rekening houden, werden wij nochtans gehandikapeerd door het traditionalisme van onze reders, die weigerden te geloven dat een ijzeren schip beter zou kunnen zijn dan een houten.

Het zijn, zoals zo vaak in onze visserij, de Nederlanders geweest die ons de les zijn komen spellen en onze visserij hebben doen inzien, dat een stalen vissersvloot de enige toekomst was, terwijl een houten vloot hopeloos verouderd en onrendeerbaar zou worden.

Sindsdien is de vraag naar stalen schepen met de dag gegroeid, maar hadden wij af te rekenen met de konkurrentieprijzen in Nederland, die uit velerlei oorzaken aanzienlijk lager lagen dan bij ons, terwijl de Nationale maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid omzeggens geen beperkingen oplegde aan de rederijen, die in het buitenland wensten te bouwen.

Zonder ook maar éénmaal te overwegen geen bestellingen voor nieuwbouw meer te aanvaarden, hebben wij toen toch gemeend, naar andere werkmogelijkheden te moeten uitzien en is ons plan gegroeid om te Zeebrugge een slipway te bouwen. Ook voor dit plan is de steun van Burgemeester Vandamme onmisbaar gebleken, en niettegenstaande men uitzonderlijk een slipway voor Zeebrugge onno-

Receptie bij de Scheepswerf Bocher

De scheepswerven P.V.B.A. Bocher hadden er aan gehouden, ter gelegenheid van de doopplechtigheid van de Z.451 Pacem in Terris, hun werkhuizen open te stellen voor pers en publiek. Daarvan hadden velen gretig het aanbod aangenomen, zodat deze receptie tot een grote plechtigheid uitgroeide.

Men bemerkte er talrijke voor-aanstaande personaliteiten uit de visserijmiddens, o.a. volksvertegenwoordiger Dries Claeys, dhr Vandamme, burgemeester van Brugge, dhr Hovart, direkteur van het proefstation, dhr Vandenberghe, direkteur van Hulp in Nood en Scap, dhr Deroose, direkteur van Hand in Hand, dhr Van Gelder, waterschout te Zeebrugge, dhr Tijdtgat van Metal-Union, Brugge en de pers, reders die hun verrtouwen aan de firma Bocher hadden betoond en er hun vaartuig hadden laten bouwen, techniekers, e.a.

Dhr Descheemaecker zorgde voor de inleiding waarin hij als vriend van dhr en mw Bocher pers en personaliteiten welkom heette. Hij drukte zijn tevredenheid uit omdat de werf heden zijn twintigste vaartuig heeft afgewerkt en een gans kompleks (werf en slipway) heeft opgericht. Hij sprak met veel lof over het nieuwste snufje dat begin volgend jaar van de werf zal komen nl. de hektrawler van dhr Raymond Snauwaert, waarvan minister Bertrand het peterschap heeft aangenomen. Het zal een nieuwe gelegenheid zijn om van de werf Bocher te spreken.

Daarop nam mw Bocher in naam van de firma zelf het woord om een overzicht te geven van de prestaties der werf. Wij menen het de moeite waard hieronder haar woorden weer te geven :

Mijnheer de volksvertegenwoordiger, Mijnheer de burgemeester, mevrouwen, mijne heren.

In naam van de pvba Bocher moet ik u allen danken voor uw aanwezigheid en u van harte welkom heten op ons tienjarig bestaan. Zo dadelijk zal het twintigste schip op onze werven gemaakt, gedoopt worden. Met enige fierheid mogen we terugblikken op wat gedurende deze tien jaar werd gepresteerd na de vele moeilijkheden waarin vaak moest worden gewerkt.

Met trots mogen wij in herinnering brengen dat, toen tien jaar geleden een stalen vissersvaartuig voor Zeebrugge bijna een rariteit was, het wel erg gedurfd was met een werf te beginnen, die uitsluitend stalen vaartuigen zou bouwen. Dat er nadien op onze kust meerdere werven hebben omgeschakeld van houtbouw naar staalbouw, is wel het sterkste bewijs, dat de durf van tien jaar geleden erg baanbrekend mag worden genoemd. Men heeft het de werf Bocher echter niet altijd erg gemakkelijk gemaakt. Wel integendeel ; en al had-



BOVEN : de bemanning van het nieuw vaartuig Z.563 « Zee Adelt ». MIDDEN : een zicht tijdens de doopplechtigheden. ONDER : het nieuwe vaartuig verlaat de haven voor de maiden-trip.

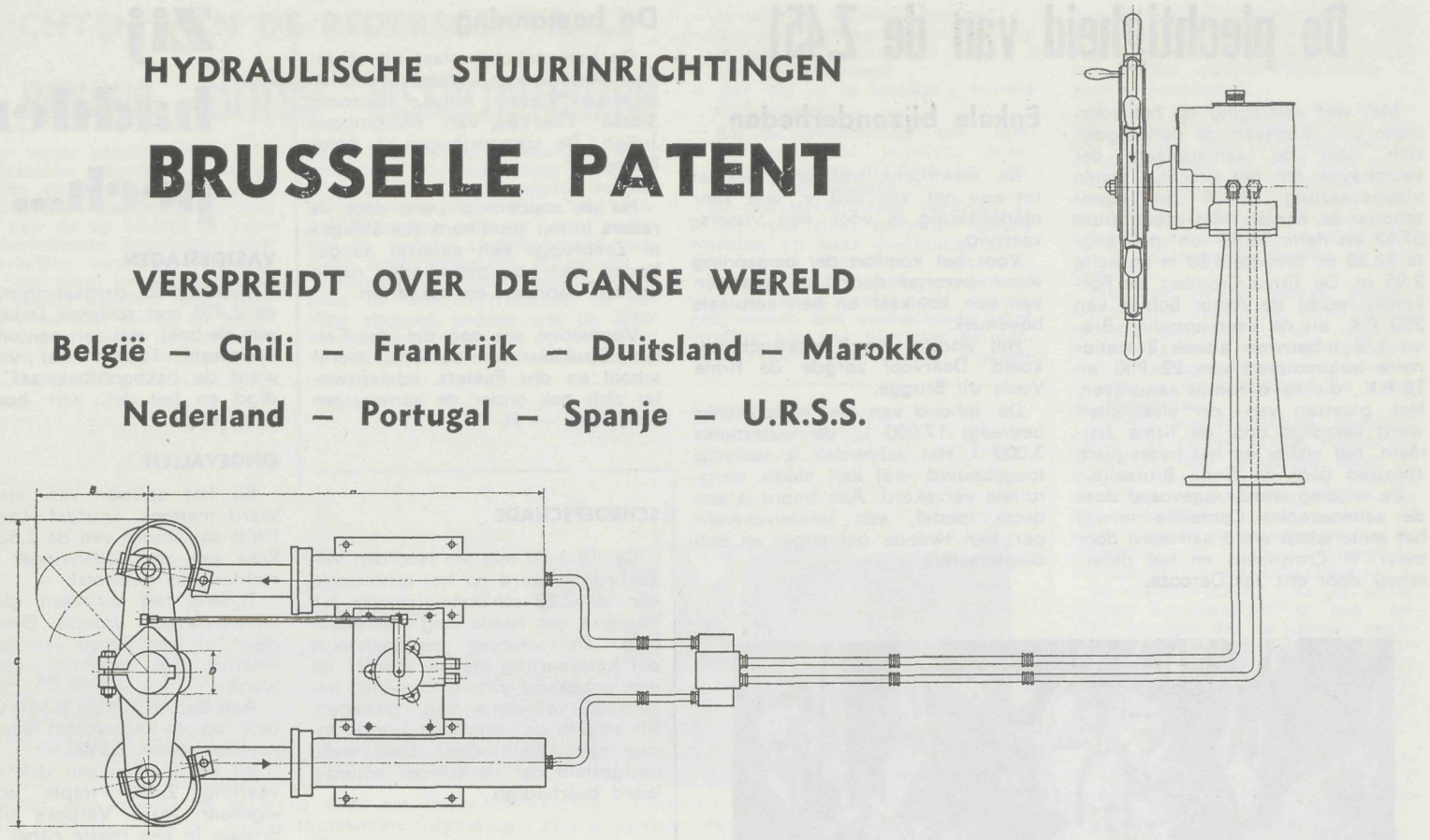
HYDRAULISCHE STUURINRICHTINGEN

BRUSSELLE PATENT

VERSPREIDT OVER DE GANSE WERELD

België – Chili – Frankrijk – Duitsland – Marokko

Nederland – Portugal – Spanje – U.R.S.S.



dig, onnuttig en belachelijk noemde, werd er toch voldoende gewerkt om te beletten dat wij ons plan zouden kunnen uitvoeren. En ik geloof dat wij openlijk mogen hulde brengen aan burgemeester Vandamme omdat hij, alle mogelijke slechte raadgevers ten spijt, het nut heeft ingezien van een dergelijke slipway en het misschien wel eens betreurd heeft dat de stad Brugge de mogelijkheden van een dergelijke helling niet heeft ingezien of tot het bouwen ervan de mogelijkheden niet bezat, maar toch nooit geaarzeld heeft, hoewel het hier een zuiver private aangelegenheid betrof, ons te helpen en de noodzaak aan een slipway overal te beklemtonen.

Uitstekende werf

Dat aan een werkelijke noodzaak door deze slipway werd tegemoetgekomen, wordt het best geïllustreerd door het feit, dat het aantal opgetrokken vaartuigen, sinds de slipway in 1960 in werking trad, omgerekend per jaar, hoger ligt dan de ganse Zeebrugse vissersvloot, gezien wij per jaar meer dan 150 vaartuigen optrekken.

Wanneer de prijzen voor nieuwbouw in Nederland de Belgische prijzen zijn beginnen evenaren en mede dank zij de werking van Minister Bertrand en diens sloopremie en onder impuls van volksvertegenwoordiger Dries Claeys, die als geen ander de noodzaak aan een moderne vissersvloot heeft ingezien, is sinds een paar jaar de vraag naar nieuwbouw nog nauwelijks te voldoen en heeft ook onze werf meerdere bestellingen gekregen.

De reders van de Z.451, het vaartuig dat straks wordt gedoopt, hebben geen moment getwijfeld aan de degelijkheid van het hen af te leveren schip vooral misschien omdat zij reeds een vaartuig van onze werven in uitbating hebben; de heer Raymond Snauwaert heeft ons vereerd met de bestelling van de eerste in Belgie te bouwen hektreiler en na de afbouw van deze hektreiler, die reeds volledig beplaat is, mogen wij onmiddellijk een vaartuig bouwen voor reder Jozef Vantorre die van ons reeds de Z.552 en de Z.558 in de vaart heeft gebracht. Deze derde bestelling van Jozef Vantorre is voor ons het meest deugddoende bewijs van het vertrouwen dat in de werf wordt gesteld, waarom wij met des te geruster gemoed, na tien jaar bestaan en na de twintigste aflevering, naar de toekomst durven zien en op uw aller heil willen drinken, echter niet zonder vooraf volksvertegenwoordiger Dries Claeys te hebben gedankt voor de vele wijze raadgevingen welke hij ons heeft gegeven.

Onder de toehoorders werd algehele instemming betuigd over het gezegde. Aan dhr volkvertegenwoordiger Dries Claeys, die er aangehouden had op deze plechtigheid aanwezig te zijn werd gevraagd ook even uit te wijden over zijn zorgenkind: de visserij.

Rede van volksvertegenwoordiger Dries Claeys

Hij kwam er spreken over het nieuwe schip dat voor de bemanning een geloof betekent in de visserij en een welvaart kan zijn voor hun familie. Hij sprak over het nieuwe vaartuig waarvan men hoopt dat het zal voldoening schenken, niet voor één jaar, maar voor 25 à 30 jaar. Hij bracht hulde aan de reders en hoopte dat het vaartuig met goede vangsten de haven zou aandoen. Daarna wenste hij dhr en mevr. Bocher veel geluk met hun nieuwe verwezenlijking, maar moest toch verklappen dat hij weet, dat de scheepswerven, in tegenstelling met alle andere bedrijven waar heden een hoogkonjunktuur heerst, een moeilijke periode doormaken en verwees naar een over enkele weken failliet gegane werf in ons land. Dhr Claeys wou dan ook dhr Bocher gelukwensen met zijn noeste arbeid en inspanningen om toch te zijn, te blijven en nog verder te streven. Dhr Claeys die ons versprak zelf op de hoogte te zijn van de scheepsbouw, weet dat vissersvaartuigen bouwen veel moeilijker is dan koopvaardijschepen, moest toegeven dat de vaartuigen, gebouwd bij de werf Bocher steeds beantwoorden aan de vereisten van de Zeevaartinspektie. Hij gaf de reders en scheepsbouwers de wijze raad zich voor alle moeilijkheden te wenden tot het proefstation der zeevisserij, dat weliswaar nog in kinderschoenen ,zich toch inspant en reeds mooie resultaten heeft geboekt. Dhr Claeys maande tot voorzichtigheid aan om de stabiliteit der vaartuigen niet in het gedrang te brengen en wilde daarom de scheepsbouwer nogmaals gelukwensen en hem nog vele jaren schepen bouwen toewensen.

Daarna besprak dhr Claeys het probleem der kredieten. Kredieten worden nog altijd gegeven. Er is geen sprake van een rem. De regering vraagt niet beter dan dat de vissersvloot zou vernieuwd worden. Hij besloot zijn spreekbeurt met nogmaals dhr Bocher geluk te wensen.

Burgemeester Vandamme nam dan het woord en schetste de toestand te Zeebrugge, de strijd die hij geleverd heeft en de kritiek die hij mocht horen... maar zegde hij, door deze kritiek wordt Zeebrugge groot.

Voor de komische noot zorgde dhr Vanryckeghem, medeëigenaar van de Z.451 die in een korte speech mad. Bocher als de welsprekendste dame van Zeebrugge betitelde. Hij kon niet nalaten dhr Vandenberghe enkele prikken onder water te geven zodat dhr Vandenberghe wel moest antwoorden. Dhr Vandenberghe — in de vurigheid van zijn woorden — vergat echter dat hij dhr Vanryckeghem van antwoord moest dienen. Hij prees de degelijkheid van onze belgische schepen en zette burgemeester Vandamme in de bloemen voor zijn werking te Zeebrugge en steunde op de prestaties van dhr Hovart en het Proefstation te Oostende. Hij wenste de scheepsbouwers geluk met het op stapel staande nieuwe type vaartuig dat hoop geeft op de toekomst.

De plechtigheid van de Z.451

Met wat vertraging op het voorziene uur, begaven de genodigden zich naar de aanlegplaats der yachthaven om het prachtig stalen vissersvaartuig Z.451 in ogenschouw te nemen. Het meet bruto 57,62 en netto 18,83 ton met lengte 22,35 m, breedte 5,50 m en holte 2,95 m. De firma Crombez en Fockenier mocht de motor Bolnes van 250 P.K. en de keerkoppeling Brevo 1/2 inbouwen alsook 2 stationaire hulpmotoren van 22 P.K. en 18 P.K., die de dynamos aandrijven. Het plaatsen van de elektriciteit werd verzorgd door de firma Jaumain, het vislier en het hydraulisch stuurrad door de firma Brusselle.

De wijding werd uitgevoerd door de aalmoezenier Corneillie terwijl het meterschap werd aanvaard door mevr. R. Christiaens en het peterschap door dhr Jos Deroose.

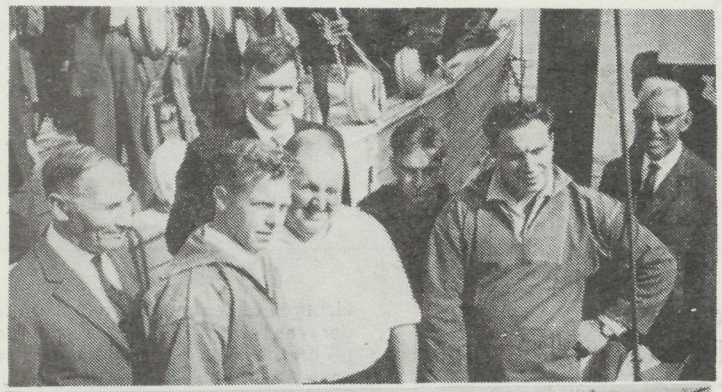
Enkele bijzonderheden

De elektrische installatie bestaat uit een net van 220 v. wat zeer merkwaardig is voor een vissersvaartuig.

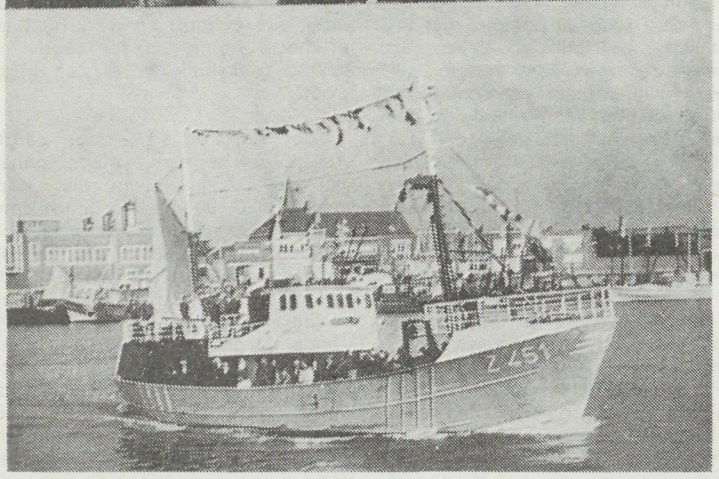
Voor het komfort der bemanning werd gezorgd door het plaatsen van een koelkast en een eetplaats bovendek.

Het visruim wordt elektrisch gekoeld. Daarvoor zorgde de firma Vools uit Brugge.

De inhoud van de mazouttanks bedraagt 17.000 l., de watertanks 3.000 l. Het achterdek is volledig toegebouwd, wat een mooie bergruimte verzekerd. Aan boord is een decca toestel, een zender-ontvanger, een tweede ontvanger en een dieptemeter.







BOVEN : de bemanning, met links achteraan volksvertegenwoordiger Dries Claeys

MIDDEN : een blik op de doopplechtigheid.

ONDER : de Z.451 «Pacem in Terris» tijdens de proefvaart.

De bemanning

De bemanning bestaat uit schipper André Van Waes, motorist-eigenaar Cesar Amys, matrozen Slosse Yves en Van Massenhove Julien. De scheepsjongen is Amys Ronny.

Na de maidentrip werd door de reders in het restaurant «Le Sillage» te Zeebrugge een eetmaal aangeboden waar de genodigden rustig konden napraten en nakaarten.

Vermelden we nog dat dhr Callant, Direkteur van de Rijksvisserijschool en dhr Peeters, scheepsweter zich ook onder de aanwezigen bevonden. — FL

SCHROEFSCHADE

Op 15 à 20 mijl ten Noorden van Zeebrugge werd op het achterschip van de Z.22 schipper-eigenaar Jan Vantorre een harde slag waargenomen. De schipper veronderstelde dat het vaartuig met de schroef op een onbekend zich onderwater bevindend voorwerp had geslagen. Hij staakte de vangst en keerde terug naar Zeebrugge. Daar werd vastgesteld dat de schroef volledig werd beschadigd.

DRIFTMAKER OPGEPIKT

Nabij de Kreeftenput pikte de Z.548 met schipper Frans Depaep, driftmaker E002953 op.

Zij hadden pech...

VASTGESLAGEN

Tijdens de garnaalvangst sloeg de Z.493 met schipper Dobbels Eric met de boel vast aan een onbekend voorwerp. Tijdens het vrijmaken werd de bakboordbakstaaf beschadigd en het dek aan boordzijde werd ontzet.

ONGEVALLEN

Bij het splitsen van staaldraad werd matroos Gustaaf Lagast uit Heist aan boord van de Z.556 Dona Rosa aan de middenvinger van de rechterhand gekwetst.

Tijdens het vislossen gleed de scheepsjongen, Joseph Geselle uit Heist, uit aan boord van de Z.600, waarbij zijn bovenlip gescheurd werd.

Aan boord van de Z.581 viel een balk op de rechtervoet van schipper Houtteman Daniel.

Bij het werken aan dek van het vaartuig Z.508 trapte schipper-eigenaar Jozef Verbeke uit Zeebrugge in een roeste nagel en liep 10 dagen werkonbekwaamheid op.

Aan boord van de Z.590 gleed Jozef Desmidt uit Heist uit en kwam met de rechtervoet tussen de galg en een visplank terecht. — FL

Scheepswerven en Slipway

ALFONS BOCHER

Rederskaai 47 - 49 – ZEEBRUGGE

Tel. (050) 544 72

NIEUWBOUW

en

HERSTELLEN van SCHEPEN

(5284V)

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

De nieuwe Britse visserijgrenzen

Vorige week publiceerden wij, onder dezelfde rubriek, de inzichten welke de Britse regering in het vooruitzicht stelde, nl. de toepassing van de op 9-3-1964 te Londen ondertekende Konventie over de uitbreiding van de visserijgrenzen op hun grondgebied en dit wel vanaf 1-9-1964. Deze handelwijze was niet alleen in strijd met art. 5 par. 2 van de bedoelde Konventie, waarbij voorafgaandelijke besprekingen voorzien worden, maar de mededeling geschiedde bovendien te laat opdat bemerkingen van onzentwege nog mogelijk zouden zijn en ons toelaten de nodige ruchtbaarheid aan deze aangelegenheid te geven.

Daarom werden onmiddellijk door de Zeevisserijdienst de nodige stappen gedaan om de Britse regering te wijzen op het feit:

— dat de konventiebepalingen al te streng werden opgevat ;
— dat geen acht geslagen werd op de stipulaties van art. 5 par. 2 van de Konventie ;
— dat wij al te laattijdig verwittigd werden;
— dat de mededeling als niet-officieel dient aanzien, maar dient opgevat als basis van verdere besprekingen.

De zeevisserijdienst verdient alle lof voor haar volledige samenwerking en haar doelmatig optreden bij de betrokken instanties.

Inderdaad, bij nader onderzoek van de kaart welke wij ontvingen, samen met voornoemde brief, ontging het ons niet dat de voor onze reders traditionele visgronden, door de Engelsen hierop aangeduid, onvolledig waren en niet overeenstemden met deze gronden waar onze vissers regelmatig de visserij beoefenen.

Dit zou medebrengen dat wij in deze gebieden mogen blijven vissen tot op 3 mijl tot einde 1965 en na deze datum tot op 6 mijl waar rechte basislijnen getrokken werden is deze uiterste datum vastgesteld op 31-12-66. In al de overige gebieden zouden wij onmiddellijk de 12 mijlengrens moeten in acht nemen.

Met een tiental reders, eksperten in deze visserijen, werd in een spoedvergadering een nieuwe kaart opgesteld, waarop de zones werden aangeduid waar onze vaartuigen in werkelijkheid de visserij beoefenen.

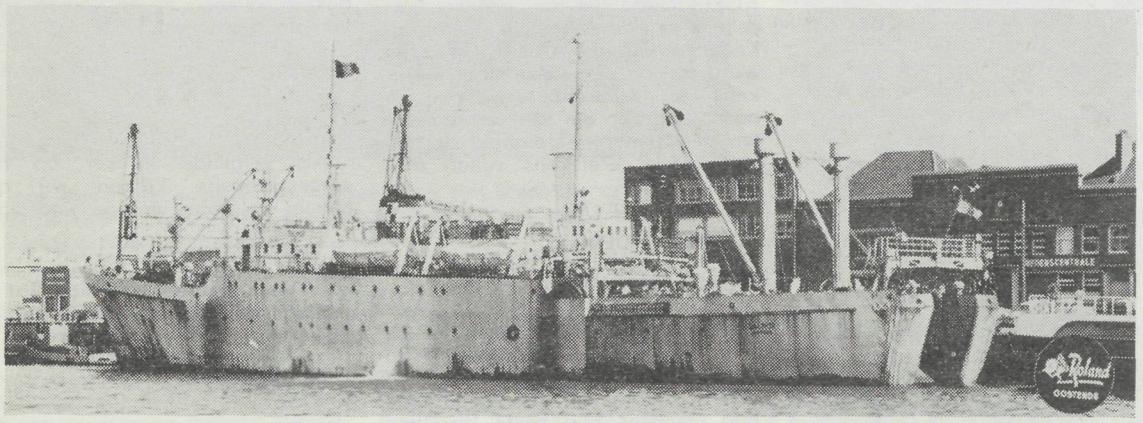
Tevens werd objektie gemaakt tegen het gering aantal vissoorten welke in deze gebieden door de Belgen zouden gevangen worden en kwam men tot het besluit dat het wenselijker ware enkel de soort visserij te omschrijven in de algemene zin, zoals : bodemvis, pelagische vis en schaaldieren.

In samenwerking met de plaatselijke Zeevisserijdienst kon bereikt worden dat de nieuwe reglementering, zoals ze door de Britten wordt voorgeschreven, NIET IN VOEGE KWAM OP 1 SEPTEMBER EN SLECHTS NA DE NODIGE BESPREKINGEN ZAL VAN KRACHT WORDEN.

Wij houden U verder op de hoogte en zullen niet nalaten U tijdig eventuele wijzigingen bekend te maken.

REDERSCENTRALE
Het Sekretariaat.

In ons nummer van volgende week zullen wij desbetreffende kaarten der visserijlimieten weergeven.



In de nacht van vrijdag op zaterdag deed het Poolse fabriekschip « Dalmor » opnieuw de Oostendse haven aan. Deze hektreiler vaad de Poolse thuishaven Gdynia op 1 mei jl. verlaten met bestemming naar de visserijgronden van Groenland en Labrador. Wegens defekt diende voor een drietal dagen binnengelopen te worden in een Kanadese vissershaven. De vangst bestond uit zowat 100 ton kabeljauw en heilbot. Deze produktie werd, na het verwerken aan boord, in de diepvries gestoken en in die vorm ontscheept in een lokale diepvriesinrichting. In de nacht van maandag op dinsdag jl. voer de hektreiler de Oostendse vissershaven uit met bestemming Gdynia. — (b)

FUELOIL DIESELOIL GASOIL

— VOOR DE SCHEEPVAART
— VOOR DE CENTRALE VERWARMING
— VOOR DE NIJVERHEID

HANDELSMAATSCHAPPIJ

Antoine VLOEBERGHS n.v.

ANTWERPEN, ITALIELEI 66 — TEL. : 31 18 00 (10 l.)

Voor de Kuststreek :

DEPOT TE OOSTENDE,

S.C.A.P.

HENDRIK BAELSKAAI 27 — Tel. 729 51

(5087V)

Wat onze vissers dienen te weten of misplaatste kieskampagne

Men schrijft ons :

In het Vlaams weekblad, een blad van de socialistische partij te Brugge, maakt de cafébaas Mce Debruycker van Heist nogal veel lawaai en eigent hij zich rechten toe of wil hij pluimpjes op zijn hoed zetten, welke hem niet toekomen.

Ditmaal gaat het om een achtste betaald verlof, die de reders zouden weigeren te betalen. Daarvoor valt hij reder Eugeen Vlietinck aan en zou kameraad(?) Debruycker er wel voor zorgen, dat het anders is.

Door de rederscentrale werden de puntjes op de i's gezet in een antwoord aan dat blad.

Wat kameraad Debruycker belieft, is het niet moeilijk met andermans geld mooi weer te maken en zou het interessant zijn voor hem vóór de verkiezingen eens publiek te maken wat zijn syndikaat doet met al de lidgelden van die kameraad-vissers in de loop van een jaar ontvangen.

De vissers zouden aardig opkijken hoe hun lidgeld verspild en verbrast wordt.

Waarom dient kameraad Debruycker geen wetsvoorstel in welke voortaan de syndikaten verplicht hun uitgaven en inkomsten bekend te maken ?

Alle andere staatsburgers moeten dat doen.

Een reder

Nota der Redaktie :

Wij ontvingen in verband hiermede van de rederscentrale hiernavolgend schrijven :

Mijne heren,

Naa raanleiding van het artikel « Wat onze vissers dienen te weten » in het Vlaams Weekblad van 29 augustus ll., onder de rubriek « Syndikaal Nieuws », verzoeken wij U hiernavoegende rechtzetting te willen inlassen onder dezelfde hoofding en in dezelfde karakters.

Tijdens de zitting van het N.P.C. voor de Zeevisserij op 21-8-1964 verklaarde de heer Vlietinck Eugeen in opdracht van de Rederscentrale, dat de nieuwe eis vanwege de werknemers om 1/8 méér op het bruto verlofgeld en 3 verlofdagen méér, in overweging zou genomen worden gezien de interprofessionele overeenkomst van 12-12-1963 op nationaal vlak nog niet bij Koninklijk Besluit werd bekrachtigd. Dit in tegenstelling met voornoemd artikel waarin wordt verklaard dat de reders deze vergoeding weigerden te betalen.

Onze vissers en reders aan de eer

ARBEIDSERETEKENS UITGEREIKT TIJDENS AKADEMISCHE ZITTING



Minister Bertrand tijdens zijn toespraak tot de personaliteiten en talrijke aanwezigen.

Zondagvoormiddag jl. te 10 uur werd, tijdens een akademische zitting welke plaatsgreep in het Oostendse feestpaleis, overgegaan tot de uitreiking van de verschillende arbeidseretekens aan onze vissers en reders.

In een bomvolle zaal bemerkten wij ondermeer de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen ; Van Luppen, Voorzitter van het Koninklijk Instituut der Eliten van de Arbeid van België Albert I ; Smets, ondervoorzitter der Nationale Arbeidstentoonstellingen ; G. Bertrand, direkteur-generaal bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart; K. Dehouck en J. Lauwereins, schepenen van Openbare Werken en Openbaar Onderwijs te Oostende; J.B. de Gheldere, voorzitter van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen en burgemeester van Heist aan zee ; Senator Van Buggenhout, burgemeester te Koksijde ; Volksvertegenwoordiger Dries Claeys ; Vandamme, burgemeester van Brugge ; Vanden Kieboom, schepen van de Oostendse haven ; kapitein ter Zee J. Delforge ; hoofdwaterschout der kust Deghynst ; bestendig afgevaardigde Smissaert, tevens voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij ; Vandensteen, direkteur bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart ; Bauwens, Voorzitter van de Rederscentrale ; Senator Dekeyzer, Voorzitter van de Belgische Transportarbeidersbond ; W. Verstraete, Nationaal Sekretaris « Zeevisserij » van de Christelijke Centrale der Vervoerarbeiders ; Delplace, vertegenwoordiger van de Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België ; Rammeloo, schepen te Nieuwpoort ; Muyldermans, direkteur van het Zeewezen te Oostende ; waterschout 1ste klas Van Poucke ; de gemeenteraadsleden van Oostende en verscheidene vooraanstaanden uit de maritieme- en zeevisserijwereld.

De zitting zelf werd muzikaal omlijnd door de Muziekkapel van de Zeemacht, onder de leiding van kapitein G. Duyck.

X X X

Na de uitvoering van een paar werken door de muziekkapel van de Zeemacht werd achtereenvolgens het woord genomen door James Van Luppen, Voorzitter van het Koninklijk Instituut der Eliten van de Arbeid, en Jean Fourmoy, kommissaris-generaal der Regering bij de Nationale Arbeidstentoonstellingen.

Eerstgenoemde richtte een welkomwoord tot de talrijke aanwezigen, en een gemeend proficiat tot de gedekoreerden, waarop hij de zitting voor open verklaarde en het woord verleende aan de heer Jean Fourmoy.

Na er in een inleiding op gewezen te hebben dat het nu reeds twaalf jaar geleden was dat een identieke plechtigheid had plaatsgegrepen, bracht hij in zijn verdere toespraak hulde aan de Emeriti-Eredekens en de nieuwe Eredekens van de Arbeid, laureaten en Kadetten van de Arbeid. Gewezen wordt op de eer welke deze eretekens hen verstrekt, terwijl hij de hoop uitdrukt dat de vereremerkten steeds met waardigheid de hen toegekende eretekens zullen dragen.

UITREIKING DER EMERITI-ERETEKENS

Hierop wordt overgegaan tot de uitreiking van de eretekens van Emeriti-Eredekens van de Arbeid aan de laureaten, die gedurende hun mandaat hun beste krachten hebben gewijd aan de verdediging van de ethische en deontologische belangen van hun beroepsgemeenschap, nl. de heren Christiaen Achiel, reder ter visserij uit Oostende ; Soete Julien, machinist ter visserij uit Bredene en Zwertvaegher Hendrik, motorist ter visserij, eveneens uit Oostende.

Als nieuwe eredekens van de Arbeid werden aangesteld : Verbiest Albert, reder ter visserij ; Rycx, kapitein ter visserij ; en Verbeke Arthur, motorist ter visserij.

X X X

Hierop worden opnieuw, na een muzikale uitvoering door de muziekkapel van de Zeemacht, toespraken gehouden, respektievelijk door de heren Jacques Seghers, beheerder van de Rederscentrale en Senator Dekeyzer, Voorzitter van de Belgische Transportarbeidersbond, die beiden eveneens de lof zwaaien aan de gedekoreerden.

Laatstvernoemde wijst erop dat de onderscheidene vereremerkingen meer dan verdiend zijn aan een kategorie arbeiders, die hijzelf op een internationale arbeidskonferentie eens als de « vergeten arbeiders » betiteld heeft. Het is inderdaad zo, aldus spreker dat maar geleidelijk aan en na veel moeilijkheden ook de sociale wetgeving voor de vissers van toepassing is geworden, en dan nog maar gedeeltelijk.

X X X

Als volgende spreker kwam dhr Willem Verstraete, nationaal sekretaris « Zeevisserij » van de Christelijke Centrale der Vervoerarbeiders aan het woord. Vooraleer spreker zich tot de gedekoreerden richt brengt hij hulde aan Minister Bertrand voor het vele goede welke hij gedaan heeft ten voordele van onze visserijbedrijvigheid. Vervolgens richt hij zich tot de vereremerkten. Hij wijst er op dat de eretekens verdiend werden in een bizonder lastig en gevaarlijk beroep, dat nog een zekere partikulariteit heeft : de moeilijkheid om door alle zeeën te varen zonder averij of andere tegenslagen. Hij legt er de nadruk op dat het bizonderlijk voor de jongeren een aansporing moge wezen om in het zuiverste vaarwater te blijven en aldus in aanmerking te komen voor verdere promoties.

X X X

Als volgende spreker op het spreekgestoelte krijgen wij dhr Marcel Delplace, vertegenwoordiger van de Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België. Spreker verheugt er zich over dat onze visserijbedrijvigheid sedert enkele jaren een zekere bloei is gaan kennen. Volgens spreker blijft de voornaamste faktor van deze bloei evenwel de beroepsbekwaamheid welke onze vissers aan de dag hebben gelegd, welke in zekere mate het gevolg zijn van een steeds verder doorgedreven onderzoek.

Voor wat de volledige lijst der gedekoreerden betreft verwijzen wij onze lezers naar ons nummer van 13 augustus juistleden.

Met een proficiat tot de gedekoreerden verlaat spreker dan het spreekgestoelte.

TOESPRAAK VAN MINISTER BERTRAND

Als laatste toespraak krijgen wij dan de rede van Minister Bertrand.

«In de persoon van de Laureaten, aldus de Minister, eren wij het gehele korps van de vissers, huldigen wij al deze dappere zeelieden, die hun zware taak zo vaak vervullen te midden van gevaar en die — voor hun broodwinning — afstand hebben gedaan van de normale vreugden van het familiale leven. Want als we vandaag de zeelui vieren, dan eren wij tevens hun moeder en hun echtgenote. Van de zeemansvrouw — of moeder — worden vele en zware opofferingen gevergd. De visser slijt het grootste deel van zijn leven op zee, hij heeft er zijn werk en zijn zorgen en tussendoor de bekommernis om het wel en wee der familie, welke hij soms voor weken moet verlaten. De zeemansvrouw staat praktisch alleen in voor de opvoeding van de kinderen, zij ontbeert daarbij vaders steun, ten allen tijde moet ze haar man weten te staan en gans alleen moet zij het hoofd kunnen bieden aan de talrijke moei-



De drie nieuwe titularissen van het halssnoor van Eredeken van de Arbeid. V.l.n.r. Albert Verbiest, reder ter visserij; Rycx Robert, schipper ter visserij en Verbeke Robert, motorist ter visserij.

lijkheden van het dagelijkse leven.

De eretekens welke U, vrouwen en moeders van vissers, heden in ontvangst neemt, zullen U duurbaar zijn omdat zij een officiële erkenning en bevestiging vormen van de beroepsvaardigheid, de beroepseer en de verknochtheid aan het zeemansvak van de man die U liefhebt. Maar, ik zeg het U, in deze onderscheidingen hebt ook gij een rechtmatig aandeel. Mijn gelukwensen gaan dan ook niet alleen naar de vissers, maar ook naar de vrouw en de moeder wier offervaardigheid en begrip het de zeeman dragelijk maakt te volharden in zijn schone, maar zware taak.

Als Minister, die verantwoordelijk is voor de opleiding van de vissers, blijf ik met voorliefde stilstaan bij de jeugd, bij onze zo pas gepromoveerde CADETTEN VAN DE ARBEID. Hier staan we nu voor de jeugdige elite van de visserij, waarop we alle hoop mogen stellen voor de leefbaarheid en de volmaking van het bedrijf. Tachtig flinke aspirant-schippers en motoristen, herkomstig van Oostende, Zeebrugge, Heist, Nieuwpoort en andere kustgemeenten geven ons een waarborg voor de toekomst. Het is inderdaad een feit, dat het karakter van kleinbedrijf, met een familiale en ambachtelijke exploitatievorm, voor onze Vlaamse visserij precies de grootste kracht uitmaakt. Deze kleine ondernemingen kunnen het hier wel bolwerken, omdat ze gekenmerkt zijn door een zuinige eksploitatie en door een deskundige leiding, maar vooral omdat ze kunnen rekenen op de beroepskennis, de durf, het aanpassingsvermogen, de zeemanschap en de werklust van onze vissers in het algemeen en van schippers in het bizonder. Het is niet zonder fierheid, dat we kunnen zeggen, dat het Belgisch zeevisserijonderwijs aan de spit staat in Europa. Zulks betekent niet dat we van oordeel zijn dat alles volmaakt is op dit gebied. Verre vandaar: de steeds voortschrijdende technische evolutie vergt gedurende aanpassing en wij aanzien het als onze plicht aan de visserij de vakmensen te leveren, die haar niet alleen leefbaar zullen houden maar, zo mogelijk, tot een grotere bloei zullen brengen. En, in dit verband, wil ik even de aandacht vestigen van de mensen uit het visserijbedrijf op het grote belang van het goed onthaal der jongeren bij de aanvang van hun loopbaan op de visserijschepen. Dit probleem, dat zich eveneens stelt voor alle bedrijfsvormen aan wal, stelt zich veel scherper in de ruwe eenzaamheid van een grijze vijandige zee.

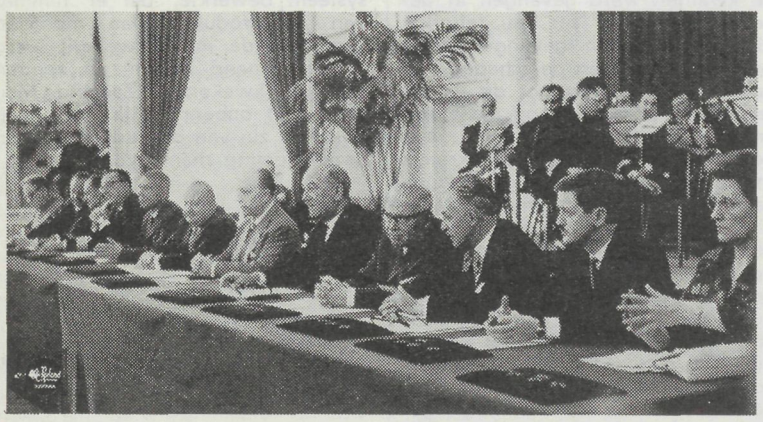
Behandeli die onhandige jongen als een zoon, als een broer, als een mens. Hij zal zijn onproduktieve stageperiode zoveel te vlugger doorlopen, indien hij begrip en menswaardigheid ondervindt. In het kader van deze bekommering voor de jonge vissers is het voor mij een genoegen te kunnen melden dat mijn Departement finantieel zal bijdragen tot het verwezenlijken van het visserstehuis « De Bolle », waarvoor hier te Oostende het privé-initiatief, samen met het Stadsbestuur, de eerste stoot heeft gegeven.

Dit illustreert meteen, dat de overheid steeds bereid is om de visserij, in de mate van het mogelijke, met alle middelen bij te staan, maar dat de stuwende kracht toch steeds berust — en moet berusten — in uw eigen handen, in uw eigen hoofden en in uw eigen harten. Al de verdienstelijke Laureaten die we hier vandaag met fierheid en genegenheid een warme hulde brengen, staan hier borg voor.

Totdaar de toespraak van Minister Bertrand.

Met het uitvoeren van het volkslied werd deze voor onze visserij belangrijke plechtigheid besloten.

— B



Een blik op het praesidium tijdens de akademische zitting.

Hoogwaterboe'kje 1964

PRIJS TIEN FRANK

Verkrijgbaar ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust, bij alle dagbladverkopers en boekwinkels alsook in Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan 22, Oostende.

Men kan het bedrag ook storten op P.C.R. no 41.89.87 van Het Nieuwsblad van de Kust.

Een tiental kustvissers-reders voor de Politie-rechtbank

Onwettige verkoop van vis en garnaal aan de Garnaaltrap

Hierover werd reeds een en ander geschreven, niettegenstaande het Oostends Politiereglement van 24.12.1940, gewijzigd door dat van 24.4.1964.

Toen de garnaalvissers-reders in blok bij de Burgemeester zijn gegaan nadat deze overtreding werd opgesteld, werd hen beloofd dat daarvan niets zou in huis komen en deze zaak op een vergissing berustte. Niettegenstaande deze bewering van de Burgemeester hebben ze allemaal een mooi «zantje» ontvangen om voor de Rechtbank te verschijnen. Daar wij deze overtreding als onwettig aanzien, gezien de verkoop van vis en visserijprodukten niet mag belemmerd worden en dus ook niet door de Stad Oostende, zal hieromtrent nog een hartig woordje geschreven en gezegd worden.

Alle reders in kwestie worden verzocht hun pro-justitia af te geven ter Rederscentrale om zich gezamenlijk te laten verdedigen. Op deze kwestie komen wij in ons volgend nummer terug.

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

NEDERLAND

Markt IJmuiden

VAN DAG TOT DAG

Donderdag verschenen 12 vaartuigen aan de markt. Zij zorgden voor een aanvoer van 5900 kisten, waarvan 20 tong en tarbot, 520 schelvis, 50 wijting, 150 gul en kabeljauw, 10 koolvis, 3820 haring, 880 makreel, 120 schol, 80 diversen.

De haringvisserij leverde zeer wisselvallige en uiteenlopende resultaetn op. De meeste schepen waren onder de Engelse kust ter hoogte van Flamborough te vinden. Sommige vaartuigen brachten het tot een dagvangst van 200 kantjes maar schepen die dicht bij deze geluksvogels opereerden brachten het niet verder dan tot een dagtotaal van amper 50 kanties. De spanvissers hebben de laatste dagen zeer goede resultaten geboekt. Verschillende van deze schepen kwamen na een paar dagen vissen met ongeveer 1000 kisten haring van prima kwaliteit in IJmuiden aan. De treilers troffen wel veel haring aan maar die zwom te hoog. Ook de drijfnetloggers konden er niet aankomen. De stroming in het bewuste gebied onder de Engelse kust is te sterk. In de Noord werden trekken doorgegeven van 40 manden hoops, voornamelijk bestaande uit schelvis, gul en wijting. Een groot aantal kotters vist om De Oost op schelvis, tot nu toe met bijzonder goed gevolg. De dagvangsten schommelden rond de 150 manden. De tongvisserij blijft een miserabele zaak. Meer dan tien kg van deze vissoort plus een paar mandjes schol kwamen er per trek niet aan dek.

Vrijdag zorgden 38 vaartuigen voor een aanvoer van 6890 kisten waarvan 220 tong en tarbot, 820 schelvis, 180 wijting, 180 gul en kabeljauw, 40 koolvis, 3000 haring, 750 makreel, 720 schol en 120 diversen.

De haringvisserij onder de Engelse kust leverde sommige vaartuigen een dagvangst van bijna 100 kantjes op maar de meeste schepen moesten het met veel minder doen. Bovendien ondervond men veel hinder van kapotte netten. Beter ging het met de kotters die op 55 NB achter de schelvis aanzitten. Zij boekten dagvangsten van tegen de 200 manden. De totale aanvoer van deze vissoort lag in de afgelopen week op bijna 7.000 kisten. De handel was niet in staat deze grote hoeveelheid in haar geheel op te nemen. Grote partijen kwamen dan ook voor een habbekrats bij fabrieken voor dierenvoedsel en nertsfokkerijen terecht. Ook de 20.000 kisten haring konden niet allemaal door de handel worden gekocht. Een groot gedeelte belandde bij de vismeelfabriek. Er had nog veel meer kunnen zijn maar verschillende spanvissers die veel haring hadden gevangen markten in West-Duitse havens waar 'n betere prijs kon worden gehaald. De mogelijkheid om op vrijdagmiddag te lossen staat bij de vissers nog niet hoog in aanzien. De laatste vrijdagmiddag verscheen er slechts een kotter met 30 kisten platvis aan de IJmuider markt.

Aan de maandagmarkt verschenen 96 vaartuigen. Zij zorgden voor een aanvoer van 14.140 kisten vis waarvan 370 tong en tarbot, 2340 schelvis, 1280 wijting, 390 gul en kabeljauw, 10 koolvis, 6700 haring, 180 makreel, 2380 schol, 490 diversen.

De haringvisserij bleef goede resultaten opleveren. De dagvangsten schommelden tussen de 200 en 300 kantjes. De aanvoer is de laatste dagen zo groot geweest dat de handel de zilveren stroom niet meer kan opnemen. Grote partijen verdwenen naar de vismeelfabrieken. Verschillende schippers die de bui zagen aankomen lieten hun schepen doorvissen, hoewel men eigenlijk aan de thuisreis toe was. Maar deze schippers voelden er niets voor om een paar dagen op een losbeurt te wachten, dat kost veel te veel tijd en ook geld. De grote kotters konden op 55 NB naar hartelust schelvis vangen. Ook de treilers in de Noord haalden veel van deze vissoort scheep. Met de tongvisserij blijft het treurig gesteld. Men moet deze vissoort thans met een lantaarntje zoeken. Verder dan dagtotalen van een kg of 50 plus 'n paar manden schol, bracht men het niet.

Dinsdag zorgden 42 vaartuigen voor een aanvoer van 12.000 kisten vis waarvan 100 tong en tarbot, 1780 schelvis, 380 wijting, 280 gul en kabeljauw, 7900 haring, 580 makreel, 490 schol en 480 diversen.

De haringvisserij liep iets terug maar toch werd er nog tamelijk veel gevangen. De dagtotalen lagen rond de 150 kantjes. Als het zo door blijft gaan zal de vismeelfabriek heel wat te verwerken krijgen want de handel is langzamerhand aan het eind van haar Latijn gekomen. Daar komt nog bij dat men nog minder aan West-Duitsland kwijt kan. Verschillende Urkse vissers hebben namelijk een kontrakt met een rederij in Cuxhaven afgesloten voor de levering van haring tegen f 16 de kist, een prijs die men thans in IJmuiden onmogelijk kan maken. Natuurlijk kan men het de voortvarende Urkers niet kwalijk nemen dat zij de huig naar de wind zetten maar in feite betekent dit een zware konkurrentie van de handel die nu helemaal niet meer aan West-Duitse deuren voor de levering van verse haring behoeft te kloppen. Overigens geven de Urkers ook op ander gebied blijk van hun doorzettingsvermogen. Zij hebben drie grote scholfileermachines besteld. Dit betekent dus dat zij binnenkort ook met het gefileerde produkt op de markt zullen verschijnen.

Aan de woensdagmarkt lagen 25 vaartuigen. Zij zorgden voor een aanvoer van 3500 kisten waarvan 75 tong en tarbot, 1500 schelvis, 200 roodbaars, 150 wijting, 50 gul en kabeljauw, 500 haring, 500 kleine kisten haring, 150 schol.

In de omgeving van Scarborough werd woensdag veel haring aangetroffen. De eerste trekken leverden van 60-100 kantjes op. Het is in deze omgeving een inetrnationale boel : West- en Oost-Duitsers, Fransen, Polen, Nederlanders en Russen vissen haast boord-aan-boord om een graantje te kunnen meepikken. De spanvissers waren nog beter op dreef. Sommigen van hen kwamen tot trekken van 350 kisten. In de Noord was het van hetzelfde laken een pak, dus trekken van 40 manden hoops, voornamelijk schelvis. De loggers en kotters die de platvis als doelwit van hun aktiviteiten hebben gekozen vingen weer heel weinig : per dag 50 kg tong en 'n paar mandjes schol.

De rederij Hans Hoek te Katwijk aan Zee heeft twee kotters, de KW 208 André en de KW 208 Arie jr, aan een maatschappij in Zuid-Amerika verkocht. De schepen werden in 1960 in Denemarken gebouwd en kwamen in mei van dit jaar voor de Katwijkse rederij in de vaart. De uitkomsten vielen echter tegen zodat de heer Hoek onmiddellijk op het aantrekkelijke Zuid-Amerikaanse bod inging. De kotters worden thans in gereedheid gebracht voor de grote oversteek. Deze zal worden gemaakt met Spaanse bemanningen aan boord.

Visserijbelangen te Urk

Een afdeling van de Nederlandse Vissersbond, maakt zich ongerust over de schade die door het bodemonderzoek van de Noordzee aan visstand zou worden toegebracht. Vele Noordzeevissers die jarenlang de visserij op platvis onder de Nederlandse kusten hebben uitgeoefend, menen, dat het onderzoek rampzalige gevolgen zal hebben. Op de bodem van de Noordzee worden betrekkelijk zware eksplosieve ladingen tot ontploffing gebracht en dat niet lukraak, maar zee systematisch. Als in of na de oorlog door middel van het vast raken van een net van een visserssvaartuig een mijn tot ontploffing kwam, werden grote massa's water de lucht ingeslingerd en veelal dreef de zee in de nabijheid van de ontploffing vol dode vissen van het soort, dat boven komt drijven, zoals wijting en andere kleinere of grotere rondvissoorten. Wat er aan platvis werd vernield door zo'n ontploffing was niet met het oog waar te nemen, maar dit zal ook niet gering geweest zijn. Een opmerkelijk feit is, dat op een visgrond ten Noorden van Terschelling, waar altijd veel schol van goede kwaliteit werd gevangen in deze tijd van het jaar, nu letterlijk niets kan worden gevangen. Vele weken lang voeren de schepen met hun springladingen door dit viswater. Nu is er alleen nog maar een omwoelde Noordzeebodem met vele kraters over. Want dat kraters in de zeebodem werden geslagen kan de visser konstateren wanneer zijn netten in zo'n kunstmatig gat blijven haken en scheuren en dat op plaatsen, waar dit nooit het geval is geweest. Benoorden Borkum wordt de zee verpest door ontsnappend gas, dat niet onder kontrole is te krijgen ; op de genoemde plaatsen en andere gaan de moderne olievandalen nog rigoreuzer te werk, aldus Visserijbelangen.

MOSSEL-KONKURRENTIE WORDT HERSTELD

Het ministerie van Landbouw en Visserij heeft aan het produktschap voor vis en visprodukten gevraagd binnen enkele jaren een einde te maken aan de centrale verkoop van mosselen. Er bestaat bij de afzet van mosselen een systeem van vaste tarieven voor de mosselkwekers.

Het ministerie ziet hierin een beperking van de mededinging, die niet meer past in de naoorlogse produktie- en afzetverhoudingen. De normale situatie moet ook in de mosselsektor worden hersteld, aldus een brief van de direktie voedselvoorziening van het ministerie van Landbouw aan het produktschap.

De meeste mosselkwekers zijn van mening dat op deze wijze een einde wordt gemaakt aan een systeem dat gedurende dertig jaar onnoemelijk veel goeds heeft verricht. De regeling ontstond in 1934 toen de mosselhandel door een moordende konkurrentie aan de rand van de afgrond stond. Het systeem bewerkte, dat er nimmer een overproduktie van mosselen kwam en de mosselkwekerij werd zo een lonend bedrijf, zo zeggen de mosselkwekers in Zeeland. Men vindt het onbegrijpelijk dat men tegen de zin van de bedrijfsgenoten deze regeling thans wil opheffen.

REDERS,

„HET VISSERIJBLAD"

IS UW VAKBLAD !

Visserij in mei 1964 zeer door het weer begunstigd

De visserij is in de maand mei zeer begunstigd door het weer, aldus een overzicht van de direktie van de visserijen. Alleen de kustvissers voor het rayon Noord hebben enkele dagen last gehad van een ongunstige weersgesteldheid. Aan de trawlvisserij op verse vis namen 52 schepen deel. Gevist werd bij Puzzle Hole, Pitboei, Lemanground, West Hole, Tea Kettle Hole, Diepe Gat, Bruine Bank, Egmont Ground, Cleaver Bank en Claydeep. Gevangen werd tong, schol, wijting, kabeljauw. De resultaten waren matig door slechte prijzen, vooral voor schol. In Scheveningen werden vele partijen schol doorgedraaid.

Op verse vis visten verder 487 kotters en overige vaartuigen. Gevist werd in een brede strook langs de Hollandse kust tot aan de Amrumbank toe vanaf de Wielingen. Gevangen werd tong, schar, wijting, kabeljauw, schelvis, makreel. De resultaten waren van matig tot goed voor het rayon Scheveningen en IJmuiden en van goed tot zeer goed voor de rayons Zuid, Noord en Noord-Oost.

De verre visserij werd in mei uitgeoefend bij IJsland door twee stoomtrawlers, vier hektrawlers en twee motortrawlers. Met inbegrip van twee Scheveningse motortrawlers marktten er 12 schepen in IJmuiden. Voor een reisduur van gemiddeld twintig dagen lagen de besommingen tussen f 20.000 en f 30.000.

Met de haringtrawl visten vanuit Scheveningen tot 20 mei 46 schepen. De eerste 10 dagen van de maand visten de meeste grote schepen nog vrij Noordelijk bij Bergen Ground en The Patch tot aan de kant van het Diep. Men viste hier hoofdzakelijk op makreel, schelvis en haring. Daarna zakte de vloot af om de Zuid en werd gevist vanaf The Gut tot aan de Muur. Op de Zuidelijke gronden werd makreel, schelvis en wat kabeljauw gevangen.

Tot 29 mei werden in Scheveningen in totaal 3972 kisten verse haring verkocht terwijl 3138 kisten werden doorgedraaid. Tevens werden tot 20 mei in totaal 30140 kisten makreel aangevoerd waarvan 8.024 kisten werden doorgedraaid.

De vangstresultaten waren vrij goed, maar de besommingen zeer ongunstig.

Na 20 mei namen 51 trawlers en 6 kotters vanuit Scheveningen en 3 hektrawlers, 29 motortrawlers, 5 loggers en 1 kotter vanuit IJmuiden aan de haringtrawlvisserij deel. De schepen vanuit Scheveningen visten nogal verspreid. Enkele schepen, waaronder de SCH.46, visten aan de N.W. Rough. Dit schip ving in enkele trekken 34 kantjes, waarna direkt naar Scheveningen werd opgestoomd, waar het schip op 23 mei arriveerde als eerste schip dat zoute haring aanvoerde. Andere schepen visten vanaf de 57-57.30 graden Noord en 1 tot 2 graden Oost, terwijl zelfs schepen visten bij de Dutch Bank tot aan de Fair Bank. Behalve de SCH.46 waren op maandag 25 mei, de datum waarop de eerste maatjesharing verkocht mocht worden, nog 10 schepen aan de markt met vangsten van 3480 kantjes. De prijzen varieerden van f 350 tot f 600 per kantje.

Te Scheveningen werden in totaal 2070 kantjes maatjesharing aangevoerd, een gemiddelde dagvangst per schip van 56 kantjes. Door de kotters werden 24 kantjes aangevoerd. Als bijvangst werden door de haringtrawlers circa 100 kisten makreel en schelvis per schip aangevoerd, de besommingen varieerden van f 16.000 tot f 30.000. In IJmuiden werden op 24 mei door de KW.121 en de IJM.82 respektievelijk 52 en 50 kantjes maatjesharing aangevoerd. De haring was klein van stuk en van goede kwaliteit.

De eerste haring die in Katwijk werd verkocht, bracht f 524 tot f 551 op. Slechts 1 span vertrok van IJmuiden ter zoute haringvisserij. Van de eerste reis werden 109 kantjes aan de wal gezet, die in IJmuiden over de afslag werden verkocht.

DRIJFNETVISSERIJ

Vanuit Scheveningen namen 32 en vanuit IJmuiden 8 schepen aan de haringdrijfnetvisserij deel. Gevist werd tot aan de Zuidoostkust van Devila Hole en rond de 56 graden Noord en 1 Oost. De gemiddelde dagvangsten van de schepen uit Scheveningen, die evenals vorige jaren in kombinatie gingen vissen, bedroeg 51 kantjes haring per schip. De totale aanvoer te Scheveningen bedroeg 3450 kantjes haring, waarvan 2070 kantjes afkomstig waren van haringtrawlers, 1156 kantjes van drijfnetschepen en 224 kantjes van haringtrawlkotters, een gemiddelde dagaanvoer dus van 575 kantjes maatjesharing.

Te IJmuiden liep de eerste drijfnetloggers op 26 mei binnen met 155 kantjes van 4 schepen. Op 29 mei volgde de KW 167 met 265 kantjes van 5 schepen en op 31 mei de KW 82 met 129 kantjes.

GARNALENVISSERIJ

Aan de garnalenvisserij namen 149 schepen deel. Gevist werd in de Scheldemondingen vanaf het eiland Sylt tot aan de Wesermond en op de Waddenzee en bij de Cocksdorp. In het rayon Zuid was de garnalenvisserij niet meer lonend.

In de rayon Noord visten hier 4 schepen bij de Deense kust, de weekvangsten bedroegen van 1250 tot 3500 kg met besommingen van f 1650 tot f 8300. De VD 28 voerde in 4 weekreizen ruim 1.000 kg garnalen aan. De weekbesommingen van de kleinere schepen liepen uiteen van f 800 tot f 1500, terwijl de grotere schepen van f 2.000 tot f 8000 hebben besomd. De resultaten van de schepen rayon Noord-Oost zijn ruim voldoende geweest.

NIEUWE SCHEPEN

Er kwamen verschillende nieuwe schepen in de vaart, namelijk de UK 1 Albert, de SCH 197 Gerritje, de VL 115 Vooraan, de UK 161 Jennie, de BR 20 Nova Cura, de VL 34 Anita en de UK 3 Hendrikje.

De omzet aan de visafslag te Den Helder bereikte de 22 mei het tweede miljoen, in Urk werd het derde miljoen gepasseerd.

De hoeveelheid en opbrengst der door de trawl- en snurrevaadschepen aangevoerde zeevis (met inbegrip van de trawlharing) waren in de voornaamste aanvoerplaatsen als volgt:

IJmuiden	6.185.171 kg	f 4.922.332
Scheveningen	6.720.902 kg	f 5.765.901
Vlaardingen	156.995 kg	f 161.436
Den Helder	417.416 kg	f 804.342
Urk	439.069 kg	f 1.124.768
Harlingen	164.018 kg	f 324.806
Den Oever	48.428 kg	f 82.803
Overige plaatsen	1.997 kg	f 1.424
	10.625.741 kg	f 9.581.030

HARING

In totaal werd aangevoerd:

Soort haring	mei 1964 kantjes	mei 1963 kantjes
Maatjesharing	5.996	11.025
Steurharing	—	264
	5.996	11.289

Het aandeel van de trawlnetvisserij in deze aanvoer bedroeg 61 percent voor 3.656 kantjes tegen 40 percent voor 4.509 kantjes gezouten haring voor mei 1963. Een kwantum van 107 kantjes gezouten haring was afkomstig van de spanvisserij tegen 99 kantjes in mei 1963.

De eerst aangevoerde haring, afkomstig zowel van de drijfnetvisserij als van de trawlnetvisserij, was mager en schraal. De kwaliteit van de drijfnetharing verbeterde snel, de trawlharing evenwel bleef mager en schraal, terwijl ze, vooral wat de grote haring betrof, gemengd was met ijlachtige eksemplaren. De door de spanvissers aangevoerde gezouten haring was kwalitatitief goed. De prijzen, die per kantje in mei voor gezouten haring op de afslagen werden betaald, waren als volgt:

Soort haring

	mei 1964 van	tot	mei 1963 van	tot
Maatjesharing klein	f 597	f 47	f 410	f 48
Maatjes haring groot	f 400	f 65	f 144	f 22

Doordat de gezouten haring pas op 25 mei mocht worden aangevoerd en het aangevoerde gezouten produkt bovendien nog gering in hoeveelheid was, bereikten de prijzen een niveau, dat gemiddeld hoger lag dan in mei 1963.

De aanvoer van verse haring was als volgt:

	mei 1964	vismeelf.
Scheveningen	243.715	75 %
vorig jaar	417.067	37 %
IJmuiden	472.114	37 %
vorig jaar	379.750	33 %
Totaal	796.817	50 %
vorig jaar	796.817	35 %

Een kleine hoeveelheid verse haring was afkomstig van de spanvisserij, te weten 4.461 kg, die te IJmuiden werden aangevoerd.

De prijzen, waarvoor de verse haring op de afslagen werd verhandeld, waren de volgende:

Aanvoerplaats

	mei 1964 van	tot	mei 1963 van	tot
Scheveningen	f 0.50	0.22	f 0.59	0.22
IJmuiden	f 0.60	0.22	f 0.64	0.22

De van de spanvisserij afkomstige verse haring bracht het van f 0.60 tot f 0.49 per kg op, tegen f 0.55 en f 0.44 per kg in mei 1963. De kopers waren de viskonservenfabrieken en de stomerijen.

Brief uit Yerseke

Nr 993 **Yerseke 29-8-1964**

« Het begin van het einde ? »

Zo vroegen wij (en **niet** alleen wij) ons de laatste jaren steeds af als er weer eens (voor de zoveelste keer !) strubbelingen en moeilijkheden ontstonden in verband met « De Centrale ». Maar steeds bleek de hoop ijdel en werd de vrees beschaamd. Zij die de verdwijning van die rommel-instelling wensten en/of noodzakelijk achtten zagen hun hoop vervliegen en zij die ondanks alles met hand en tand voorstander bleven van die monsterinstelling zagen hun vrees beschaamd en smaakten het genoegen het nieuwe seizoen weer op dezelfde wijze te kunnen aanvangen. Maar nu is het geen vraag meer : « De beruchte Centrale » gaat verdwijnen. Daaraan valt niet meer te twijfelen. Het is enkel een kwestie van tijd. We zeggen dat niet zo maar op eigen gezag, neen, de betrokken minister heeft in een rondschrijven aan de mosselhandelaars gericht, laten weten dat hij het Produktschap voor vis- en visprodukten heeft gevraagd **binnen enkele jaren** een einde te maken aan de centrale verkoop van mosselen. De minister ziet (in die centrale verkoop dus) een beperking van de mededinging die niet meer past in de naoorlogse produktie- en afzetverhoudingen. De normale situatie moest ook in de mosselsektor worden hersteld. Aldus de brief van de direktie voedselvoorziening van het ministerie van Landbouw aan het Produktschap en de mosselhandel gericht. Als men dit zo leest krijgt men als leek de indruk dat het Produktschap deze zaak nog volledig in de hand heeft. Dat het Produktschap nog wel « enkele jaren » de tijd heeft deze zaak af te wikkelen zoals het dat wenst. Ik schreef als leek maar zij die er iets of veel meer van weten geloven daar niets van. Dit verzoek komt ons inziens te laat. Regeren en ook leiden eist vooruitzien zo mogelijk en in ieder geval goed in de gaten houden, wat er zo al leeft en werkt. Dat de minister dat niet weet, niet kan weten als het hem niet wordt gezegd is duidelijk en zeer zeker te verschonen. Maar dat de leiding (het Produktschap) geen aandacht sloeg op de tekenen der tijden, althans er niet mee rekende of er zijn houding door te laten bepalen is onvergeeflijk. De leiding wist toch of moest weten dat het al lang broeit en gist en dan maar te doen of er niets aan de hand is, is al heel dom. Was het domheid of machtswellust ? Was de drang om het monster-kartel intakt te houden zo sterk om de eigen machtspositie te handhaven of de vrees voor inboeten van eigen grootheidswaan of iets anders ? We weten het niet ! De kans om deze zaak langs lijnen van « geleidelijkheid » af te wikkelen is beslist verkeken, de kans voorbij. Omdat redelijke klachten en bezwaren uit de handelsmiddens zo al niet werden afgewimpeld of vaak volledig genegeerd, wendden kort geleden twee groothandelaars in mossels zich rechtstreeks tot de betrokken minister. En het is wel eigenaardig dat nu kort daarop de genoemde brief werd gericht aan het Produktschap en de handelaars.

Ons inziens de verkeerde volgorde. Het Produktschap wetende wat er woelde en werkte had het voorstel tot ontbinding zelf en reeds minstens twee jaar vroeger moeten doen aan de minister om aan de reeds lang onhoudbare toestand een einde te maken. Dan was ook nog de gelegenheid gebleven de zaak zonder grote schokken en stoten ordelijk af te wikkelen. Maar nu de twee zo even genoemde handelaars aan de minister hebben verzocht buiten de « Centrale » om hun eigen mossels te mogen verzenden en te verhandelen **(en dat verzoek moet en zal worden ingewilligd)** verandert de situatie zo grondig dat moet worden afgewacht, ten eerste of de overgang van gebonden naar vrij over een zekere tijd kan worden gespreid en ten tweede welke konsekwenten een en ander zal en moet hebben op het verdere verloop der dingen. Ons inziens heeft de leiding **hoe goed en zwaar ook betaald** slecht werk geleverd. Als hier op Yerseke een zware storm zeer hoog water deed vrezen kwamen de eigenaars van de binnen-oesterputten bijeen en bespraken de toestand. Achtte men de vrees gewettigd dat de dijk die de oesterputten omringd en die aanmerkelijk lager is dan de zeedijk zou onderlopen dan liet men die binnenputten waarin als regel niet meer water werd gelaten dan nodig was, door de daarvoor dienende sluis vollopen. Zo kwam het water op gelijke hoogte als het door de storm opgejaagde buitenwater. Dat veroorzaakte wel schade en ongemak maar de dijk bleef intakt en dijkbreuk met alle narigheid en kosten van dien werd voorkomen. Zo had ons inziens (we raadden dat een paar jaar geleden reeds aan in één onzer briefjes) ook het Produktschap moeten doen. Of nu nog een breuk en chaos kan voorkomen worden dient afgewacht.. Die hoog geleerde leidingsheren *hebben jammerlijk gefaald* en schijnen dommer dan de oesterboeren.

N.B. — De prijzen in vetjes gedrukt zijn opgegeven per 50 Kg	27-8-1964	28-8-1964	31-8-1964	1-9-1964	2-9-1964	
Tongen, grote — Sole, grosse	8.35- 7.81	8.31- 8.—	8.08- 7.90	8.15- 7.79	8.31- 7.92	.....
3/4 tongen — 3/4 plie	6.48- 5.91	6.01- 5.63	6.— 5.70	6.11- 5.72	6.20- 5.93	.....
Bloktongen — Sole moyenne	6.50- 6.11	5.96- 5.65	5.93- 5.35	6.19- 5.73	6.36- 6.15	.....
Voor-kleine — Petite	7.19- 6.71	6.92- 6.66	7.02- 6.70	7.10- 6.30	7.46- 7.—	.....
Kleine — Toute petite	7.02- 6.81	7.08- 6.84	7.08- 6.82	7.— 5.90	7.35- 6.98	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	5.20- 4.60	5.50- 4.60	4.80- 4.60	5.40- 4.—	5.80- 5.20	.....
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	**140.—96.—**	**160.—120.—**	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	**108.—90.—**	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	**96.—90.—**	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	**54.—47.—**	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	.....	.....	**54.—47.—**	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	.....	**48.—**	**54.—44.—**	**48.—39.—**	**49.—**	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	**57.—**	**52.—38.—**	**39.—14.—**	**56.—**	.....
Platjes — Toute petite	**36.—20.—**	**45.—10.—**	**43.—23.—**	**31.—26.—**	**47.—14.—**	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	**49.—22.—**	**29.—20.—**	**42.—41.—**	**35.—26.—**	**37.—26.—**	.....
Middel — Moyen	**32.—20.—**	**36.—14.—**	**37.—29.—**	**34.—22.—**	**42.—16.—**	.....
Kleine — Petit	**14.— 8.—**	**22.— 7.70**	**14.— 8.10**	**12.— 8.—**	**12.— 8.—**	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	**5.—**	**13.—**	**12.—**	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**46.—42.—**	**44.—**	**64.—50.—**	**64.—36.—**	**50.—44.—**	.....
Gullen — Petit kabellaud	**47.—13.—**	**46.— 8.40**	**65.— 8.40**	**57.— 7.—**	**55.— 7.—**	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	**124.—**	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	**25.—19.—**	**18.—10.—**	**26.— 8.—**	**11.— 8.—**	**20.—10.—**	.....
Schar — Limande	.....	**28.—23.—**	**30.—21.—**	**31.—26.—**	**36.—32.—**	.....
Steenschol — Sole limande	**94.—**	**84.—**	.....	**72.—**	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	**26.— 9.60**	**23.—10.—**	**33.—16.—**	**35.— 9.—**	**46.—19.40**	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	**16.20-11.—**	**16.40-11.—**	**16.—11.—**	**15.20-11.—**	**20.60-15.40**	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	**24.—20.—**	**24.—22.—**	**24.—17.—**	**35.—**	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	4.40	.....	.....	4.40-	5.10- 4.—	.....
Koolvis — Colin	**56.—**	.....	.....	.....	.....	.....
Steud — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	**40.—32.—**	.....	.....	**32.—**	**38.—**	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	**13.—**	**12.— 6.50**	.....	**8.— 6.—**	**12.—11.—**	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	8.—	.....	.....	.....	.....

DE BELGISCH NEDERLANDSE VISSERIJALMANAK 1964

Is verkrijgbaar :

1) Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 27, Oostende mits storting van 250 F plus 10 F verzendingskosten.

2) Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan 22 Oostende.

3) Hand in Hand, Bestuursgebouw Vismijn Oostende.

In Nederland :

Motorenfabriek H. Zwart, Vissershaven IJmuiden.