

# HET VISSERIJBLAD

31e JAARGANG  
VRIJDAG  
15 januari 1965  
Nummer 3  
PRIJS 10 FRANK

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

# CASINO- KURSAAL OOSTENDE

## NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

ZATERDAG 16 JANUARI  
van 22 uur af

ZONDAG 17 JANUARI  
THE-DANSANT  
van 16 tot 20 uur

**Beatrice  
Arnac**

**MERINO COSTA  
EN ZIJN ORKEST**

FRANZ ANDRE :  
piano

## KONINKLIJKE SCHOUWBURG OOSTENDE

ZONDAG 17 JANUARI 1965  
te 20 uur :

de GALAS KARSENTY  
stellen voor :

„LE SYSTEME

FABRIZZI”

door Albert Husson.

Met

DANY CARREL

en

JEAN GAVEN

PLAATSEN :

200 - 110 en 80 fr.

PLAATSBESPREKING :

Kon. Schouwburg Oostende

Tel. : (059) 713 22.

(Van 10 tot 13 u. en  
van 16 tot tot 19 u.)

Voor alle inlichtingen :  
Casino-Kursaal Oostende  
Tel. : (059) 751 11

(3425N—5471V)

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



**Fueloil  
Dieseloil  
Gasoil**

Voor scheepvaart — Centrale verwarming  
— Nijverheid —

Handelmaatschappij ANTOINE VLOEBERGHS  
ANTWERPEN — ITALIELEI 66 — Tel. (03) 31 18 00 (10 lijnen)

Voor de Kuststreek — Depot te Oostende

SCAP, H. BAELSKADE 27 — Tel. 729 51 - 745 32 (na 18 uur)

## SCHEEPSWERF

**Wwe H. Deweert-Crekillie  
en Zonen**

P.V.B.A.

NIEUWE WERFKAAL 2 — OOSTENDE

— \* —

SCHEEPSBOUW en HERSTELLINGEN

van

HOUTEN en STALEN VISSERSVAARTUIGEN

— \* —

Telefoon 718 50 — Privé 731 01

HUIS GESTICHT IN 1882

(5676V)

Voor  
nieuwbouw  
en  
herstellingen  
van  
schepen

N.V.

**BELIARD-  
MURDOCH**

(2848)

PUBLICITEIT  
IN

het  
visserijblad

DOET  
UW  
ZAKENCIJFER  
STIJGEN



FIRMA

**R. Huysseune**

ZEEBRUGGE

Export

Import

TELEFOON

Privé : 540 06

Magazijn : 541 42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse  
gepelde garnalen  
Thuisbestelling  
in de grote centra  
Verzending  
in gans het land

(2182)

# HET VISSERIJBLAD

Abonnementen : Binnenl. 1 jaar 300 F - 6 maanden 150 F - 3 maanden 80 F - Buitenl. 1 jaar 325 F - Holl. 1 jaar Fl. 23  
Verantwoordelijk Drukker-Uitgeverster : Simonne BOLLINNE, Vindictivelaan 22, Oostende, Tel. 725.23, PCR 41.89.87

15 JANUARI 1965

DRUKKERIJ

Telefoon nr. 777.13

## Veelbelovende vaart voor vijfde nieuwe vissersvaartuig van Lorient

### MET « SAINT JUDE » L. 5403 OP PROEFVAART

Niemand aan boord van de knappe groengeschilderde trawler, nog onder belgische vlag, die in de Demeysluis wacht om uit te varen voor zijn eerste reis, verwacht zich aan een onvriendelijke Noordzee. De noordelijke bries die enkele kilometers binnen de wal nog weinig merkbaar is en in 't algemeen een mooi weertje bezorgt is oorzaak van een lange en hoge «zwel» die in schuimende hoge baren op 't strand uitloopt. De kustbewoner nochtans kent dit gedruis van de zee eigen aan een noordelijke wind. De hoge deining is nog versterkt door de uitlopende zee die meer noordelijk tengevolge van een belangrijke depressie lelijk huis hield.

De sluisdeuren die aaneengesloten naar het te keren water een

punt maken scheiden voorlopig nog het schip van de zee. De schuthoogte is, voor dit uur, tamelijk belangrijk en daaraan zal de sterke oostelijke stroming niet vreemd zijn.

«Saint Jude», met 47 meter lengte en 8,5 meter grootste breedte, trekt tengevolge van de woelingen in de sluis kolk ongeduldig aan de landvasten terwijl inderhaast nog enkele genodigden en wat stores aan boord gebracht worden. Dan vaart, laag tussen de hoofden op halve kracht vooruit, het schip de haven uit, onmiddellijk gegrepen door de stroom die met een kracht van anderhalve mijl om de west loopt. Dergelijk feit is voorzien door het personeel op de brug die opzettelijk flink de rechterkant van de haven hield. Het grootste gedeelte van de dertig opvarenden, franse bemanningsleden,

duitse, engelse en belgische technici, samen met enkele genodigden, door het mooie weertje aan de wal overtuigd een beminnelijke Noordzee te ontmoeten, zijn verbaasd over de norsheid waarmee de trawler voor de eerste keer ontvangen wordt, al doen de talloze meeuwen, die vermoedelijk een behaaglijker klimaat zoeken dan dit van de hui-verige noordelijke wateren, hun best om een muzikale noot te bezorgen.

Het schip is nog onvolledig in ballast waardoor de bak hoog ligt en het uitzichtstuk belemmerd wordt. Vismateriaal onder de bak en ijs in het visruim, met een capaciteit van 100 Ton, zullen het schip in even kiel brengen. De hoge bak voldoet anderzijds aan de verlangens van de bemanning voor wat de bedrijvigheid op de visgronden aangaat, ter-

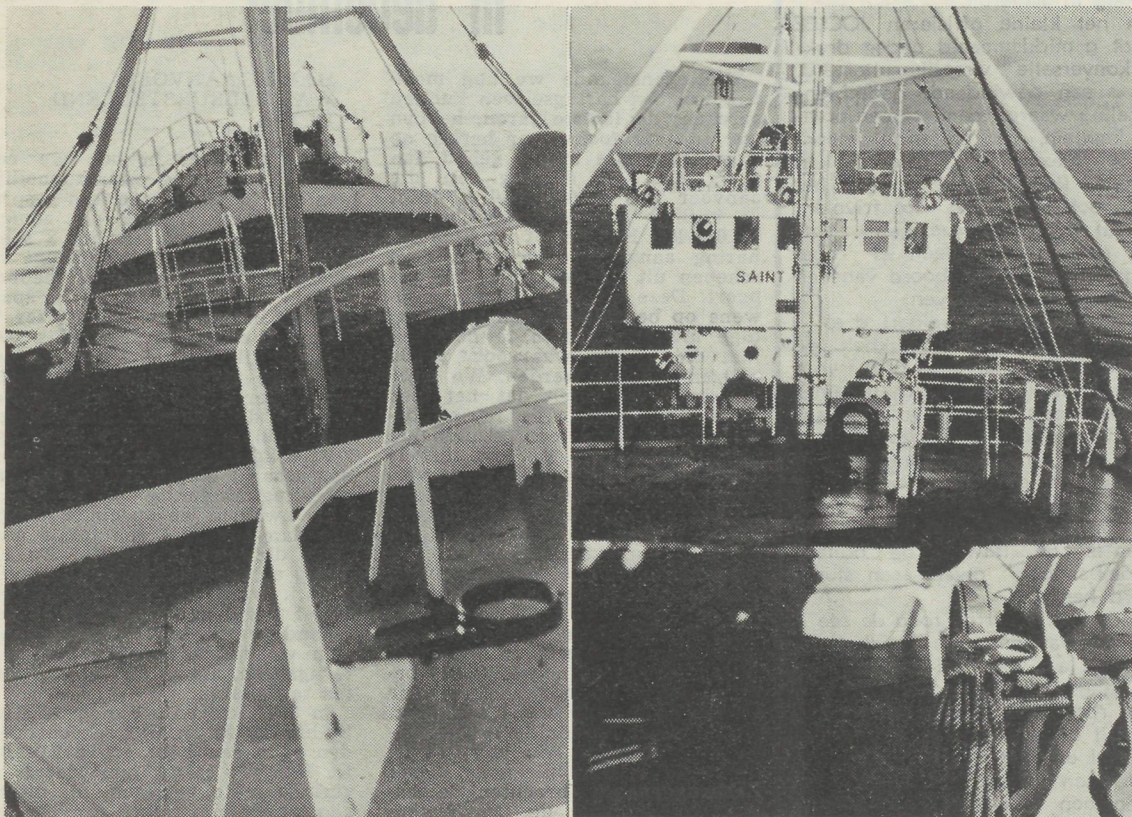
wijl het lange achteruitspringende bakdek, rond de galgen uitgesneden een naar waarde geschatte bescherming biedt aan de mensen die werkzaam zijn op het visdek. Dergelijke konstruktie komt reeds sedert lang voor op sommige nederlandse treilers die daarenboven nog dikwijls een stuk beschermende verschansing in het verlengde van de bak bezitten.

De kapitein staat hier voor de keuze, ofwel de wacht verzekeren door een man in één hoek van de brug en hijzelf aan de andere zijde, ofwel ijsberen van de ene hoek naar de andere, ofwel korte koerswendingen uitvoeren, eerst naar rechts en dan naar links om aldus een uitzicht te krijgen over de situatie vóór het schip. Nochtans beschikt hij over 'n belangrijke hulp voor de gelegenheid, met de radarwaarnemer die aan het 3 cm-golf-toestel een voortdurende radarwacht verzekert om het apparaat zo goed mogelijk af te stellen. Het is goed hier een zuiver beeld te kunnen observeren. Niet alle vaartuigen varen met ordentelijk afgestelde instrumenten.

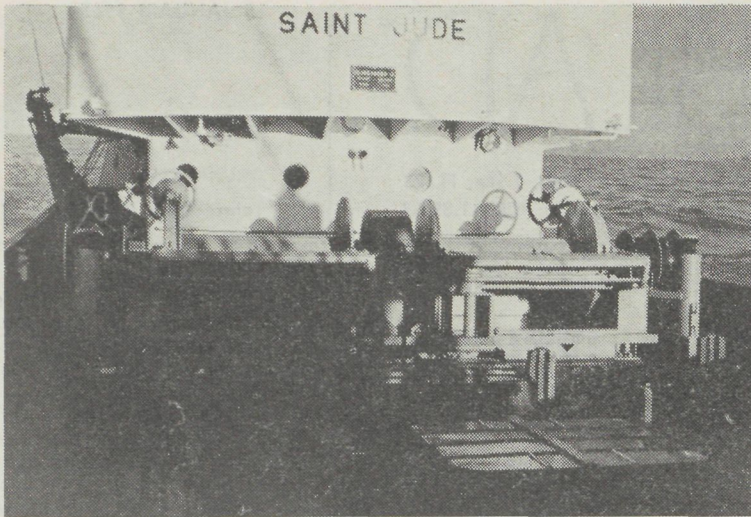
Wanneer de chadburn in de machinekamer volle kracht vooruit rinkel, trekt het achterschip met zijn 14 voet diepgang, zich nog dieper in het grijsgroene water, gestuwd door de 1000 PK Deutz achtcylinder die op volle 360 toeren draait. De speedometer wijst 15 mijl aan als het vaartuig enkele ogenblikken later het wandelaar lichtvessel dwars heeft. Met de onvolledige lading heeft het vaartuig in de lange deining aan deze snelheid echter een ongunstige langsscheepse stabiliteit, wat ongemakkelijk aandoet en na korte tijd aanleiding geeft tot grauwe gezichten en geeuwende passagiers.

Hier buitengaats, is ruimte genoeg om over te gaan tot het installeren en demonstrenen van de automatic pilot waarvan op de brug onmiddellijk het grote nut ingezien wordt. Vroeger werd het stuurwiel met een «eindje» of een «stropje» vastgehouden, waardoor de man aan het wiel beschikbaar werd aan dek, indien de weersomstandigheden het toelieten. Met 't automatic-steering-apparaat kan een man aan het roer gemist worden en voor ander werk aangewend. Bij de naderingen en in sassen is het aangewezen het schip met de hand te sturen, al is het mogelijk bruuske koersveranderingen tot 45 graden links of rechts uit te voeren door middel van de pilot. Het roer wordt overgegeven aan de bemanning die zich best vertrouwt maakt n et dergelijke manier van sturen vooraleer het schip over te nemen.

Ook het handsturen geeft voldoening en het is aan te zien dat de matrozen die beurtelings het roer overnemen niet gewoon zijn 'n mo-



Enkele opnamen aan boord van de L.5403 «Saint Jude»



De winchinstallatie op de prachtige nieuwe diepzee-reiler.

dern vaartuig in handen te hebben. In tegenstelling met oudere soorten stearing-gear wordt de minste beweging van het wiel onmiddellijk opgevolgd door een koersverandering. De resultaten der giratie-proeven liggen trouwens met hun 180 graden wending in amper 60 seconden, en 360 graden in 2 minuten 10 seconden, ver boven de eisen van bureau Véritas. De konstruktie van de romp met zijn brede kimmen is gewis niet vreemd aan de grote wendbaarheid ter besturing van het schip.

De radio is een 90 watt C.R.M.-toestel geplaatst in de radiokamer die uitgaat op het bootdek dat ruim lijkt door de afwezigheid van reddingsboten die vervangen zijn door 2 opblaasbare vloten.

De verdere navigatie-uitrusting van de L.5403 bestaat uit decca-navigator, log-totalisator, echodiep-temeter (SCAM) in de kaartenkamer die met dubbele schuifdeuren op elegante wijze van de brug kan worden afgesloten en eenzelfde dieptetoestel in de brug.

Het opzoeken van het scheepsef-fekt, testen en afregelen van de richtingzoek- verlopen OTW der bakens van respectievelijk Oosten-de, andelaar en Westhinder. De twee laatste klinken eerder zwak ten overstaan van de scherpe luide toon van de Oostendse zender. Bovendien moet geduld geïmagineerd worden gezien de radiobakens op klaar zicht zijn afgesteld, wat met de hoge wind niet te verwonderen is.

's Avonds zouden trouwens, wat eerder een zeldzaamheid is, de vuur van Duinkerke, Nieuwpoort, Westkapelle, Noordhinder, zichtbaar zijn vanaf de rede van Oostende.

Naarmate het schip in de Wielingen de havendam van Zeebrugge nadert verscherpt het sein Z.B. terwijl het signaal van de baken Raversijde - Vliegheaven verzwakt en tengevolge van de kustlijn onbruikbaar wordt. De positie kan dank zij de nabije opstelling der verschillen-paald. Indien de elektronika enor-de bakens nauwkeurig en zonder korrektheid voor afstand worden be-mee vooruitgang heeft gemaakt, dan is zij er toch niet in geslaagd de gonio, dit handige, eenvoudige toe-stel, van de wijde plas te verdrin-gen.

Gebouwd op de werven van Be-liard en Murdoch te Oostende is de

«Saint Jude» een konventionele reiler die vist over beide zijden, het vijfde van een reeks, alleen bestemd voor voornoemde haven waarvan de vloot aldus geleidelijk een verjongingskuur ondergaat.

Het schip is verder voor wat de visserij betreft, uitgerust met een winch, elektrisch aangedreven, van het type GMC 3. Op elke trommel kan 2300 meter korretouw van 22 mm worden gewonden of 2200 meter van 23 mm. De trekkracht bedraagt 8 ton en de inhaalsnelheid 2 meter per seconde, waarvoor een aandrijfmotor van 240 pk bij 970 toeren vereist is.

De zitplaats van de wachtheb-bende officier op de brug bevindt zich uitgerekend daar waar zich alle voorname bedieningen bij de hand bevinden waaronder de machine- en de winchstop. De motor bezit een versnelling voor de visserij, een andere voor de traverse en één versnelling in achteruit.

In het kleine officieren JOCSEE wordt gemiddagmaal onder drukke konversatie, visserij uiteraard. Het is een opwindende gedachten-wisseling waaruit dank zij een er-varen kapitein, de 43-jarige stoere Bretoen Nexer, veel geleerd kan worden. Ruim bespoeld geeft het menu ook aanleiding tot frivoler gepraat dat de aanwezigen zichtbaar gemoedelijk stemt er doet vergeten dat zij aan boord van een vissersvaartuig vertoeven.

Maar de deining weigert de el- nemen aan de gemoedelijkheid en voorzichtigheidshalve wordt voor deze opvarenden die zich lichame-lijk het meest in vorm voelen wan-neer in verticale of horizontale po-sitie, de thuisreis aangevangen wordt onder de beschutting van de banken.

De scheepsklok wijst al laat PM wanneer de trawler de buiten-stroombankboei dwars aan stuur-boord heeft.

de avond verde rood de zee en zwart de wijde hemel een late vogel scherend gleed langs 't koperrood gewemel

De rederij AVRY van Lorient, van waaruit ook de visserij op sardines, makreel en tonijn met verscheidene technieken wordt bedreven, mag ingenomen zijn met haar nieuw vaartuig van 357 bruto ton en 134 netto ton.

## BIBLIOGRAFIE

### De „World Fishing Guide” verschenen

De tweede uitgave van de «World Fishing Guide» — lopende over de jaren 1964-1965 is zopas versche-nen. Het valt licht te begrijpen dat deze editie nog heel wat aan duide-lijkheid en verzorging heeft inge-wonnen op de eerste uitgave, ter-wijl ook een groot aantal nieuwe rubrieken werden ingelast, onder-meer in verband met de bevoorra-ding van vistuig en uitrusting aan boord. Hierbij worden vele onder-landen over de gehele wereld ver-nemingen uit niet minder dan 21 meld.

De eerste «World Fishing Guide» was samengevat door een redactio-nale staf van het gekende tijdschrift «World Fishing» en dit met het uitsluitend doel te voldoen aan de dringende behoefte voor een be-vattelijke en duidelijke gids van de handelszaken, die uitsluitend in-staan voor de leveringen van de verschillende visserijbenodigheden. Dergelijk werk was inderdaad in de normale handel niet verkrijgbaar.

De graad van perfectie van dit werk moge tenandere duidelijk blij-ken uit het feit dat niet minder dan 16 verschillende types netten wor-den besproken, telkens met opgave van naam en adres van de gespe-cialiseerde producenten. Zelfs de rubrieken van de vloten is verdeeld in vier sekties en dit sedert een fa-

brikant van dergelijke vloten deze laatste et langer en uitsluitend ver-vaardigd in aluminium, maar ook in plastic.

Een andere belangrijke onderver-deling is deze welke gewijd wordt aan de lijsten der scheepsbouwwer-ven uit niet minder dan 17 verschi-ende mogendheden. Hierbij wordt de capaciteit van de slipway of scheepshelling opgegeven, evenals de types vissersvaartuigen met in-dien mogelijk de naam van de ont-werpers.

Tenslotte kan nog gemeld worden dat een nieuwe rubriek werd inge-last in verband met de volledige lijst van de vissersvloten der Euro-pese visserijstaten, evenals deze van Canada.

xxx

De «World Fishing Guide» omvat 144 bladzijden en werd prachtig in-gebonden in een stevige en verzorg-de omslag.

De kostprijs bedraagt 30 shilling (210 F) voor de onderschrijvers van een «World Fishing» abonne-ment, en 3 Pond voor de niet ge-abonneerden. Het werk kan verkre-gen worden bij de uitgeverij Gram-pian Press Limited, The Tower, 229-243, Shepherds Bush Road, Ham-mersmith, London W 6.

## Meer haring dan vorig jaar in december

Niettegenstaande we nog moei-lijk van een haringseizoen kunnen spreken, de laatste jaren, hebben we dit jaar toch meer haring op onze Oostendse markt gehad dan vorig jaar. De stijging van die aanvoer was zelfs tamelijk groot en verliep van 19.036 kg naar ca 103.040 kg. Het betrof hier vooral haring aangevoerd door kleinere schepen uit Zeebrugge en Nieuw-poort. Deze schepen hebben trou-wens op bepaalde dagen zeer aar-dige uitslagen weten te bereiken met die haring waarvoor goede prijzen betaald werden. We moe-ten immers weten dat het hier soms zeer kleine ijle haring be-troft. Toch werd een gemiddelde prijs bereikt van 4,86 fr., het is weliswaar geen topprijs, maar ver-geten we ook niet dat in decem-be rdit keer 2 bijzonder ongun-stige weken voorkwamen. De feestdagen op een vrijdag, het kon werkelijk niet slechter, voor de visserij althans niet.

De haringopbrengst is de vorige maand nu wel niet zo hoog ge-weest, toch werd nog 501.522 fr be-reikt, waar in 1963 slechts voor 126.487 kg haring werd verkocht. De prijs per kg daalde ten opzich-te van december 1963 van 6,64 fr. naar 4,86 fr. Niet alleen de kleine Zeebruggenaaers brachten de ha-ring binnen, ook de kustvissers uit Oostende geraakten al eens aan een behoorlijk vangste haring.

### HARINGAANVOER WAS TELEURSTELLEND IN 1964

Eens te meer hebben we een jaar achter de rug waarin moeilijk van een haringseizoen kan gespro-ken worden. Tijdens de zomer-maanden trokken slechts 2 sche-pen achter haring en tijdens de voorbije wintermaanden hebben slechts een viertal Oostendse span-nen de haring trachten uit zee te halen. Hierin zijn ze slechts zeer gedeeltelijk gelukt want tijdens de ganse novembermaand kregen we amper 494.730 kg op de markt. Tijdens de zomermaanden kregen we enkel in september meer dan 200.000 kg bijeen, de andere maan-den was et amper 100.000 kg. en zelfs nog minder.

Zo kwamen we op einde decem-ber dan ook met een totale aan-voer die slechts 1.248.101 kg be-droeg en die voor 5.984.100 fr. ver-kocht werd. Er zijn jaren ge-weest dat dergelijk bedrag in één maand werd bereikt Voorlopig zien we die jaren echter nog niet terugkeren, als ze dan al ooit zul-len terugkeren.

In 1963 kregen we nog 1.738.013 kg haring bijeen die verkocht wer-den voor een bedrag van 8.041.874 fr. De prijs is dit jaar slechts in geringe mate gestegen, dit niette-genstaande de kleine aanvoer, en bedroeg 4,79 fr. tegen 4,62 fr. vorig jaar.

# JAAROPBRENGSTEN per SCHIP in OOSTENDSE en NIEUWPOORTSE VISMIJN

## De O.90 "Prinses Paola", aan de spits Daling der opbrengsten te Nieuwpoort

### TE OOSTENDE

Zopas werden de opbrengsten bekend van de schepen die tijdens het jaar 1964 te Oostende kwamen verkopen.

In deze opbrengsten zijn de bedragen begrepen die uitbetaald werden als drinkgeld. Voor verschillende schepen zijn deze resultaten echter slechts gedeeltelijk omdat die schepen ook te Zeebrugge, Nieuwpoort of Ergeland hun vangst verkochten.

De hoogste opbrengst was voor de O.90 die met 12.774.899 fr slechts met iets meer dan 100.000 fr de O.85 voorafgaat die 12.649.508 fr besomde.

De kleinste visopbrengst te Oostende werd geboekt voor de N.7 die 47.780 fr. opbracht. Van de Zeebrugse schepen die te Oostende kwamen verkopen staat de Z.509 met het hoogste cijfer; 4.606.400 fr. Bij de schepen uit Nieuwpoort was het de nieuwe eenheid van de rederij Vercoutter die met de palm ging lopen: 1.474.270.

### Meer schepen dan in 1963.

Ondanks het uitblijven van verschillende eenheden uit Zeebrugge, kwamen we toch aan een groter aantal vaartuigen dan in 1963. Er kwamen immers 226 verschillende schepen aan de afslag tegen 213 vorig jaar. De verdeling was als volgt: 4 uit Blankenberge, 31 uit Nieuwpoort, 75 uit Zeebrugge en 116 uit Oostende.

### De primusser

Het is niet omdat een schip te Oostende met de hoogste opbrengst staat in een bepaalde categorie dat dit schip het daarom best heeft gedaan. Andere schepen, die niet zoveel opbrachten, kunnen immers met tegenslagen te kampen gehad hebben of gingen enkele vangsten in Engeland verkopen.

Bij de grootste IJslanders was het natuurlijk de O.90 die de beste uitslag bereikte met 12.774.899 fr uit 15 reizen. De beide voorgaande jaren was het telkens de O.80 die de kroon spande, dit jaar heeft dit vaartuig echter praktisch de hele tijd opgeleed met motordefekt.

Bij de kleine IJslanders was het eens te meer de O.231 die de hoogste top scheerde. Dit dank zij reizen naar de Noordzee en naar IJsland. Dit vaartuig besomde 6.713.610 fr, dit is nog enkele honderduizend frank meer dan vo-

rig jaar toen dit schip 6.321.287 fr opbracht.

Bij de kanaalschepen was het dit keer niet de Z.543 die de hoogste uitslag boekte; dit vaartuig werd afgelost aan de leiding door de Z.509 die het tot 4.604.400 fr. bracht. Dit schip heeft het gans jaar door zeer goed gedaan en trok voortdurend naar het kanaal.

De westvisseren hebben het dit jaar niet minder moeten doen dan vorig jaar. In 1963 konden zij immers meegenieten van de grote tongvangsten en opbrengsten bereiken die uitzonderlijk hoog lagen. Over het algemeen was het dit jaar toch ook niet bepaald slecht voor deze schepen die tijdens de zomermaand ruime partijen kleine schelvis konden brengen en op het einde van het jaar ruime gullenvangen konden binnenzetten. De beste uitslag was bij deze schepen voor de O.147 die het tot 1.944.570 fr bracht. Vorig jaar lag de hoogste opbrengst van deze visgrond heel wat hoger maar toen waren de omstandigheden ook heel anders. De O.147 stond vorig jaar immers ook met 2.432.680 fr en was toen niet eens de beste.

De opbrengsten van de kustvisserstvaartuigen zullen binnen een paar weken bekend zijn. We hebben in onderstaande lijst dan ook die kleine kustvaartuigen niet opgenomen aangezien we ze afzonderlijk zullen vermelden, samen met de garnaal- en sproutopbrengst. Hierna dan de lijst van de schepen welke te Oostende in 1964 kwamen verkopen:

### DE CIJFERS

N.3	12.610	N.7	47.780
O.15	1.561.740	Z.25	360.320
O.26	3.564.600	O.34	3.295.300
O.35	3.919.400	N.36	404.992
O.37	3.556.415	O.38	3.648.055
Z.54	10.260	O.66	2.273.705
O.69	1.942.790	O.77	1.002.610
O.80	1.805.463	O.81	9.989.199
O.82	2.820.595	O.85	12.649.508
O.87	252.045	O.90	12.774.899
N.93	62.110	O.94	1.167.523
O.102	909.990	O.105	178.150
O.108	2.104.408	O.109	714.356
O.112	1.461.920	O.114	2.307.644
O.115	3.226.945	O.116	241.570
O.118	1.845.780	O.119	1.581.240
O.120	2.212.055	O.123	381.690
O.124	4.119.189	O.127	1.584.430
O.129	5.364.691	O.131	2.550.865
O.132	1.808.093	O.135	1.502.930
O.141	2.653.500	O.142	1.218.670
O.147	1.944.370	O.148	1.432.485
O.151	3.105.993	N.152	607.862
O.153	585.454	O.154	1.439.230
O.155	1.417.595	O.156	2.505.518
O.159	3.836.078	O.160	7.135.605
O.165	843.365	O.166	346.605
O.174	3.198.550	O.175	1.263.485
O.176	2.545.755	O.180	1.725.990
O.183	163.590	Z.184	369.550
O.185	1.883.120	O.188	2.800.950
O.191	1.459.260	O.192	966.175
O.193	2.058.457	O.195	2.529.245
O.196	1.439.760	Z.199	429.585
Z.201	1.057.305	O.204	3.617.620
N.209	513.230	Z.212	3.215.875
O.214	2.859.401	O.215	2.485.473
O.216	7.582.273	O.217	5.579.158
O.218	2.089.220	O.220	393.050
O.224	6.408.264	O.225	981.320
O.228	4.660.096	O.229	3.733.675
O.231	6.713.610	Z.233	170.690
O.235	3.010.450	O.236	3.703.550
O.237	4.151.161	O.239	3.616.805
O.242	3.503.120	O.247	1.717.010
O.249	3.564.500	O.250	2.842.731
O.254	2.876.180	Z.257	189.140
Z.264	815	O.265	561.445
O.266	1.529.090	O.267	1.617.370
O.268	2.190.400	O.269	6.454.500
Z.274	126.750	O.275	740.150
Z.277	71.930	O.279	703.828
O.281	329.635	O.282	4.894.458
O.283	1.598.445	O.284	1.683.630
O.286	6.203.670	O.287	2.658.000
Z.290	297.630	O.292	2.386.055
O.295	2.998.259	O.298	877.678
O.301	1.353.760	O.305	5.193.606
O.312	3.061.355	O.316	7.996.081
O.317	8.428.498	O.318	1.078.388
O.324	6.168.225	O.326	2.063.558
O.327	1.388.950	O.329	775.965
O.331	3.649.495	O.333	4.222.010
O.334	4.597.233	O.335	5.034.476
O.345	466.830	O.346	1.611.950
O.348	803.710	O.369	4.293.360
Z.402	1.296.005	Z.404	10.260
Z.405	912.260	Z.407	269.800
Z.408	36.230	Z.410	203.444
Z.415	254.870	Z.417	460.320
Z.418	456.710	Z.419	2.859.735
Z.420	451.120	Z.422	817.520
Z.427	346.910	Z.431	810.040
Z.443	1.139.180	Z.444	128.270
N.449	903.480	Z.452	1.510
Z.454	170.690	O.457	2.210.315
O.459	2.885.427	Z.465	1.696.185
Z.468	12.540	Z.471	87.470
Z.473	166.240	Z.476	87.670
Z.482	950.710	Z.491	100.470
Z.493	560	Z.500	602.780
Z.501	361.585	Z.508	150.316
Z.509	4.606.400	Z.516	3.130.820
Z.510	221.540	Z.526	97.190
Z.527	3.425.560	Z.530	74.900
Z.534	4.671	Z.537	1.689.695
Z.539	433.520	Z.542	248.240
Z.543	4.249.505	Z.544	519.230
Z.546	2.092.445	Z.547	888.370
Z.548	438.410	Z.549	604.225
Z.550	92.730	Z.551	69.690
Z.554	124.890	Z.555	69.690
Z.558	245.220	Z.559	1.115.695
Z.560	351.105	Z.570	274.580

Z.577	366.493	Z.580	478.950
Z.581	1.752.345	Z.583	75.395
Z.590	293.190	Z.591	109.640
Z.593	216.505	Z.600	1.578.050
N.701	561.345	N.703	487.180
N.710	1.041.280	N.715	1.345.595
N.720	999.960	N.722	461.940
N.728	470.840	N.730	276.730
N.732	376.680	N.734	11.355
N.735	4.671	N.737	36.960
N.750	720.340	N.753	95.695
N.761	453.800	N.762	1.334.205
N.763	1.285.170	N.765	1.474.270
N.805	140.045	N.807	12.610
N.819	1.680.680	B.601	150.316
B.603	85.040		

### TE NIEUWPOORT

Tijdens het afgelopen jaar werd er in de Nieuwpoortse vissershaven voor 'n totaal bedrag van 32.843.583 fr. aan visprodukten verkocht. Gezien het eindresultaat voor 1962 de som van 33.926.100 fr. beliep, dient hier een daling van 1.082.517 fr. genoteerd.

De oorzaken van deze daling zijn de volgende.

In de eerste plaats was het sprotseizoen 1964 heelwat minder succesvol dan de sprotkampanje 1963, hetgeen voor gevolg had dat de maanden november en december heelwat minder resultaten opleverden.

Anderzijds is het ook zo dat de kleine kustvisserij, en dan hoofdzakelijk de garnaalvisserij, heelwat minder gunstig was, als wij de cijfers van 1964 vergelijken met de voorgaande jaren.

Inderdaad, daar waar er in 1964 slechts 69.993 kg garnaal werden aangevoerd voor een waarde van 2.259.263 fr. beliepen deze cijfers respectievelijk voor 1962 108.125 kg voor 4.874.102 fr. en voor 1963 118.704 kg voor 3.955.263 fr.

### DE JAARBESOMMINGEN

N.3	800.829	N.7	1.052.354
N.27	292.413	N.36	925.419
N.93	1.049.417	N.106	204.139
N.136	249.256	N.146	421.997
N.152	902.262	N.185	36.379
N.209	843.521	N.276	550.780
N.414	134.481	N.434	124.838
N.449	315.718	N.498	330.181
N.534	423.748	N.701	940.640
N.702	326.553	N.703	663.216
N.706	505.693	N.707	149.886
N.709	69.284	N.710	384.184
N.715	507.019	N.716	181.044
N.717	45.404	N.718	222.198
N.720	1.205.705	N.721	452.299
N.722	978.783	N.725	507.531
N.726	425.004	N.728	870.550
N.730	967.966	N.732	829.325
N.734	1.044.238	N.735	516.804
N.737	1.034.869	N.740	1.026.627
N.741	805.191	N.744	715.761
N.750	571.224	N.753	935.847
N.758	256.691	N.761	1.003.546
N.762	228.171	N.763	557.651
N.765	383.862	N.779	146.111
N.788	734.216	N.790	734.670
N.804	282.644	N.805	722.207
N.807	905.941	N.814	338.091
N.818	782.352	N.819	11.825
O.261	1.540		
<b>Sprotkoppels</b>			
O.261	7.164		
O.532	7.164		
B.601	12.161		
Z.508	12.161		
Z.493	16.881		
Z.751	16.882		
Z.233	49.343		
Z.454	49.344		

# 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 —

## HARING OP VRIJDAG

Dank zij een paar haringspannen uit Nieuwpoort kregen we vrijdag nog eens wat haring op de markt. De aanvoer bestond uit 20.300 kg en werd verkocht voor 105.700 fr. De haring werd dus opnieuw aan bevredigende prijzen verkocht, prijzen die schommelden van 250 naar 280 fr. per mand. Het waren de rokerijen die deze haring opkochten. Voor de beide spannen was het alleszins een renderende opbrengst, aangezien deze opbrengsten schommelden van 39.200 fr. voor de N.3—

N.807 en 66.500 fr. voor de N.36—N.152.

## VERDER STIJGENDE PRIJZEN OP DE MAANDAGMARKT

Een zestiental vaartuigen op de openingsmarkt van deze week maar een aanvoer die niet bijzonder omvangrijk was en bestond uit 4600 B. vis. 6800 kg tong en 400 kg kreeftjes. Haring werd op deze dag niet aangevoerd. De opbrengst beliep maandag 3.672.395 fr., wat dus wijst op hoge prijzen. Vooral als men weet dat er zeer veel kleine vis werd aangevoerd als wijting, kleine gul en totten. De IJslanders zorgden voor de kleine wijting en de westschepen voor de kleine gul en de nog kleinere wijting. Ook platjes werden in redelijk ruime mate binengebracht. Zeer schaars waren rode zeebaars, blauwe leng, tong, keilrog en rode knorhaan. Al deze soorten werden dan ook pe-

perduur verkocht en zelfs de kleine gul werd aan stijgende prijzen verkocht.

De kwaliteit van de aanvoer was niet altijd even schitterend, over het algemeen bestond er echter geen reden tot klagen. De opbrengsten waren voor alle schepen zeer goed en voor sommige zelfs buiten verwachting. Vooral de westschepen deden het zeer goed met hun grote vangsten kleine vis.

## DURE IJSLANDSE SOORTEN

Door 3 IJslanders werden maandag 2670 B. vis en 500 kg kreeftjes gelost. De grootste vangst was voor de O.317, de meest renderende reis was echter voor de Z.418 die het werkelijk zeer goed doet. Dit vaartuig loste een goeie 1000 B. vis en besomde hiervoor 618.080 fr. De laagste opbrengst was maandag voor de O.269 die het tot 352.000 fr. bracht terwijl de hoogste uitslag

voor de O.317 was met 915.540 fr. De vangsten bestonden voor een groot gedeelte uit wijting terwijl ook kabeljauw, gul en schelvis in redelijke mate gelost werden. Rode zeebaars was zeer schaars, evenals blauwe leng en hondstong. De prijzen waren voor alle IJslandse soorten zeer goed. Grote wijting kreeg inderdaad tot 500 fr. en meer terwijl de kleine sortering daarentegen werd ingezet aan 350 fr. en later terugzakte tot 200 fr. (minimum-prijs). Schelvis kreeg van 900 naar 1300 fr. terwijl voor kabeljauw tussen 1200 en 700 fr. werd betaald. De rode zeebaars was zeer duur en kreeg tot 850 fr., ook blauwe leng was bijzonder gewild en noteerde tot 1120 fr. Witte leng werd nooit verkocht onder de 680 fr. en voor hondstong steeg de prijs opnieuw boven de 1000 fr. Koolvis kreeg minder sterk stijgende prijzen; toch was ook hier de prijs hoger dan verleden week, aangezien tot 720 fr. werd gegeven. De schotse schol werd aan eerder matige prijzen verkocht, die schommelden van 320 naar 550 fr. Tenslotte kregen heilbot en staart eveneens meer dan middelmatige prijzen. De gemiddelde prijs voor IJslandvis lag boven de 700 fr., wat opnieuw het peil is van voor de feestweken en zelfs meer.

## MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	11-1-1965	12-1-1965	13-1-1965
3/4 tongen — 3/4 sole	77.80-85.—	77.—81.—	75.40-78.60
Tongen, grote — Sole, grosse	90.—104.—	96.40-99.—	94.20-95.80
Bloktongen — Sole moyenne	100.—106.—	107.—108.40	111.20-113.80
Voor-kleine — Petite	105.—110.20	117.80-120.—	117.40
Kleine — Toute petite	102.60-112.—	117.20-119.—	115.—
Tarbot, groot — Turbot, gros	72.60	78.—79.—	81.—91.—
Middel — Moyenne	50.—	52.—	53.60-72.20
Kleine — Petite	34.—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	6.20-18.20	6.—	5.—
Grote iek — Grosse	8.40-18.80	6.— 9.—	7.—10.60
Kleine iek — Petite	13.40-18.—	9.—12.—	10.—13.—
Iek 3e slag — 3e sorte	13.60-17.40	11.40	12.80-13.60
Platjes — Toute petite	7.40- 9.60	7.20- 9.—	17.—13.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	21.—	.....
Kleine — Petit	12.—13.20	5.60-17.—	9.60-16.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	45.—	.....
Middel — Moyen	.....	40.—	.....
Kleine — Petit	.....	18.—	.....
Rog — Raie	10.40-17.80	8.40-20.60	10.40-21.—
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	8.—	10.—	7.— 9.—
Kabeljauw — Cabillaud	21.—27.—	17.60-22.40	17.80-21.60
Gullen — Petit cabillaud	9.80-18.—	9.40-16.—	10.40-17.—
Hozemondhamme — Baudroie	40.—50.—	51.40-55.—	52.80-60.—
Wijting — Merlan	5.20- 7.60	6.20-10.—	4.80-12.80
Schar — Limande	7.— 9.—	9.—	14.—
Steenschol — Sole limande	22.80-38.—	25.60-36.60	25.—40.—
Zeehaai — Aiguillat	10.—12.20	10.—13.—	10.—13.80
Hondshaai — Rousette	8.60- 9.60	10.—11.—	8.20-10.—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	14.—28.—	12.60-27.80	17.80-30.—
Keilrog — Raie radiée	27.—36.—	32.—33.—	22.40-32.—
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	18.—	30.—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	6.—	6.—	6.—
Leng — Lingue	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	12.—26.—	.....	5.40-14.—
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	4.— 6.—	5.— 6.—	4.— 6.—
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	7.—13.20	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	12.—23.40	.....	20.—26.—
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

## MOOIE WESTREIZEN

Heel wat meer westvis op deze eerste verkoopdag dan verleden week. nl totaal 8 schepen die ongeveer 1150 B. vis losten. Tong hadden deze schepen weinig mee, maar dit belette niet dat ze toch zeer renderende uitslagen boekten. De hoogste uitslag was voor de N.762 met 140.020 fr. Er werden trouwens 3 opbrengsten van meer dan 100.000 fr. gebcekt voor deze schepen. De andere lagen allemaal boven de 50.000 en de meeste zelfs boven de 70.000 fr. De vangsten bestonden voor het grootste gedeelte uit gul, wijting, platjes en rog. Gul was zeer duur, vooral de kleine soorten die opgekocht werden door de uitvoerders. Deze betaalden er van 400 naar 570 fr. per mand voor. Ook wijting diende nooit te worden opgevangen en kreeg van 320 naar 370 fr. Platjes kenden nogal schommelende prijzen en kregen van 300 naar 520 fr. per mand. Voor grote platvis was de prijs eveneens nogal wisselvallig naargelang het dik of magerder platvis betrof. Rog werd duur verkocht en kreeg van 10 naar 17 fr. volgens de soort. Te noteren dat van de 8 westvangsten er slechts 2 werden aangevoerd door Oostendse schepen. Nieuwpoort zorgde weer voor het grootste gedeelte.

## WEINIG KANAALVIS

Het aantal kanaalschepen was nogal beperkt, slechts 5 met een toale vangst die bestond uit 800 B. vis en 6600 kg tong. Er werden vooral grote tongsoorten aangevoerd hetgeen een invloed had op de gemiddelde tongenprijs. Grote tong

# EN VISMIJNECHO'S

was immers ook nu weer goedkoper dan de kleine sortering. Lappen en grote kregen rond de 80 fr. terwijl 3/4 tong direkt naar de meer dan 90 fr. steeg. Op het einde van de markt werd er zelfs meer dan 100 fr. voor gegeven. Bloks, voor/kleine en kleine kregen nooit minder dan 100 fr. en stegen op het einde van de markt eveneens naar de 112 fr. Tarbot was goedkoper dan op het einde van de vorige week en kreeg als topprijs rond de 75 fr. Totten waren zeer duur en nogal schaars. De enkele manden rode knorhaan

## KOTTERS

van de Sande

(5043V)

kregen topprijzen die varieerden van 700 naar 1400 fr. volgens de sortering. Keilrog was uitzonderlijk duur en haalde meer dan 35 fr. per kg. Voor vlaswijting was de belangstelling opnieuw zeer groot, hetgeen de prijs hier deed stijgen van 1150 fr. per mand. Steenschol heeft zijn slechtste periode gekend en noteerde tussen 1100 naar 1900 fr. Ook haai was bijzonder duur en kreeg van 590 naar 610 fr. per mand. Zeehond was iets minder duur en kreeg rond de 500 fr. Voor staartvis lag de prijs tussen 40 en 50 fr. naargelang de grootte en grauwe poon kreeg nu ook tot 400 fr. en meer.

De resultaten waren voor deze schepen allemaal renderend en schommelden van 164.760 fr. voor de O.132 naar 330.920 fr. voor de O.180.

### DINSDAG :

#### MEESTE SOORTEN NOG DUURDER

Op de tweede verkoopdag van deze week kwamen slechts 12 schepen verkopen. Zij zorgden voor 2500 B. vis en 5500 kg tong. Dit bracht 2.929.455 fr. op. Opnieuw dus een hoge gemiddelde prijs, dit dan vooral dank zij de hoge prijzen die betaald werden voor tong, schelvis, gul, rode knorhaan, rog, staartvis, leng, kabeljauw en tarbot. Ook de andere soorten waren zeer duur, zodat dinsdag de markt nog gunstiger was voor de reders dan maandag.

De kwaliteit was voor sommige vangsten op de dinsdagmarkt niet al te best. Voor de westschepen was het wel een goed verzorgde vangst die gelost werd. De resultaten waren voor de verkopende schepen renderend met uitzondering dan voor de grote IJslander die een te kleine vangst loste.

#### ZEER WEINIG IJSLANDSE SOORTEN

Nog slechts één IJslander op de tweede verkoopdag, meteen ook de laatste van deze week. De vangst bestond uit nagenoeg 1100 bennen waarvoor opnieuw zeer goede prijzen betaald werden. Dat het gemid-

delde iets lager lag dan maandag ligt aan de grotere partij kleine koolvis die slechts van 250 naar 270 fr. noteerde. Voor rode zeebaars werd dinsdag van 820 naar 920 fr. betaald, de kleine soort kreeg 530 fr. en meer. Kabeljauw was wel iets goedkoper op deze tweede dag en viel terug tot 930 fr. op de grond en 750 fr. in bennen. Ook dit blijft echter nog een zeer goede prijs. De gullen deden het zeer goed met prijzen die varieerden van 550 naar 600 fr. Voor de witte leng werd nooit minder dan 750 fr. betaald; de blauwe sortering was bijzonder schaars en kreeg opnieuw meer dan 1000 fr. per mand. Koolvis kreeg minder hoge prijzen dit keer en moest het doen met 670 fr. Wijting was duurder dan maandag en noteerde van 480 naar 500 fr. De kleine soort vooral kreeg betere prijzen. De enkele bennen schelvis werden

## SCHEEPSWERF

Fa Gebr. van de Sande

Breskens — Tel. 01172 - 765

(5043V)

peperduur afgezet en noteerden van 1080 naar 1550 fr. Tenslotte werd er ook voor zeewolf meer betaald dan vorige week want deze soort liep op tot 750 fr.

De vangst was hier echter te klein waardoor ook de opbrengst niet renderend uitviel: 687.000 fr. voor de O.81.

#### RUIME VANGST VAN DE MORAY FIRTH

Van de Noordzee, meer bepaald van de Moray Firth, werd door de O.335 een ruime vangst aangevoerd. Deze vangst bestond uit nagenoeg 820 bennen en werd verkocht voor 565.000 fr. De vangst bestond uit kabeljauw, gul en totten. De rest was maar bijzaak en heette vooral wijting, koolvis, heek en steenschol. Kabeljauw op de grond kreeg van 1050 naar 1100 fr., terwijl voor deze in bennen van 850 naar 950 fr. werd betaald. De gullen gingen aan renderende prijzen van de hand, prijze ndie varieerden van 600 naar 800 fr. Ook de kleine gullen bleven zeer duur en haalden van 490 naar 560 fr. De totten kregen meer dan gewoonlijk, vooral de kleinste sortering. Voor de grote soort werd rond de 500 fr., voor de andere rond de 300 fr. betaald. Steenschol was duur en noteerde van 23 naar 38 fr. Voor meiden werd een fantastische prijs betaald, van 35 tot 52 fr. per kg. De gemiddelde prijs voor deze vangst bedroeg dus 680 fr., rekening houdend met de grote partij kleine vis was dit uitstekend.

#### STEEDS WEINIG KANAALVIS

Nog minder kanaalschepen en nog minder vis van deze visgrond dan maandag. Door de 4 schepen werden inderdaad slechts 550 B. vis en

5200 kg tong gelost. Tongen gingen hierdoor zeker niet in prijs dalen, integendeel. De lappen en de grote bezaten nochtans wel die neiging, voor alle andere soorten ging het echter crescendo. De voor/kleine en de kleine bereikten opnieuw de 120 fr. per kg, terwijl de middensorteringen eveneens van 99 naar 108 fr. noteerden. Tongen waren dus steeds even duur.

De vissoorten deden het eveneens met sprekende prijzen. Zo werd er voor rode knorhaan van 15 naar 28 fr. betaald, kreeg keilrog 33 fr. en gingen de staarten van de hand tussen 50 en 58 fr. Kleine totten van deze visgrond kregen nu tot 620 fr. en voor wijting schommelde de prijs van 6,20 fr. naar 500 fr. Steenschol kreeg even flinke prijzen als van de Noordzee en verkocht van 25 naar 37 fr. Rog, een weinig gebrachte vissoort deze week, steeg tot 900 fr., terwijl de gladroggen rond de 500 fr. noteerden. Tarbot ging opnieuw stijgen in prijs, dit weer wegens de geringe aanvoer.

Voor de 4 kanaalschepen werden opnieuw flinke uitslagen geboekt, uitslagen die varieerden van 187.890 fr. voor de O.239 naar 283.420 fr. voor de O.118. Deze schepen die

## HEKKOTTERS

van de Sande

(5043V)

met veel slecht weer hadden af te rekenen, hebben hun reis, dank zij de hoge prijzen, toch nog renderend kunnen besluiten.

#### RUIME WESTVANGSTEN

Ook dinsdag kregen we nog verschillende westschepen aan de afslag. Deze vaartuigen, de meeste verkochten vorige week, maakten korte reizen en losten ruime vangsten. De grootste vangst was wel voor de O.369, die ook langer in zee was. Toch maakte ook dit vaartuig maar een 9-daagse reis, wat niet belette dat er ruim 450 bennen gelost werden. Meteen werd bewezen dat ook grote schepen, in de tijd dat de vis dichterbij zit, niet veraf moeten gaan vissen. De opbrengst van de «Koningin der Engelen» heeft het dinsdag bewezen: 281.000 fr. De vangsten van deze westschepen bestonden opnieuw meestal uit dezelfde soorten: gul, wijting, platvis en rog. Hier en daar een 100 kg tong. Zeer veel kleine gul, waarvoor zeer flinke prijzen betaald werden. De kleinste soort kreeg op het einde van de markt tot 520 fr., de iets grotere tot 600 fr. De gullen die boven verkocht werden deden het niet beter, integendeel. Wijting ging ietwat dalen en viel terug tot 280 fr. Voor kabeljauw werd tot 1200 fr. betaald. Platvis, stilaan aan de magere kant, kreeg minder belangstelling en minder hoge prijzen. De platen zijn op-

nieuw de goedkoopste geworden, terwijl iek en derde slag, de beste prijzen noteerden. Platjes bleven nog in trek, dit keer mede dank zij de belangstelling uit Nederland. Verschillende Nederlandse kopers op de markt hielden de prijs van alle kleine soorten mede op peil. Rog werd slechts door een paar schepen gebracht. Voor grote rog steeg de prijs van 960 naar 1030 fr., de kleinere soorten stegen van 500 naar 700 fr. Ook hier allemaal renderende uitslagen waarbij de O.148 het met de laagste besomming moet stellen: 49.560 fr. Alle andere haalden meer dan 70.000 fr.

Vermelden we nog even afzonderlijk de uitslag van de O.327: 112.000 fr. Een werkelijk zeer mooi cijfer voor dit kleine vaartuig, die ondanks het ongunstige weer op de visserij, toch voortdeed en een mooie partij rog aanvoerde.

#### KLEINE SPROTVANGSTEN EN MATIGE PRIJZEN

Voor de kustvisserij is de voorbije week niet bijster gunstig verlopen. Sprot werd in geringe mate aangevoerd wat niet belette dat dinsdagavond de prijs voor die sprot ging dalen tot het opvangpeil: 4 fr. De aanvoer was toen groot, aangezien de grootste vangst amper 1200 kg bedroeg. De meeste schepen losten slechts een 5-tal manden. Gelukkig hadden ze er ook soms mooie partijtjes gul bij waarvoor ook flinke prijzen betaald werden. Zo kreeg kleine gul van 400 naar 600 fr. en dit 's avonds, iets wat niet rap voorkomt. Een van die kustvaartuigen zette ook een vangstje haring op de markt (2200 kg) waarvoor zeer veel geld werd gegeven. Een prijs van 480 fr. per mand is inderdaad niet slecht voor kleine ijle haring. Woensdag was er echter nog versverkoop en een gedeelte hiervan zal wel daarheen gaan.

Garnaal was er deze week bijna niet, de prijs blijft nochtans matig, zodat het bijna de moeite niet loont nog ter garnaalvisserij uit te varen. Wanneer de sprotprijs niet gaat stijgen wien we trouwens die kustschepen op gul uitvaren, aan een prijs zoals die nu is, zeker geen slecht gedacht.

#### STEEDS HOGE PRIJZEN OP WOENSDAG

De aanvoer was op de laatste verkoopdag van deze week nog erg ing. Slechts een tiental schepen die voor 1300 B. vis en 4100 kg tong zorgden. Een kleine haringvangst van 3750 kg werd goedkoper verkocht dan de avond voordien, maar kreg toch nog meer dan 8 fr. per kg. Voor tong bleef de prijs zeer hoog, met toch enigszins dalende prijzen voor de grote sorteringen. Voor de verschillende vissoorten waren de prijzen zeer goed, met kleine gul bijzonder duur. Ook de verschillende kanaalsoorten, zoals keilrog, rog, rode knorhaan, staartvis, steenschol en totten kre-

gen toprijzen. Zodoende bereikten die vaartuigen opnieuw renderende uitslagen. Ook voor de westschepen waren de opbrengsten renderend. De kwaliteit was voor de aanvoer woensdag redelijk goed, in elk geval beter dan de vorige dagen. De totale opbrengst woensdag beliep 1.507.750 fr.

#### MOOIE KANAALREIZEN

Nog 4 kanaalschepen die voor 750 B. vis en 4100 kg tong zorgden. Deze aanvoer bracht ruim 1 miljoen frank op zodat die soorten weer uitzonderlijk duur waren. De tongen bleef globaal genomen ongeveer op hetzelfde peil van de vorige dagen met de grootste sorteringen wel iets goedkoper. Voor de middensoorten werd van 94 naar 113 fr. betaald terwijl voor/kleine en kleine nooit onder de 110 fr. verkocht werden. Tarbot kende een nieuwe prijsstijging waarbij van 72 naar 91 fr. werd gegeven. Iets meer keilrog dan de vorige dagen maar toch nog prijzen die zeer hoog bleven en schommelden van 1120 (jonge keels) naar 1600 fr. De andere roggen bleven ook zeer duur en werden ingezet op het prijspeil van het einde van de dinsdagmarkt. Ze stegen verder zodat moerroggen tot 1050 fr. kregen, tilten tot 16 fr. en gladrog van 600 naar 800 fr. kreeg. De kleine katroggen werden dit keer ook allemaal verkocht en kregen van 200 naar 280 fr. per mand. De posten deden het zelfs zeer goed met prijzen die van 5 naar 6 fr. bedroegen. Wijting bleef op hetzelfde prijspeil van de vorige dagen en noteerde van 6 naar 10 fr. Totten waren duurder en verkochten van 420 naar 570 fr. per ben. Tot-

ten zijn deze week zeer schaars geweest. Steenschol was zeer duur en kreeg tot 40 fr., voor staartvis werd woensdag dan toch tot 60 fr. gegeven. Rode knorhaan bleef eveneens peperduur en haalde van 750 naar 1500 fr. per mand. Vlaswijting werd verkocht tussen 20 en 26 fr. per kg en kabeljauw haalde van 15 naar 19 fr. Allemaal zeer hoge prijzen dus, waardoor uitslagen werden geboekt die schommelden van 220.030 fr. voor de Z.465 naar 292.460 fr. voor de O.229.

#### STEEDS RUIME WESTVANGSTEN

Op de sluitingsmarkt kregen we nog 5 westschepen, allemaal uit Nieuwpoort. Deze schepen verkochten ook verleden week zodat de reijsjes zeer kort waren en de vis van uitstekende kwaliteit. De prijzen waren zeker in verhouding tot die kwaliteit en kleine gul noteerde van 520 naar 660 fr. per mand. Voor platvis werd meer betaald dan op de vorige dagen; platen bleven weliswaar goedkoop maar de andere sorteringen kregen van 7 naar 13 fr. Platjes moesten niet onderdoen en noteerden van 550 naar 680 fr. per mand. Voor wijting draaide de prijs rond de 7 fr. terwijl de roggen hier ook van 12 naar 21 fr. haalden. Het werden dan ook voor deze schepen zeer renderende uitslagen. De laagste was voor de N.730: 54.120 fr. en de hoogste voor de N.763 met 86.220 fr.

Ook de kustvaartuigen zorgden nog voor mooie partijtjes gul, dit na één nacht visserij. Deze schepen besomden dan ook van 8.000 naar 15.000 fr. per span. Is de sprot goedkoop dan doen de gullen het nu voor onze kustvissers.

genomen aan prijzen die schommelden tussen de 2,50 en de 5,60 fr. net kgr. De week-resultaten werden echter geboekt door de voor-kleine en kleine gulletjes die werden aangebracht door de vaartuigen in span en die aan renderende prijzen werden aangenomen.

#### MAANDAGMARKT

De aanvoer was bijzonder klein en het waren dan nog de platvis soorten die de hoofdschotel vormden. Van de vijf vaartuigen die nu vis aanboden, kwamen ze allemaal van de Noord met zeer korte reijsjes. Voor de 570 kgr tongen waren de prijzen renderend; van 90 tot 92 voor de grote, van 98 tot 102 voor de bloks en van 102 tot 106 voor de fruits. De middensorteringen waren het duurst in afname, van 104 tot 110 fr. voor de schone kleine en van 114 tot 121 fr. voor de kleine. De gemidd. prijs bedroeg 107,19 fr. het kgr. Daar de aanvoer van tarbotsoorten vrij klein was, lagen de prijzen hoog; van 75 tot 80 fr. voor de grote, van 65 tot 75 fr. voor de middenslag en van 45 tot 55 fr. voor de grieten. De ronde vissoorten vielen eveneens in de smaak, van 22 tot 24 fr. voor de kabeljauw en de gullen van 18 tot 21 fr. Zelfs de kleinste slag van gulletjes brach van 9 tot 13 fr. op. Wijtingsoorten vormden eerder een zeldzaamheid, de prijzen varieerden van 10 tot 12 fr. voor de grote en van 8 tot 10 fr. voor de kleine. De platvissoorten waren vrij groot in aanvoer, de prijzen schommelden tussen de 11 en de 13 fr. voor de grote pladijs en de middenslag. De 3de slag bekam van 15 tot 18 fr. en de deelvis van 11 tot 14 fr. Roggevissoorten waren eveneens duur maar de aanvoer was dan ook zeer minime, de grote keils van 17 tot 20, de grote roggen van 16 tot 18, de tilten van 12 tot 14 en de halve mans van 10 tot 12 fr. Buiten de haaien, van 8 tot 10 fr. en de honden van 10 tot 12 fr., waren er praktisch geen andere vissoorten aan de afslag. De opbrengsten van 56.840 fr. voor de Z.408 tot 92.180 fr. voor de Z.445 en van 82.310 fr. voor de Z.403 tot 83.490 fr.

#### DINSDAGMARKT : tongen goedkoper

Opnieuw was de aanvoer zeer klein, slechts 4 vaartuigen en een in span boden hun vangsten aan. Daarvan kwamen er 4 van de Noord en een van het Kanaal. De 1.400 kgr. tongen werden aangenomen aan prijzen die schommelden tussen de 82 en de 90 fr. voor de grote tong, van 88 tot 90 fr. voor de bloks en van 102 tot 104 fr. voor de fruits. De middensorteringen brachten van 112 tot 116 fr. op voor de schone kleine, en de kleine van 120 tot 121 fr. De kleinste slag bracht eveneens renderende prijzen op van 117 tot 119 fr. voor de TP en van 92 tot 95 fr. voor de slips. De gemiddelde prijs bedroeg 102,47 fr. De grote tarbot was eveneens duurder, van 85 tot 90 fr., de middenslag, van 30 tot 60 fr. gedaald en de grieten van 40 tot 55 fr. konstant. De ronde vissoorten waren zeer klein in aanvoer, de prijzen voor de kabeljauw van 20 tot 25, gullen 14 tot 18 en de wijtingsoorten van 8 tot 10 fr. voor de grote en van 6 tot 8 voor de kleine, waren in prijs gedaald. De platvissoorten waren niet zo groot in aanvoer als de vorige verkoopdag, van 12 tot 14 voor de grote en middenslag en de 3de slag iets lager, van 15 tot 16 fr. Roggevissoorten bleven in prijs verhogen naarmate de markt vor-

derde; de keils van 22 tot 25 fr., de grote roggen van 18 tot 20, de tilten van 18 tot 19 fr. en de halve mans van 1 tot 14 fr. De haaien en honden brachten van 9 tot 13 fr. op. De besommingen, van 41.460 fr. voor de Z.556 tot 102.030 fr. voor de Z.548. Het Kanaal bracht voor de Z.290 162.130 fr. op. De vaartuigen Z.475-Z.481 brachten elk 13.795 fr. op.

#### WOENSDAGMARKT

Van de 14 vaartuigen waren er acht vaartuigen van de Noord, de overige waren kustvissers in span. Van de 3.300 kgr tongen die werden aangeboden, waren de prijzen iets in gestegen, de grote van 80 tot 82 fr., de bloks van 80 tot 84 fr. en de fruits van 100 tot 104 fr. De middensorteringen bekwamen van 112 tot 116 fr. voor de schone kleine en van 120 tot 122 fr. voor de kleine. De kleinste slag rees iets in prijs en kreeg van 119 tot 121 fr. voor de TP en de slips van 84 tot 86 fr., de gemiddelde prijs bedroeg 103,80 fr.

Opnieuw haalden de grote tarbots renderen prijzen, van 85 tot 98 fr., voor de middenslag van 40 tot 65 fr. en de grieten van 42 tot 52 fr. De ronde vissoorten waren vrij groot in aanvoer, dan toch voor de voorkleine en kleine gulletjes. De prijzen lagen hoger, van 23 tot 28 fr. voor de kabeljauw en van 16 tot 22 fr. voor de gullen. De kleine slag bracht van 12 tot 14 fr. op evenals de totten tot 14 fr. De wijtingsoorten, beter in afname, de grote van 9 tot 12 fr. en de kleine van 6 tot 9 fr. De platvissoorten bekwamen ongeveer dezelfde prijzen als de vorige verkoopdagen, van 12 tot 14 voor de grote en middenslag en van 14 tot 16 voor de 3de slag. De deelvis bracht van 13 tot 15 fr. op en de meiers haalden zelfs 15 fr. Roggevis lag beneden peil, voor wat de aanvoer betrof, de prijzen waren eveneens winstgevend. Van 22 tot 25 fr. voor de keils, van 16 tot 29 fr. voor de grote roggen, de tilten van 16 tot 18 fr. en de halve mans van 12 tot 14 fr. De prijzen van de staarten, steenscharen, scharren, van 9 tot 12, honden en haaien van 9 tot 13, waren renderend. De opbrengsten, van 37.960 fr. voor de Z.560 tot 120.750 fr. voor de Z.580 en van 65.740 fr. voor de Z.462 tot 115.620 fr. voor de Z.563. De vaartuigen in span, van 14.315 fr. voor Z.54-Z.404 tot 20.545 fr. voor de Z.601-Z.508 elk. — (FR)

#### UITSLAG STAATSEKSAMENS

Op 23 december jl. werd een examen afgesloten met het oog op de toelating tot de proeftijd in de betrekking van scheepswerktuigkundige 2e klasse bij het Bestuur van 't Zeewezen en van de Binnenvaart.

Hierbij wisten volgende streekgenoten zich te onderscheiden :

Van Acker G.C. Stene  
Claeys A.O. Oostende ,  
Roose R.W. Oostende  
Martinsen R.F. Oostende  
Dentyn J.R.G. Stene  
Wesemael P. Oostende  
Knockaert M.K. Bredene  
Borrey O.J.A. Oostende  
Arickx Y.E.O. Oostende  
De Blicck R.A. Oostende

## Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 7 tot en met 13 januari boden er 48 vaartuigen hun vangsten aan. Daarvan kwamen er 18 van de Noord en van het Kanaal. De overige waren vaartuigen in span. De reijsjes waren zeer kort, zodat de kwaliteit uitstekend was.

Voor de 5.484 kgr waren de prijzen opnieuw vrij hoog opgelopen, zodat opnieuw toprijzen werden behaald. De duurste soorten waren de middensorteringen en de P.P. zodat de kleinste slag van tongen eveneens vrij vlot werd aangenomen; de gemiddelde prijs bedroeg, 103,50 fr. het kgr.

De tarbotaanvoer was vrij klein, zodat de prijzen sterk opliepen en bijna de 100 fr. het kgr bereikten voor de grote tarbots. De middenslag en de grieten waren eveneens in trek. De ronde vissoorten, waren kleine gulletjes uitgezonderd, zeer klein voor wat de aanvoer betreft. De prijzen lagen hoog. De wijtingsoorten waren niet bijzonder in trek, hetgeen niet mag gezegd van de totten. De platvisaanvoer vormde de hoofdschotel, de prijzen ble-

ven praktisch stabiel voor de ganse week, zelfs de deelvis en de meiers haalden renderende prijzen. De roggevisaanvoer was vrij klein zodat de prijzen, aangezien de kwaliteit eveneens uitstekend was, renderend uitvielen.

De overige vissoorten zoals honden, haaien, scharren, steenscharen, staarten, enz... waren zeer klein in aanvoer, maar duur in afname. Totale aanvoer : 5.484 kgr, 10.355 kgr sprot en 1.878 bennen vis brachten 1.830.020 fr. op.

#### GARNAALANVOER

Deze week waren er 28 uitvaarten, zodat de aanvoer merkkelijk groter was dan de vorige week. De 11.249 kgr werden aangenomen aan renderende prijzen, van 35 tot 49 fr. het kgr., zodat de totale opbrengst 460.441 fr. bedroeg.

#### SPROTAANVOER

Grottere sprotaanvoer dan de vorige week, de 10.350 kgr werden af-

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	11-1-1965	12-1-1965
Grote schelvis ... ..	23.80-26.—	29.40-31.—
Middelmatige schelvis ... ..	16.—25.—	21.60-24.60
Kleine schelvis ... ..	9.40-13.60	.....
Kabeljauw ... ..	17.80-20.40	11.—18.60
Gullen ... ..	8.—16.—	10.80-11.80
Wijting ... ..	4.—10.80	9.60-10.—
Schaat ... ..	.....	.....
Zeebaars ... ..	15.80-17.—	11.80-18.20
Leng ... ..	13.60-22.60	12.60-15.—
Schartong ... ..	6.40-11.—	14.—
Heilbot ... ..	39.40-57.60	33.20-39.20
Koolvis ... ..	12.—14.20	4.80-13.40
Hondstong ... ..	9.60-20.40	11.60
Zeeewolf ... ..	.....	13.—15.40
Platen ... ..	.....	.....

## AFVAARTEN

### DER VISSERSVAARTUIGEN

#### UIT DE

## Oostendse haven

#### DONDERDAG, 7 januari

O.129, IJsland  
N.449, West  
N.715, West  
N.750, West  
N.763, West  
O.105, Noord  
O.268, Noord

O.295, Kanaal  
Z.543, Kanaal  
O.275, Kanaal

#### MAANDAG, 11 januari

N.728, West  
N.762, West  
N.276, West

#### VRIJDAG, 8 januari

O.90, IJsland  
O.242, Kanaal  
N.765, West  
N.761, West  
O.305, Moray

#### DINSDAG, 12 januari

O.193, Kanaal  
O.142, West  
O.191, West  
O.369, West  
O.196, West  
O.77, West  
O.346, West  
O.270, West  
N.732, West  
N.722, West

#### ZATERDAG, 9 januari

O.331, IJsland  
O.235, Kanaal  
O.66, Kanaal  
O.115, Kanaal  
O.254, Kanaal  
O.35, Kanaal  
O.69, Kanaal  
O.174, Kanaal  
O.193, Kanaal  
O.34, Kanaal

#### Woensdag, 13 januari

O.269, IJsland  
Z.418, IJsland  
Z.465, Kanaal  
O.225, West  
N.710, West

## Zeebrugse haven

#### WOENSDAG, 6 januari

Z.583, Noord  
Z.405, Kanaal  
Z.549, Kreeftenput  
Z.539, Kreeftenput  
Z.463, Kanaal  
Z.568, Noord  
Z.554, Noord  
Z.511, Noord  
Z.562, Kanaal

#### ZATERDAG, 9 januari

Z.571, IJsland  
Z.542, Kanaal  
Z.775, Noord

#### MAANDAG, 11 januari

Z.591, Noord  
Z.590, Noord  
Z.437, Noord  
Z.557, Noord  
Z.417, Noord  
Z.420, Noord

#### DONDERDAG, 7 januari

Z.581, Kanaal  
Z.257, Noord  
Z.551, Noord  
Z.422, Noord

#### DINSDAG, 12 januari

Z.599, Noord  
Z.430, Noord  
Z.428, Noord  
Z.199, Noord  
Z.460, Noord  
N.603, Noord  
Z.598, Noord  
Z.523, Noord  
Z.570, Noord  
Z.403, Noord

#### VRIJDAG, 8 januari

Z.546, Kanaal  
Z.421, Kanaal

## OOSTENDSE MARKT

### IN CIJFERS

#### VRIJDAG, 8 JANUARI 1965

SANDETTIE	Haring		
N.36—152	2	—	13300 66.500
N.3—807	1	—	7000 39.200

#### MAANDAG, 11 JANUARI 1965

IJSLAND	Kreeft		
O.269	17	520	400 352.010
Z.418	19	1000	— 618.080
O.317	19	1150	— 815.540

KANAAL	Tong		
O.283	15	150	900 199.150
O.132	14	150	900 164.760
O.180	15	200	2300 330.920
O.160	14	180	1800 236.330
O.131	12	120	700 184.720

WEST			
O.77	5	80	— 55.070
N.276	5	120	— 85.480
N.762	7	250	— 140.020
N.732	6	150	— 76.020
N.728	5	80	200 74.840
N.722	7	160	— 108.260
O.15	6	180	— 115.030
Z.470	4	100	— 57.780

#### DINSDAG, 12 JANUARI 1965

IJSLAND			
O.81	20	1100	— 687.850

MORAY FIRTH			
O.335	16	800	— 565.130

KANAAL	Tong		
O.239	14	100	1200 187.890
O.284	16	150	1400 275.030
O.188	16	100	1300 221.960
O.118	14	180	1300 283.420

WEST	Tong		
O.147	5	120	100 77.330
O.327	8	150	150 112.160
O.148	5	50	— 49.560
O.369	8	450	— 281.400
N.185	5	120	— 78.215
O.225	5	120	— 71.500

#### WOENSDAG, 13 JANUARI 1965

O.229	14	150	1800 292.460
O.151	14	200	1000 269.130
O.287	15	200	300 229.920
Z.465	14	180	1000 220.030

WEST			
N.449	5	90	— 65.100
N.763	5	140	— 86.220
N.730	5	90	— 54.120
N.710	5	100	— 62.560
N.750	4	110	— 66.540

KUST			
O.96—18	1	23	— 14.580
O.126—260	1	6	— 4.300
O.116—46	1	14	— 8.270
O.52—718	1	12	— 8.820
O.31—100	1	28	— 15.210

SANDETTIE	Haring		
N.36—152	1	—	3750 30.820

NOOP HEAD			
O.228	8	25	— 22.040

## VERWACHTINGEN

#### MAANDAG 18-1-65

IJsland : O.237, (500 b vis), O.216 (850 b vis ttz : 50 shelfood, (850 b vis ttz : 50 shelfood, - tot - 50 Kools - 100 bonen - 150 gutvis - 100 varia - 10 Heilbot - 15 kreeft), 0.80 (1800 b vis ttz 900 kab gul - 50 kools - 50 leng - 50 schelvis - tot - 300 bonen - 25 heilbot - 250 wulven - 75 gulvis - 100 varia.

Kanaal : O.292, O.192, O.301, O.37, Z.600, O.114, Z.212, O.94, O.312, O.176, O.38, O.214, O.326, O.26, Z.419

Morry : O.124

#### MAANDAG of DINSDAG

Morry : O.231.

#### DINSDAG 19-1-65

IJsland : O.224, O.286, (600 b vis 30 kreeft), O.236 (900 b vis ttz 350 ronde vis - 125 bonen - 50 mieten - 300 wijting - 75 varia

Kanaal : O.141, O.274, O.195, O.345, O.156, O.348, O.218, O.204, O.120, Z.537

Noop Head : O.334

#### WOENSDAG 20-1-65

Kanaal : O.123, Z.509, O.119, O.82, O.159, O.175, O.457, O.266

Alle Kanaalvaartuigen zijn onder voorbehoud in de loop van de week, wegens slechte weersomstandigheden.

Bij de opgave van deze verwachtingen werd geen rekening gehouden voor de Westvaartuigen, die ook in de loop van de week kunnen verkopen.

## PAKKETBOTEN

### OOSTENDE - DOVER

Urtabel der overvaarten voor de week van 17 tot 23 januari 1965.

#### PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende

Alle dagen te 10 en 15 u.

Afvaarten uit Dover

Alle dagen te 11 en 16 u. (1)

(1) De 16 u. dienst vervoert ook een beperkt aantal voertuigen.

#### CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende

Dagelijks te 12 u.

Afvaarten uit Dover

Dagelijks te 12 u.

Datum Vangsten Kgr Fr. Min. Maks. Gem.

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

8-1	4	20.300	105.700
11-1	16	236.700	3.672.395
12-1	12	128.450	2.929.455
13-1	12	70.850	1.507.750
	44	456.300	8.215.300

**SPROTAANVOER TE OOSTENDE**

5-1	24	7.950	33.640
7-1	16	5.276	28.048
11-1	4	410	3.340

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

7-1	1	30	1.350	45.—	45.—
-----	---	----	-------	------	------

**GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE**

7-1	3	1.098	49.785	42.—	47.—
8-1	13	5.555	218.297	35.—	47.—
12-1	4	1.029	45.050	39.—	47.—
13-1	8	3.567	147.309	38.—	49.—
	28	11.249	460.441		

**VISAANVOER TE ZEEBRUGGE**

7-1	6	8.117	89.320	11.50
11-1	18	38.420	464.790	12.09
12-1	7	22.386	422.710	18.88
13-1	17	40.825	853.200	20.89
	48	109.748	1.830.020	16.80

**TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE**

7-1	6	168	17.800	106.—
11-1	18	578	61.960	107.19
12-1	7	1.416	145.100	102.47
13-1	17	3.322	344.810	103.80
	48	5.484	569.670	103.50

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

**SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT**

**SPROTAANVOER TE ZEEBRUGGE**

**HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT**

NIET MEDEGEDEELD

**AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE**

DONDERDAG, 7 JANUARI 1965

Z.184	4	100	35	44.250
Z.561	4	100	40	21.200
Z.475-481	1	—	—	13.340
		Sprot		
Z.264-B602	1	2000	—	11.530

DINSDAG, 12 JANUARI 1965

Z.290	13	500	100	162.130
Z.556	6	100	35	41.460
Z.548	6	150	80	102.030
Z.545	5	50	120	87.930
7.12	1	—	—	1.570
Z.475-481	1	—	—	27.590
Z.493-751	1	—	—	8.700
Z.12	1	—	—	2.850

VRIJDAG, 8 JANUARI 1965

Z.12	1	—	—	4.525
Z.264-B602	1	—	—	5730

WOENSDAG, 13 JANUARI 1965

MAANDAG, 10 JANUARI 1965

Z.593	5	50	80	83.470
Z.482	5	200	100	83.490
Z.408	6	30	70	56.840
Z.403	5	100	80	82.310
Z.445	5	50	100	92.180
Z.475-481	1	—	—	27.420
Z.264-B602	1	—	—	9.530
7.233-454	1	—	—	5.420
Z.54-404	1	—	—	7.740
Z.493-751	1	—	—	9.050
Z.473	9	350	65	89.790
Z.462	7	300	40	65.740
Z.407	8	400	55	109.790
Z.262	5	20	100	79.570
Z.435	8	400	50	119.110
Z.580	8	300	50	120.750
Z.563	8	300	100	115.620
Z.560	2	20	25	37.960
Z.54-404	1	—	—	28.630
B601Z.508	1	—	—	41.090
Z.454-233	1	—	—	33.600

**VISSERS-  
VAARTUIGEN  
TE KOOP**

\*

**Bestuursgebouw  
Vismijn Zeebrugge**

Tel. 541.17

Na de uren :

Joz. De Roose

Tel. 517.40

**HAND  
IN  
HAND**

**MARKTBERICHTEN**

**ZEEBRUGGE**

	11-1-1965	12-1-1965	13-1-1965
Grote tong — Grosse sole	90-92	82-90	80-82
Bloktong — Sole moyenne	98-102	88-90	80-84
Fruittong — Sole %	102-106	102-104	100-104
Schone kleine tong — Petite sole	104-110	112-116	112-116
Kleine tong — Toute petite sole	114-21	120-121	120-122
Grote tarbot — Turbot gros	75-80	85-90	85-98
Midd. tarbot — Turbot moyen	65-75	30-60	40-65
Varia — Divers	52-60	30-50	40-45
Griet — Barbue	45-55	40-55	42-52
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	11-13	12-14	12-14
Middel. pladijs — Plie moyenne	11-13	12-14	12-14
Kleine pladijs — Petite plie	15-18	15-16	14-16
Deelvis — Portion	11-14	10-12	13-15
Kabeljauw — Cabillaud	22-24	20-25	23-28
Gul — Petit cabillaud	18-21	14-18	16-22
Keilrog — Raie radiée	17-20	22-25	22-25
Rog — Raie	16-18	18-20	16-19
Tilten	12-14	18-14	16-18
Scherpstaarten	12-16	15-18	15-18
Halve man	10-12	13-4	12-4
Grote wijting — Gros merlan	10-12	8-10	9-12
Kleine wijting — Petit merlan	8-10	6-8	6-9
Bot — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	8-10	8-10	9-12
Zeehaai — Aiguillat	10-12	10-13	10-13
Zeehond — Chien de mer	9-11	9-10	9-11
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	.....	.....	.....

**NIEUWPOORT**

NIET MEDEGEDEELD

**GENT**

van 2 tot 8 januari 1965 per kg.

Driekwart tong 130; kleine tong 80; grote tarbot 130; middelmatige 90; kleine tarbot 50-70; griet 110; middelmatige griet 85; kleine griet 60; grote iek 30-40; iek 3e slag 27; platjes 25; grote schelvis 68-72; middelmatige schelvis 60; kleine schelvis 25; rogvlerken 60-75; kabeljauw 50-84; repen gullen 68; horemondhamme 74; wijting 22-27; kreek 35; rode knorhaan 35; repen steenschol 35-45; pieterman 70; maezebaars 65-80; ijle haring 20-27; gepelde haringshaai 65-110; heilbot 110-120; zalm 220; verse garnaal 60-110; kreeft 100; forel 85 F per kg

**BRUSSEL**

van 2 tot 8 januari 1965 per kg.

Driekwart tong 145; voorkele tong 140; grote tarbot 140; kleine tarbot 75; middelmatige griet 86; grote iek 35-44; iek 3e slag 29; grote schelvis 75-80; repen rog 75-82; kabeljauw 64-85; repen gullen 58-70; wijting 28-32; steenschol 50-60; rode knorhaan 38; repen zeebaars 70-85; heilbot 100-130; garnaal 70-110 F per kg.

# BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

## Opvangregeling vis

Oostende	1	2	3	4	5	6	7	8
Maandag, 11 januari	-100	491	221	270	250.000	3.672.395		
Dinsdag, 12 januari	—	—	—	—	160.000	2.929.455		
Woensdag, 13 januari	—	—	—	—	60.000	1.507.750		
<b>TOTAAL</b>	<b>100</b>	<b>491</b>	<b>221</b>	<b>270</b>	<b>470.000</b>	<b>8.109.600</b>	<b>0,02 %</b>	<b>0,01 %</b>

### Zeebrugge

Donderdag, 7 januari	—	—	—	—	8.117	89.320		
Maandag, 11 januari	—	—	—	—	38.420	464.790		
Dinsdag, 12 januari	—	—	—	—	22.386	422.710		
Woensdag, 13 januari	—	—	—	—	40.825	853.200		
<b>TOTAAL</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>109.748</b>	<b>1.830.020</b>		

### Nieuwpoort

Maandag, 11 januari	—	—	—	—	19.735	277.210		
Woensdag, 13 januari	—	—	—	—	8.370	110.790		
<b>TOTAAL</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>27.105</b>	<b>388.000</b>		

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

## Opgevangen en ingehouden sprout

### Oostende :

Woensdag, 6 januari	—	—	—	—	7.950	33.640		
Donderdag, 7 januari	400	1.369	338	1.031	5.200	27.066		
Maandag, 11 januari	—	—	—	—	410	6.060		
Dinsdag, 12 januari	2.250	5.532	4.275	1.257	6.230	25.563		
<b>TOTAAL :</b>	<b>2.650</b>	<b>6.901</b>	<b>4.613</b>	<b>2.288</b>	<b>19.790</b>	<b>92.329</b>	<b>13,39 %</b>	<b>7,47 %</b>

### Zeebrugge :

Donderdag, 7 januari	2.350	9.478	1.645	7.833	5.730	24.650		
Vrijdag, 8 januari	—	—	—	—	800	3.280		
Dinsdag, 12 januari	2.050	1.922	1.763	159	4.575	12.130		
<b>TOTAAL :</b>	<b>4.400</b>	<b>11.400</b>	<b>3.408</b>	<b>7.992</b>	<b>11.105</b>	<b>40.060</b>	<b>39,62 %</b>	<b>28,46 %</b>

### Nieuwpoort :

Vrijdag, 8 januari	—	—	—	—	130	520		
Maandag, 11 januari	—	—	—	—	415	3.599		
<b>TOTAAL :</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>545</b>	<b>4.119</b>		

# Verleende scheepskredieten aan de zeevisserij in periode 1959 - '63

## BELGISCHE KOOPVAARDIJVLOOT BEHOORT TOT DE JONGSTE EN MODERNSTE TER WERELD

Zoals gekend worden bij de wet van 23 augustus 1948 scheepskredieten verleend en dit zowel voor de koopvaardij als voor de zeevisserij.

In het jongste nummer «Echo's van Verkeerswezen» verscheen hieromtrent een interessante bijdrage, welke wij nuttig achten even te overlopen.

### DE KREDIETEN AAN DE ZEEVISSERIJ

De kredieten aan de Belgische zeevisserij lagen in de periode 1959-1963 in doorsnee jaarlijks hoger en dit in belangrijke mate, dan in de periode voor 1958. Alleen het jaar 1961 vormt een uitzondering op deze regel, met een bedrag dat ver onder het gemiddelde van de laatste vijf jaar ligt.

In de hieronderstaande tabel krijgen wij tenandere een duidelijk beeld van de verleende scheepskredieten in de na-oorlogse periode :

Jaar	Sector Zeevisserij
1949	15.950.000
1950	37.000.000
1951	53.195.000
1952	11.781.000
1953	10.651.811
1954	47.161.000
1955	55.465.020
1956	34.756.820
1957	23.085.500
1958	29.387.500
1959	77.869.500
1960	81.466.800

### IN DE NIEUWPOORTSE HANDELSHAVEN

Na het bezoek van het koopvaardij-schip «Lionil» uit Esbjerg (Denemarken), vaarde deze week het Spaans vaartuig «Picogris» uit Bilbao, binnen. Het is de eerste maal sedert jaren dat alhier een Spaans koopvaardij-schip aanmerde. Beide eenheden brachten een lading kunstmeststoffen aan wal.

— N

1961	30.631.000
1962	60.738.500
1963	81.670.300

### VERDELING DER TOEGEKENDE SCHEEPSKREDIETEN AAN DE ZEEVISSERIJ

Indien in 1959 en 1960 de zeer hoge bedragen te verklaren zijn door de bouw van enkele diepzee-treilers, waarvan de kostprijs per eenheid zeer belangrijk was, dan moet men anderzijds vaststellen dat in 1962 en 1963 de bouw van kleinere treilers, hoofdzakelijk bestemd voor de middenslagvisserij, aanleiding is geweest tot een grote activiteit inzake kredietverlening.

In de onderstaande tabel wordt tenandere een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de kredieten toegekend voor treilers met motoren van minder dan 500 pk en treilers met motoren van boven de 500 pk.

### Verdeling der toegekende kredieten aan de Belgische zeevisserij (in F)

1e kol. : jaar	2e kol. : treilers min dan 500 pk	3e kol. : treilers meer dan 500 pk	4e kol. : totaal
50	11.425.000	25.575.000	37.000.000
51	5.595.000	47.600.000	53.195.000
52	11.331.000	450.000	11.781.000
53	10.651.811		10.651.811
54	27.569.000	19.600.000	47.161.000
55	29.565.000	25.900.000	55.465.020
56	34.756.820		34.756.820
57	23.085.500		23.085.500
58	8.254.500	21.133.000	29.387.500
59	4.445.000	73.424.500	77.869.500
60	3.787.000	77.679.800	81.466.800
61	23.442.000	7.189.000	30.631.000
62	55.684.500	5.054.000	60.738.500
63	61.475.300	20.195.000	81.670.300

Zoals reeds hoger aangestipt kan deze gunstige reactie van ons redersbedrijf tegen de verregaande veroudering van de vloot worden toegeschreven aan twee voornaamste factoren :

- enerzijds het in voege stellen van de slooppremie;
- anderzijds de gunstige economische toestand die de middenslagvisserij in de laatste jaren heeft gekend.

Deze evolutie is bijzonder verheugend omdat ze slaat op dit deel van de vloot dat sinds jaren de

meest hechte kern van onze visserij vormt. Het betreft hier een categorie van visserij, de zogenaamde kanaalvisserij, waarin België zich steeds op het voorplan heeft bewogen en die vissoorten aanvoert die op de verruimde EEG-markt een vaste clientele vormen.

Ondanks de moeilijkheden die de uitbreiding van de Britse visserij-zones in de toekomst aan deze visserij kan berokkenen, kan worden voorzien dat de kanaalvisserij nog ruime expansiemogelijkheden biedt. Deze dikwijls moeilijk te bevissen gronden vergen inderdaad van de schippers een uitgebreide ervaring waarover onze vissers traditioneel beschikken.

Het valt dan ook licht te begrijpen dat het nieuwbouwprogramma uitsluitend slaat op de bouw van middenslagvaartuigen en meer bepaald op het 27-meter type dat nu sedert een viertal jaren met de regelmaat van een klok onze visserijvloot komt aanvullen. Inderdaad, op de 19 kredietaanvragen die in 1963 werden ingewilligd voor nieuwbouw, hadden er niet minder dan 12 betrekking op middenslagvaartuigen, terwijl de 7 overige aanvragen sloegen op de verscheidene andere scheepsklassen.

Ten opzichte van 1958 is aldus in de beschouwde periode 1959-1963 een grondige wijziging ingetreden, in de aard van de kredietaanvragen. Deze wijziging vertoont een dubbel kenmerk :

— in de eerste plaats worden veel groter bedragen besteed aan de bouw van treilers met een motorvermogen van minder dan 500 pk. Uit de tabel welke wij hierboven publiceerden blijkt dat voor 1958 slechts voor 8.254.50 F kredieten werden toegelend, terwijl dit bedrag in 1963 is gestegen tot bijna 61.500.000 F.

— Daarnaast gaan de kredieten thans overwegend naar de nieuwbouw van vissersvaartuigen, en niet langer naar de inbouw van een nieuwe motor in verouderde eenheden. In 1963 waren er in het totaal 29 kredietverleningen ingediend; hiervan waren er 19 die betrekking hadden op de nieuwbouw van een treiler en slechts 10 voor de inbouw van een nieuwe motor. De toestanden in

1958 daarentegen zijn volledig tegengesteld. Toen werden er 19 kredietaanvragen ingediend, waarvan slechts 2 voor nieuwbouw en 17 voor het plaatsen van een nieuwe motor.

Meer dan welke andere cijfers ook wijzen deze laatste gegevens op de belangrijke kentering ten gunste die zich in de evolutie van de Belgische zeevisserijvloot heeft voorgedaan tijdens de laatste jaren.

### BELGISCHE KOOPVAARDIJVLOOT BEHOORT TOT DE JONGSTE EN DE MODERNSTE VAN DE WERELD

Het komt ons ook wel even gepast voor een woordje te wijden aan onze nationale koopvaardijvloot, die weliswaar slechts 0,49% van de wereldvloot vertegenwoordigt, maar die niettemin tot de jongste en de modernste van de wereld behoort.

De evolutie van onze koopvaardijvloot werd in de periode 1959-1963 in bijzonder sterke mate beïnvloed door de gebeurtenissen in Kongo. Aldus kwam in 1961 een onderbreking voor van de voortdurende expansie die de Belgische koopvaardijvloot sinds 1953 heeft gekenmerkt. De achteruitgang die zich in 1961 voordeed is te wijten aan de restructuratie van de belangrijkste Belgische rederij, nl. de Compagnie Maritime Belge met het oog op een aanpassing aan de nieuwe toestanden die zich na de onafhankelijkheid van Kongo voordeden. In dit verband dient in het bijzonder aangestipt de verkoop van drie grote pakketboten, de zogenaamde villeschepen, die ingevolgd de vermindering van het passagiersverkeer met Kongo niet langer rendabel konden uitgebaat worden.

De inkrimping van de Belgische koopvaardijvloot was echter slechts tijdelijk. Twee jaar later werden de cijfers van 1960 opnieuw bedreigd en zelfs overtroffen. In 1963 bereikte men zelfs op een weinig na de 700.000 bruto-ton, en hierbij werd dan nog geen rekening gehouden met de staatspakketboten die de dienst van de Oostende-Doverlijn verzekerden.

Uit de hieronderstaande tabel blijkt tenandere duidelijk welke evolutie onze nationale koopvaardijvloot gekend heeft in de na-oorlogse periode.

### Evolutie van de Belgische koopvaardij (in brt)

Toestand	Dry-cargo	Tanker	Algemeen	Aangroei
einde jaar	tonnage	tonnage	totaal	t.g.o. 1938
1938	300.692	64.650	365.342	—
1948	337.265	54.713	391.978	7%
1949	345.070	63.709	408.779	12%
1950	350.415	74.534	424.949	16%
1951	362.152	68.424	430.576	17%
1952	368.619	68.424	437.043	19%
1953	368.619	51.466	420.135	14%
1954	360.218	70.104	430.322	17%
1955	348.516	102.061	450.577	23%
1956	396.202	107.044	503.247	37%
1957	421.970	107.044	529.014	45%
1958	466.888	152.612	619.500	69%
1959	482.322	146.703	629.625	71%
1960	413.105	183.686	676.791	85%
1961	459.001	166.766	625.767	70%
1962	493.218	194.355	667.573	82%
1963	513.419	184.303	697.722	90%

Een verheugende vaststelling is wel dat de Belgische koopvaardijvloot tot de jongste en de meest moderne van de ganse wereldvloot behoort. Inderdaad zijn niet minder dan 54% van de eenheden minder dan 5 jaar oud, cijfer dat voor de wereldvloot slechts 30% bedraagt. De totale gemiddelde ouderdom van onze koopvaardijvloot is nog geen 7 jaar.

#### DE SCHEEPSBOUW IN DE WERELD

Vanaf 1946, dus onmiddellijk na de jongste wereldoorlog, en dit tot in 1958 is de te water gelaten tonnage in de wereld jaarlijks gestegen. In 1958 werd zelfs met een bruto-tonnage van meer dan 9,2 miljoen ton een na-oorlogs hoogtepunt bereikt.

De crisis in de scheepsvaart kon doen verwachten dat een daling zou optreden bij de totale tonnage, door de scheepswerven te water gelaten. Dit is dan ook in 1959 en de daaropvolgende jaren inderdaad het geval geweest, maar niet in dergelijke mate die overeenstemt met de gemaakte voorspellingen tijdens het eerste crisisjaar. Voor de beschouwde periode 1958-1963 blijft het cijfer van de jaarlijkse tewatergelaten tonnage betrekkelijk hoog en stabiel, zodanig dat op één uitzondering na (1961) nooit beneden de 8 miljoen ton per jaar gekomen werd en in 1963 zelfs het cijfer van 8,5 miljoen overtroffen werd.

Hieronderstaande tabel geeft een overzicht van de jaarlijkse tonnage-productie in de onmiddellijk op de jongste wereldoorlog volgende jaren:

Jaren	Groot-Brittannië	Japan	West-Duitsland	Zweden	Wereld
1956	1.383.387	1.746.429	1.000.498	489.137	6.670.000
1957	1.413.701	2.432.506	1.231.152	660.623	8.501.000
1958	1.401.980	2.066.669	1.429.261	760.206	9.269.000
1959	1.372.595	1.722.577	1.202.138	856.642	8.745.000
1960	1.331.491	1.731.656	1.092.139	710.659	8.356.000
1961	1.191.758	1.799.342	962.407	742.068	7.940.000
1962	1.072.513	2.183.147	946.698	841.022	8.374.000
1963	927.649	2.367.353	970.579	887.738	8.538.000

1944	: 11.157.000 Brt
1945	: 7.189.000 Brt.
1946	: 2.108.000 Brt.
1947	: 2.092.000 Brt
1948	: 2.303.000 Brt.
1949	: 3.126.000 Brt.
1950	: 3.489.000 Brt.
1951	: 3.638.000 Brt.
1952	: 4.394.000 Brt.
1953	: 5.094.000 Brt.
1954	: 5.251.000 Brt.
1955	: 5.314.000 Brt.
1956	: 6.670.000 Brt.
1957	: 8.501.000 Brt.
1958	: 9.269.000 Brt.
1959	: 8.745.000 Brt.
1960	: 8.356.000 Brt.
1961	: 7.940.000 Brt.
1962	: 8.374.000 Brt.
1963	: 8.538.000 Brt.

De cijfers van deze tabel zijn voor de beschouwde periode 1959-1963 enigszins misleidend inzake de algemene toestand waarin de wereldscheepsbouw verkeert. Deze toestand is inderdaad verre van rooskleurig. Tengevolge van de omvangrijke bestellingen die, een eerste maal na de Suez-krisis, en daarna tijdens de periode van hoogconjunctuur in 1956-57 werden geplaatst, is in de wereldscheepsbouw een overcapaciteit ontstaan die thans in tal van landen tot grote moeilijkheden leidt. Het sluiten van werven of het overschakelen op andere metaalfabrikaties is dan ook aan de orde van de dag.

#### WELKE ZIJN DE VOORNAAMSTE SCHEEPSBOUWENDE LANDEN

Welke de voornaamste scheepsbouwende landen ter wereld zijn wordt ons duidelijk gemaakt door de hieronderstaande tabel.

Ten opzichte van de rekordcijfers van de periode 1957-1958 zijn Japan en Zweden er in geslaagd zich te handhaven of er zelfs op vooruit te gaan. Daarentegen kennen enerzijds Groot-Brittannië en anderzijds West-Duitsland op het huidig ogenblik een beduidend lagere produktie. Het is vooral op het gebied van de tankerbouw dat Japan een geweldige activiteit aan de dag legt. In het totale cijfer van 2,3 miljoen Brt. dat door dit land in 1963 geboekt werd, vormt de tankertonnage de meerderheid met 1,3 miljoen Brt.

#### SCHERPE KONKURRENTIE

De scherpe concurrentie die thans in de scheepsbouwmiddelen heerst heeft er een groot aantal scheepswerven toe genoodzaakt bouwkontrakten te aanvaarden, tegen prijzen die geen winst laten of zelfs beneden de globale kostprijs liggen. Deze concurrentie komt overigens niet alleen tot uiting in de bouw-prijs, maar ook in de betalingsvoorwaarden. Tijdens de hoogconjunctuur vóór 1958 betaalden de reders een deel van de bouw-prijs bij het afsluiten van het kontrakt, en bij

het afleveren van het schip, of bij het verstrijken van de korte garantieperiode volgde gewoonlijk de volledige afbetaling. Thans nemen veel werven noodgedwongen genoegen met de afbetaling van een percent bij de aflevering, dat in sommige gevallen niet eens 25% van de bouw-prijs bedraagt, terwijl de rest in termijnen gedurende verschillende jaren betaald wordt.

Een dergelijke toestand, die nu reeds verschillende jaren aansleept, is er de oorzaak van dat de financiële positie van talrijke werven in de ganse wereld benard geworden is. Voor de eerstkomende jaren bestaat, behalve onvoorziene gebeurtenissen, weinig hoop op een duurzame verbetering van de toestand. Het totaal aan gekontrakteerde nieuwbouworders voor schepen van meer dan 1.000 Brt. lag in 1957 op een zeer hoog niveau: 35 miljoen Brt. Na 1959 is dit totaal tot beneden de 20 miljoen geslonken. Het bedroeg einde 1963 nog een goede 19 miljoen ton.

Totdaar dit overzicht van de internationale scheepsbouwbedrijvigheid. — B

## Renderende sprotvisserij in december

Voor de kustvissers is de laatste maand van 1964 redelijk gunstig verlopen. Er waren wel de eindejaarsfeesten waardoor tijdens de laatste 3 dagen van de week niet mocht worden uitgevaren. Er waren ook de dagen dat het weer te slecht was om uit te varen. Op de dagen dat echter wel kon gevist worden konden evenwel mooie vangsten worden aangevoerd, zodanig dat een gemiddelde vangst werd bereikt van 1119 kilo. Het feit dat niet elke dag sprot werd aangevoerd had trouwens een gunstige invloed op de prijzen. De rokers werden dit keer niet overstelpt met sprot zodat de prijs boven de 4 fr. per kilo bleef waar vorig jaar in december geen 3 fr. per kg werd betaald. Door die hogere prijs werd dan ook een opbrengst bereikt die slechts 3000 fr. onder die van vorig jaar bleef waar de aanvoer toch meer dan 150.000 kg kleiner was. Tenslotte is het toch maar de opbrengst waar het op aankomt. Sprot moest niet zoveel opgevangen worden als vorig jaar zodat ook van die kant een verbetering was waar te nemen.

Het aantal vangsten was kleiner dan vorig jaar in december en viel terug van 313 naar 268. De aanvoer verminderde mede hierdoor van 458.740 kg naar 299.994 kg. Door die kleinere aanvoer steeg de prijs van 2,88 fr. naar 4,63 fr. Meteen daalde de aanvoer slechts van 1.324.852 fr. naar 1.321.360 fr.. In deze cijfers is de opbrengst van de verkochte puf niet begrepen. De vangst per vaarttuig verminderde van 1465 naar 1119 kg. maar de opbrengst steeg van 4232 naar 5193. De sprotvisserij was dus wel renderend. Dank zij een eensgezinde actie geleid door de Rederscentrale werd het mogelijk dat onze kustvissers nu ook tijdens de wintermaanden een renderende uitbating kennen.

#### 1964 WAS EEN BUITENGEWOON

#### SPROTJAAR

Het is voorzeker nooit voordien voorgekomen dat in de loop van 'n jaar een sprotaanvoer werd bereikt van bijna 4.000.000 kilo. Dit jaar is dit dan toch bijna het geval geweest want tussen 1 jan. en 31 december 1964 kregen we op de Oost-endse markt een totale sprotaanvoer die 3.918.093 kilo bedroeg. Met de puf erbij zouden we zeker een stuk boven de 4 miljoen kilo staan, maar die puf laten we hier buiten beschouwing.

De sprotprijs over het ganse jaar is natuurlijk zeer laag geweest en als gemiddelde werd dan slechts 1.63 fr. bereikt. Tijdens de maanden januari en februari werd slechts iets boven de frank per kilo betaald, met de inzet van het nieuwe seizoen ging de prijs stijgen maar hoger dan 5,90 fr. gemiddeld (in okt) is ze nooit geweest. In verhouding tot de aanvoer is de opbrengst dan ook eerder laag uitgevallen: 6.581.124 fr. In 1963 werd echter slechts voor 3.391.863 fr sprot verkocht zodat we dit jaar zeker niet te klagen hebben.

Voor verschillende kustvissers zal 1964 dan ook wel het jaar van de redding geweest zijn. Te meer dat ook de garnaal en de visopbrengst niet zo heel slecht geweest zijn. Dit zal trouwens blijken uit de bereikte opbrengsten van de kustschepen die we binnen een paar weken ter beschikking zullen hebben.

Laten we hopen dat ook in 1965 voor onze kustvisserij gunstig moge verlopen, zodat meer reders tot de nodige vernieuwing zullen kunnen overgaan van een kustvissersvloot die er nogal oud voorkomt.

# Ook parlementaire belangstelling voor het douanedokument D.D.5

Onder de titel «Herrie om een Douanedokument» hadden wij het in één onzer vorige nummers reeds over de buroering welke verwekt werd door de invoering van het bevruchte DD.5 toelookument.

Toen gaven wij in zeer bevattelijke taal de juiste toedracht der feiten weer, waarbij wij wezen op het feit dat er absoluut geen reden tot ongerustheid bestond.

xxx

Zeer onlangs richtte nu ook senator Lahaye een parlementaire vraag aan de Heer Heger, Minister van Landbouw in verband met deze kwestie. De vraag laten wij hieronder tenandere integraal verschijnen.

«De heer Minister zal erkennen dat de rechtstreekse aanlandingen van vis en andere zeeproducten, welke gevangen werden door schepen lie de vlag voeren van een der lid-Staten van de E.E.G., in overeenstemming zijn met de geest en met de letter van het Verdrag van Rome.

Als toepassing op het voorgaande, waren de lid-Staten van de Gemeenschappelijke Markt overeengekomen dat vanaf 1 november 1964 iedere vissersboot van een der partnerlanden en welke zich zou aanbieden, voorzien van het toelookument nr. 5 (DD5) in de havens van de E.E.G., zonder hindernis zijn vangst aldaar zou mogen verkopen.

Is het juist, Mijnheer de Minister, dat ten gevolge van een tussenkomst van de Franse regering, welke vroeger de bepaling waarvan hierboven sprake, had aangevaard, de datum van het van kracht worden dezer beslissing verschoven werd naar 1 januari 1965?

Zo ja, zou het mij aangenaam zijn het standpunt te mogen kennen, dat door de Belgische regering ten opzichte van het Frans verzoek werd ingenomen, alsmede de gebeurtelijke gevolgen van deze verschuiving naar 1 januari 1965 voor de Belgische vissersvloot in 't algemeen en voor onze heringvloot in het bijzonder.

Totjaar der vraag van senator Lahaye.

EN HET ANTWOORD VAN MINISTER HEGER...

In zijn antwoord laat minister Heger het volgende opmerken:

Ik zou vooreerst aan het geachte lid willen laten opmerken, dat er zonder twijfel een misverstand heerst omtrent de term «rechtstreekse aanlandingen». Inder-

daad, deze woorden kunnen een dubbele betekenis hebben, nl.

1) de vreemde ontscheepte vangsten worden behandeld op dezelfde wijze als de vangsten van de nationale schepen, met andere woorden: kunnen openbaar worden verkocht in de vismijnen van de kust. Aldus begrepen zijn dergelijke aanlandingen tot nog toe verboden. Wel zullen zij gewis later kunnen plaats hebben maar het onderzoek van deze aangelegenheid is nog altijd niet begonnen.

2) de term «rechtstreekse aanlandingen» kan eveneens betekenen - en zulks schijnt wel het geval hier te zijn - dat deze vreemde vangsten ontscheept kunnen worden zonder openbaar te worden verkocht in de vismijnen. In dit geval dienen deze vangsten - en in België gebeurt dit reeds - rechtstreeks te worden aangekocht door een invoerder van het aangedane land die beschikt over een invoervergunning voor een dergelijke hoeveelheid en voor bedoelde soorten.

Ik wil verder wijzen op het feit dat de beslissing van de commissie van 30 juli 1964 omtrent de indiening van het certificaat of document DD5, het voorwerp zou kunnen uitgemaakt hebben van een gezamenlijke overeenkomst tussen de zes lid-Staten van de E.E.G.

De verschillende gezichtspunten van de visserij zijn inderdaad nauw met elkaar verbonden.

Nochthans is de getroffen maatregel gesteund op artikel 10, § 2, van het Verdrag van Rome dat als doel heeft de formaliteiten te verzachten welke aan het intracommu-nautair handelsverkeer werden opgelegd. De beslissing van de commissie is in feite slechts een ander middel tot uitvoer ten overstaan van de traditionele methode. Zij wijst geenszins het recht betreffende de invoer en de ontscheeping van de visserijproducten in de havens der lid-Staten voor dewelke elk lid-Staat voor het ogenblik zijn eigen wetgeving behoudt.

Het document DD5 betekent alleen het bewijsstuk volgens hetwelk de douane-overheden het voordeel verlenen van het intracommu-nautair stelsel, wanneer het gevangen produkt door vaartuigen van een lid-Staat wordt ingevoerd in een andere lid-Staat zonder voorafgaandelijk een haven te hebben aangedaan welke gelegen is in oerstvernoemde land.

De beslissing van de commissie heeft dus een beperkte draagwijdte en brengt geen oplossing voor wat betreft het ontscheepingsrecht, dat zeker een weerslag kan

hebben op het intra-communautair handelsverkeer.

Een oplossing zou kunnen gevonden worden op basis van artikel 43 van het Verdrag en ingeschakeld worden in de wijzigingen die moeten plaats hebben vóór het einde van de overgangsperiode, bepaald door het Verdrag van Rome, ten einde geleidelijk tot de eenheidsmarkt te komen.

Verder kan het verwondering baren dat het in toepassing brengen van het document DD5 protest heeft kunnen uitlokken bij de vissers van Frankrijk en dat dit land aan de Commissie heeft gevraagd de datum van het in toepassing brengen van de beslissing te verschuiven tot 1 januari 1965.

Gezien de toestand die voortvloeit uit het in voege brengen van het DD5 niets verandert aan het recht tot ontscheeping in de Franse havens en in afwachting dat de commissie zich zal hebben uitgesproken omtrent de door de Franse regering verschaftte elementen om haar verzoek te staven wenst de Belgische regering een afwachtende houding aan te nemen.

-B.

## Nieuwe tewaterlating op de Scheepswerf Deweert te Oostende

Pas zijn de eerste dagen van 1965 achter de rug, of daar heerst reeds een koortsachtige bedrijvigheid op de scheepswerven Jos. Deweert P.V.B.A. aan de Nieuwe Werfkaai te Oostende.

De drukke activiteiten moeten in verband gebracht worden met de tewaterlating van een nieuwe stalen middenslagtreiler, nl. de Z.597 «Jupiter» welke aldaar gebouwd wordt voor rekening van de Heistse reders, de heren Vlietinck Victor en Leon - vader en zoon - huidige eigenaars van de Z.537 «Marie Louise - Leon»,

Dit is meteen de vierde tewaterlating op de scheepswerven Jos. Deweert, sedert nu, amper twee jaar geleden overgeschakeld werd van de houten scheepskonstruktie op de staalbouw.

De Z.597 «Jupiter» is een treiler van het gekende 27-meter type, die zal voorgestuwwd worden door Bolnes motor van 300 PK.

De plechtigheid greep plaats, heden donderdag te 11 uur.

Wij komen hierop terug in ons volgend nummer. — B

## Wijziging aan de tarieven voor schouwing door de Zeevaartspektie

In het staatsblad van 9 januari jl. verscheen het K.B. van 8 december van vorig jaar, houdende wijziging aan het Koninklijk Besluit van 23 april 1964 met betrekking tot de vaststelling van de tarieven voor retributies voor schouwingen door de Zeevaartspektie.

De inhoud van deze wijziging luidt als volgt:

«Artikel I van het Koninklijk Besluit van 23 april 1964 tot vaststelling van de tarieven voor retributies voor schouwingen door de zeevaartspektie - tarief IX - Hijstoestellen en vaste werktuigen - wordt aangevuld met een laatste lid, dat als volgt luidt:

«Toezicht in verband met de medeondertekening van en als deugdelijk te erkennen certificaat van beproeving, bepaald in art. 3 van bijlage XII van het K.B. van 12 december 1977 houdende zeevaartspektiereglement: 150,-fr

De minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit».

Totdaar deze wijziging.

B.

## DE BELGISCHE-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK VOOR 1965

Deze uitgave is verschenen en mag voor alle industriëen, vishandelaars en vooral reders en vissers als een onmisbare gids aanzien worden in hun talrijke relaties.

Dit werk is werkelijk onmisbaar voor al wie zich met visserij en zeevaart-aangelegenheden bezig houdt.

Het is verkrijgbaar in België Nederland en wel als volgt:

IN BELGIE:

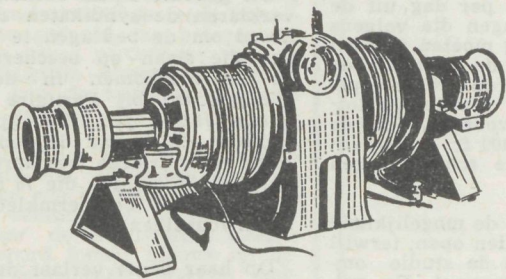
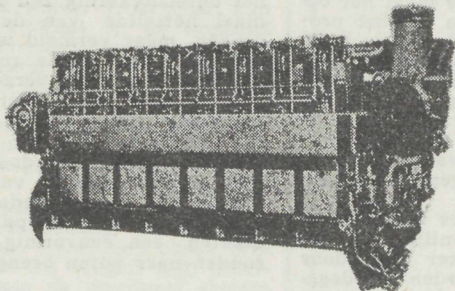
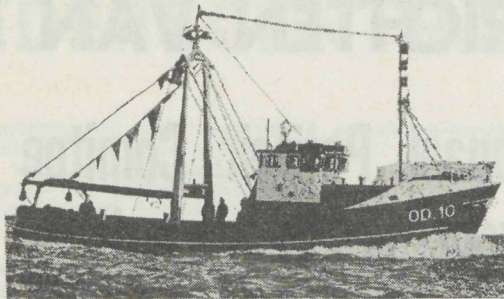
1. Ter drukkerij van «Het Visserijblad», H. Baelskaai 30 Oostende, p.c.r. 41.89.87

2. In Noordzee Boekhandel Vindictevelaan 22, Oostende.

IN NEDERLAND:

Machinefabriek Henk Zwart, Vissershaven, IJmuiden.

Prijs 275 fr plus 10 fr verzendingskosten.



## SCHEEPSWERF

## MACHINEFABRIEK

Hoofdvertegenwoordiger voor België :  
Industrie motoren 4 tact diesel  
80 - 1800 pk, 300 - 750 omw./min.

## VISLIEREN

ANKERLIEREN ENZ.

**BRESKENS**

Tel. 01172-765

Privé 569 en 477

**Fa. Gebr. van de Sande**

**HOLLAND**

III (5072V)

# ZIJ HADDEN PECH...

## ONGEVALLEN IN DE VISSERIJ

De visser Albert Weiss, matroos aan boord van de N. 790 «De Zeemeeuw», van schipper Zeger Lycke, geraakte met de linkerduim gekneld tussen de korretouw en de galgklok. Hij zal meerdere dagen werkonbekwaam zijn.

De schipper-eigenaar van de N. 740 «Hoop en Moed», Jan Desaever, is bij het inhalen van de korre door het hevig slingeren van het vaartuig uitgegleden, en gevallen met de linkerzijde tegen de reling.

De schipper liep hierbij een erge kneuzing aan de ribben op —N.

## OPSLEPING

Als gevolg van de korre die in de schroef verward geraakte, diende de N. 720 «André Jeanine», van schipper-eigenaar Marcel Vercouter, opgesleept te worden door de N. 732 «O.L. Vrouw van Vlaanderen» van Gabriel Vercouter. — N

## SCHADE OPGELOPEN IN DE

### VISSERSHAVEN

Roger Gheselle, schipper van het mazoutbevoorradingschip «Brugas IV» deed aangifte op het waterschoutambt van schade, die door een onbekend vaartuig aan 't stuurhuis van zijn lichter toegebracht werd.

### STORMSCHADE

Nabij Flamborough Head kreeg de Z.460 van schipper Gerard Rappé een zware zee midscheeps waardoor zes bootdeksels, twee bakplanken en het rechter korrellicht over boord gingen en het bruglicht volledig werd vernield.

Nabij het eiland Mann kreeg de Z.542 van reder-schipper François Devooft een zware zee aan bakboord midscheeps waardoor de achterspiegel ingedrukt werd.

## OPSLEPING

Tijdens de terugreis van de Sandettie werden op het achterschip van de Z.400 met schipper Leopold Vandierendonck, hevige trillingen waargenomen. Daar deze bleven voortduren veronderstelde de schipper dat hij schade aan de keerkoppeling had opgelopen en verwittigde hij de reder die de sleephulp inriep van de staatsleepboot.

## VISSERS GEWOND

Bij het splitsen van staaldraad werd lichtmatroos Jean-Pierre Van Daele uit Blankenberge aan boord van de Z.571, geprikt in de linker voorarm.

Bij het inhalen van de korre aan boord van de Z.431 kwam deze tegen het rechter scheenbeen van matroos Willem Devos terecht waardoor een diepe, besmette wonde ontstond.

Bij het openen van het visluik van de Z.775 is matroos Jozef Desmidt in de visput gevallen en liep kneuzingen op aan de rechterarm.

## GEMERKTE VISSEN GEVANGEN

In de silverpit visgronden ving de Z.451 met schipper André Van Waes, twee pladijzen van 34 en 29 cm lengte met kenmerken EO 9392 en EV 0933. Bij het sorteren van de vangst bemerkte schipper François Devooft van de Z.542 een rog van 30 cm met kenmerk EV 4400.

— FH

## O.202 „PELAGUS” WERD GEDOOPT

Heden donderdag werd onder een drukke belangstelling overgegaan tot de doopplechtigheid van de jongste aanwinst van de O.202 «Pelagus», welke op de scheepswerven Panesi te Oostende, gebouwd werd voor rekening van de rederij Boels, eveneens uit Oostende.

De O.202 «Pelagus», die voortgestuwd wordt door een Lister-motor van 600 PK, is een stalen vissersvaartuig, dat speciaal gebouwd en uitgerust werd voor de pelagische visserij.

Wij komen hierop uitvoerig terug in ons eerstkomend nummer. — B

# DE MIZERIES MET BEMANNING

EEN REDER SCHRIJFT ONS...

*Het is mij wel meer gebeurd dat een matroos, door ons aangemonsterd, zijn «kat zendt» wanneer moet uitgevaren worden. Gewoonlijk trok ik er dan op uit om een ander bemanningslid aan te werven. Ik heb daar nooit veel herrie om gemaakt omdat ik gelukkig tamelijk vlug een nieuwe matroos vond. Meestal ook werd dan de schuldige ergens in een café aangetroffen alsof er geen vuiltje aan de lucht hing.*

*De tijden zijn echter veranderd. Vissers lopen zo maar niet meer «om te roepen» en we zijn reeds blij als we onze bemanning mogen behouden. Goedheid volstaat echter niet als deze slechts van één kant komt, en naar mijn mening, loopt het nu toch wel een beetje de spuigaten uit.*

*Mijn laatste geval is dit van een matroos .. met wie ik tussen haakjes gezegd heel goed ben geweest in het verleden .. die was aangemonsterd, maar die op de gestelde datum maar niet kwam opdagen, zonder opzeg of iets. Gevolg: mijn vaartuig bleef drie dagen aan de wal liggen, wegens gebrek aan voldoende bemanning, met al de gevolgen vandien en voor de overige bemanning en voor mij.*

*Voor mij loopt de maat nu wel over en ik heb dan ten laste van deze visser klacht neergelegd bij het waterschoutambt.*

*Gezien U echter ons aller belang verdedigt doe ik ook een beroep op U opdat U mij in mijn eis zoudt willen steunen; de invloed van de Rederscentrale, als vertegenwoordiger van de belangen van de reders zal toch veel groter zijn dan deze uitgaande van mij alleen. Bovendien gaat het hier ook om een principekwestie, en meer en meer komen gevallen in kwestie voor.*

*Hopende een gunstig antwoord van U te mogen ontvangen, teken ik, mijne heren,*

NOTA VAN DE REDAKTIE

Wij houden er in de eerste plaats aan deze reder te feliciteren met zijn initiatief. De Rederscentrale is inderdaad de vereniging van alle reders ter zeevisserij, en het verheugt ons werkelijk te kunnen vaststellen dat onze leden meer en meer de weg naar onze burelen vinden waar we hun met raad en daad bijstaan.

Met daad! Want ook het antwoord op bovenstaande brief kan niet anders dan positief zijn. U bent niet alleen die last heeft van de plaag die momenteel in onze visserij heerst, reder! Reeds anderen kwamen er zich over beklagen dat bemanningsleden op het meest ongunstige moment,

zelfs in het buitenland, het schip in de steek laten.

U hebt het ook bij het rechte eind waar U schrijft dat het een principekwestie is, waarvan de oplossing in het belang van alle reders is. Daarom hebben wij beslist ook dergelijke gevallen zelf ter hand te nemen, zelf een advocaat aan te stellen en de kosten ervan te dragen. Bovendien dringen wij zoveel mogelijk aan opdat een einde aan deze plaag zou worden gesteld. «Precies alsof er nog geen problemen genoeg zijn!» In deze zin ligt alles besloten.

Onze visserij heeft reeds met zoveel moeilijkheden te kampen; het toppunt zou dan toch zijn dat ons eigen volk er nog nieuwe zou aan toevoegen. Bovendien mogen diezelfde mensen die het niet te nauw nemen met de verplichtingen die ze zelf hebben aangegaan, niet uit het oog verliezen dat ze door hun laakbare handelswijze niet alleen de reder benadelen maar ook hun kollega's, de andere vissers die gedwongen aan wal moeten blijven met al de gevolgen vandien, en ook hen zelf...

Heren reders, voor dergelijke en alle andere principekwesties, wendt U tot uw vereniging, de Rederscentrale. Zij staat ten uwen dienste en in dienst van de zeevisserij. Laat ons tenslotte hopen dat alle vissers genoeg begrip opbrengen voor de moeilijkheden die hun zelf veroorzaken en dat ze beseffen dat de oplossing van het probleem in eenieders belang is.

## BERICHT AAN DE SPROTVANGERS

Op verzoek van de sprotvangers te Oostende werd bij het bestuur van het Zeewezen aangedrongen om navolgende te bekomen:

- Het mistsignaal te versterken.
- De haven niet te sluiten wanneer sprotvangers moeten binnenkomen.

Aangaande het mistsignaal moet toegegeven worden dat dit absoluut niet sterk genoeg functioneert. Het bestuur van het Zeewezen deelde mede dat zou onderzocht worden of het mistsignaal ja dan neen kan versterkt worden.

Aangaande het sluiten van de haven viel het voor dat zulks geschiedde juist wanneer de sprotvangers wilden binnenkomen. Deze moesten dan wachten en konde diensgevolge geen vroeger markt meer halen, wat zijn invloed uitoefende op de prijzen.

Het bestuur van het Zeewezen deelde ons in dit verband mede dat zoveel mogelijk voorrang aan de sprotvangers zou verleend worden.

## BERICHTEN VAN DE

### Nationaal Paritair Comité voor de Zeevisserij

Op vrijdag 8 jan. te 10.30 uur kwam voor de eerste maal het beperkt comité bijeen om het probleem van de aangifte bij de RMZ te bespreken. Het twistpunt blijft: worden de werkelijke verdiensten van de visser aangegeven of dient men forfaitaire bedragen in.

In dit laatste geval wordt het dan: welke bedragen?

Na lange discussies waarbij resultaten van persoonlijke en andere onderzoeken ter zake door de syndikaten worden medegedeeld, waarbij verdiensten van 680, 620 en 410 fr. per dag uit de bus komen, bedragen die volgens de syndikaten nog moeten worden verhoogd omdat de betreffende onderzoeken slaan op vroegere perioden, doen deze laatste tenslotte een eenvormig voorstel. Voor de visser zouden zij 400 fr. laten aangeven en voor de scheepsjongen 200 fr.

Natuurlijk blijft de mogelijkheid voor tegenoverstellen open, terwijl de Rederscentrale de studie omtrent de lonen voortzet. De volgende bijeenkomst is voorzien op donderdag 14 jan.

In de namiddag van dezelfde dag kwam dan het N.P.C. bijeen waarin het punt «vergoeding bij verlies van zeegoed» moest goedgekeurd worden.

Daar waar vroeger iedereen — behalve het ACV dat afwezig was — akkoord bleek te zijn, het voorstel dienaangaande door de Rederscentrale gedaan te aanvaarden, betoogde een lid van voornoemd syndikaat dit voorstel nooit te zullen goedkeuren omdat hij het strijdig acht met de wet. An-

dere syndikaten wijzen er op dat het onrechtvaardig zou zijn tweemaal hetzelfde van de reder te vragen, maar vermeld woordvoerder kan geen enkele reden goedkeuren die het niet vergoeden van gekregen beschermkledij kan gerechtvaardigen.

De h. Voorzitter doet een beroep op het gezond verstand en stelt voor de vergadering een ogenblik te schorsen opdat de syndikaten een eenvormig voorstel zouden naar voren brengen.

Dit gebeurt en na beraadslaging verklaren de syndikaten zich akkoord om de bedragen te schrappen die slaan op beschermkledij en die voorkomen in de lijst goedgekeurd bij Paritaire Commissie van 4 jan. 1946, op voorwaarde echter dat de reder bij ramp de verloren beschermkledij vergoedt in punten die 75 t.h. van die verloren beschermkledij vertegenwoordigen.

Op haar beurt verlaat de werkgeverszijde de zaal om het voorstel te overwegen en na grondige beraadslaging verklaren ze zich akkoord.

Het op papier zetten van deze overeenkomst brengt echter nieuwe moeilijkheden mee vooral omdat men per categorie van vaartuigen wil werken. De tijd is echter te ver gevorderd en de h. Voorzitter beslist de vergadering op te heffen. Hij verzoekt tevens beide partijen een ontwerp van tekst van de overeenkomst tegen eerstvolgende zitting, vastgesteld op 22 jan. voor te leggen.

## Schotten in de leer bij onze Noorderburen

In het kerstnummer hadden wij het over een eerste groep van 10 Schotse schippers die op 9 december jl., op kosten van de Herring Industry Board, naar Nederland waren vertrokken om er aan boord van Nederlandse vaartuigen zich te bekwaamen in de haring-trawlvisserij.

Inmiddels zijn onze gevakte kollega's teruggekeerd en hun reacties op deze methode van haring vangen zijn zeer enthousiast. De trawlvisserij, aldus een zegsman, is zeker een veel eenvoudiger manier, maar het zou ons ongetwijfeld een heleboel geld kosten om onze kleinere houten vaartuigen daartoe uit te rusten. Indien we jong waren, zouden we zeker niet aarzelen en direkt overschakelen, maar zoals ik het zie, is het niet meer mogelijk terug te schakelen

op de drijfnetvisserij, eens het vaartuig aangepast is aan de trawlvisserij. Immers, op een Schotse «drifter» werken tien man, de Nederlanders die in span vissen, doen het met evenveel man, dit betekent een vermindering van 5 eenheden per vaartuig. Welnu, gaat de woordvoerder verder, eens men zover is, en de resterende vissers een job aan wal hebben gevonden, dan zullen deze zeker nietlicht geneigd zijn terug op zee te gaan indien op hen weer beroep wordt gedaan.

Een andere schipper deelt de mening dat de Schotse drijfnetters zullen moeten worden versterkt en beter uitgerust, maar hij is van mening dat de voor hen nieuwe methode succesrijk zal kunnen worden uitgeoefend in de meer beschutte wateren van de westkust.

De haringvisserij, gaat deze verder, lijkt als het ware gemakkelijker; er wordt op die manier niet alleen meer en sneller gevangen maar het gebeurt tevens goedkoper.

Nog andere kollega's uitten dezelfde bewondering en zijn daarenboven van mening dat de methode niet alleen vruchtbaar kan worden toegepast op de westkust maar eveneens ten noordoosten van Engeland en op Oost Anglia tijdens de herfst, alwaar in minder diepe wateren zou worden gevestigd en waar aldus niet zoveel van de machines en van het vaartuig zou worden geveerd.

De toepassing van een meer produktieve methode brengt voor de Schotten echter een nieuw probleem mee. Zij vragen zich inderdaad af wie de eventueel grotere vangsten zal afnemen. De vraag op de haringmarkt is reeds in zulke mate gedaald, zo betogen zij, dat een groot percentage van de wintervangsten aangevoerd in de havens van de westkust, naar de vismeel gaat.

Ondanks het feit, zo luidt hun konklusie, dat de kosten verlagen ingevolge een vermindering van de nodige bemanning, is omschakeling naar de trawlvisserij slechts verantwoord indien nieuwe en betere afzetgebieden worden ontdekt.

T.S.R.

## Export naar Frankrijk

Het Ministerie van Landbouw, Bestuur der Economische Diensten, deelde ons het volgende mede:

« Ik heb de eer U ter kennis te brengen dat we door tussenkomst van onze landbouwattaché bij de Belgische Ambassade te Parijs vernomen hebben dat de heer Darmon, handelsdirecteur van "Europa-Marée", 22, rue de Tubi-go, Paris 2e, zich interesseert voor de exclusieve handelsvertegenwoordiging voor zeevisserijprodukten en voor de visteelt in Frankrijk. »

We brengen dit langs deze weg ter kennis van alle belanghebbenden.

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

## Buitengewone Algemene Vergadering van de Rederscentrale

Wij herinneren er onze leden aan dat volgende week, **VRIJDAG, 22 JANUARI**, te 10 uur een buitengewone algemene vergadering van de Rederscentrale zal plaats grijpen in de vergaderzaal van het Stadhuis te Oostende.

Als enig punt op de dagorde is vermeld: **Aanpassing en wijziging van de statuten der beide verenigingen.**

Leden welke voorzien niet aanwezig te kunnen zijn, kunnen zich laten vertegenwoordigen aan de hand van speciale volmachten, welke zullen verspreid worden, deze volmachten moeten ten laatste op 19-1 a.s. op het sekretariaat ingediend worden.

Reders welke niet te Oostende wonen, zullen op verzoek de transportkosten vergoed worden.

Getekend,  
De Voorzitter,  
R. BAUWENS.

(5461V)

## Grondverzakking in de Haringhalle

Woensdagavond omstreeks 17 u is in de haringhalle van de stedelijke vismijn een nogal spektakulair gebeuren voorgevallen. Een groot gedeelte van de vloer is begeven waardoor een gat ontstond van enkele meters diepte. Gans de massa grond is weggezakt en waarschijnlijk in het dok terechtgekomen. Een zeventigtal bennen van de bennenverhuurder zijn eveneens in de diepte verdwenen terwijl ook een baskuul van de Onderlinge Visafslag opgeslokt werd. Het is nog een groot geluk dat dit in de late namiddag is gebeurd en dat er tevens niet zoveel sprong wordt aangevoerd als vorig jaar. Op die plaats stonden vorig jaar immers vrachtwagens en grote vangsten sprong. Trouwens bij een visverkoop in de voormid-

dag ware het eveneens een katastrofe geweest.

Men heeft de indruk dat dit ongeval heeft plaats gehad tengevolge van het draaien van de motoren van de vissersvaartuigen die vaak langs die kaaimuur proefdraaien. Vroeger was dit daar niet toegelaten, sedert een jaar wel.

In elk geval is het een lelijke streep door de reputatie van onze moderne Oostendse vismijn, die in de tijd aaneen werd geflanst. Het is nu alleen maar te hopen dat zich in de toekomst geen dergelijke grondverschuivingen meer zullen voordoen want dit keer zouden er mensenlevens kunnen te betreuren zijn.

**BERICHTEN  
VAN DE  
PROPAGANDA-  
VERENIGING  
VOOR MEER  
VISVERBRUIK**

**Nieuw  
telefoonnummer**

Aan alle belanghebbenden wordt medegedeeld dat het nieuw telefoonnummer van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik is

(059) 735.03 (059) 787.81

## Worden de U.S.A.-visserijzones tot 200 mijl uitgebreid ?

### VERONTRUSTING IN VISSERIJMIDDENS WEGENS ENORME RUSSISCHE AKTIVITEITEN

De geruchten volgens dewelke de de Russische vissersvloot de visserij zou bedrijven bij middel van de nog recente pompinstallatie nabij de Cod Cape, in de staat Massachusetts, hebben in de visserijmiddens aan de Atlantische kust een grote veront-rusting verwekt.

De voorzitter van het vissers-syndikaat heeft zelfs een eis ingesteld tot een uitbreiding van de visserijzones op niet minder dan 200 mijl, teneinde in de eerste plaats de nationale visserij te beschermen.

Het is het regionaal bureau te Boston die overgegaan is tot het instellen van een onderzoek, nadat een visser uit Gloucester verklaarde dat hij nabij de kuststreek een reusachtige Russische treiler heeft opgemerkt. Van boord van deze eenheid vertrok een cilindervormige buis met een doormeter van ongeveer 30 cm. een heel eind in zee.

In verband hiermede herinnert de bestuurder van het bureau in Boston eraan dat de Russen zich reeds vorig jaar in Europa ingelaten hadden met dergelijke pompinstallaties bij het bedrijven van de sardienvisserij. Vernoemde personaliteit is de mening toegedaan dat het thans om identieke proefnemingen gaat, maar nu ter hoogte van de Amerikaanse kusten.

Een woordvoerder van de Amerikaanse regering verklaarde in verband hiermede evenwel dat er in de huidige internationale konventies op het huidige ogenblik geen enkel middel was om dergelijke praktijken te verbieden, zodat men op het huidige ogenblik volledig machteloos staat. Enkel zou kunnen opgetreden worden moest blijken dat de Russen vissoorten vangen die aan een zekere beperking onderworpen zijn; dan zou er door de regering een zekere controle kunnen uitgeoefend worden tenminste voor wat betreft de lengte van de vissoort.

De voorzitter van het visserssyndikaat heeft verklaard dat de ongeveer 150 Russische treilers die thans in de betrokken wateren vissen, binnen afzienbare tijd zullen verdubbelen, en weldra ruim 300 reusachtige treilers de horizon zullen verduisteren, ter hoogte van de Cod Cape. Tevens hebben de visserijdeskundigen vastgesteld dat het jaarlijks stijgende vangstnivea op de noordwestelijke gebieden van de Atlantische Oceaan een maximum-

peil hebben bereikt, en nog grotere en intensievere visserijactiviteiten schadelijke gevolgen voor de visstapel met zich zouden kunnen brengen.

Er is evenwel nog meer dat in geen geval de goedkeuring van de Amerikaanse vissers kan wegdragen, nl. het feit dat, daar waar de Russische vangsten jaarlijks stijgen, daarentegen de aanvoeren van de Amerikaanse vissers voortdurend dalen. Het is inderdaad zo dat de enorme Russische fabriekschepen in een sleep tot 18.000 ton vis aan boord kunnen halen, terwijl de veel kleinere Amerikaanse treilers 4 tot 5 dagen nodig hebben om dezelfde kwantiteit te bereiken. -B.

## DE TEWATERLATING VAN DE „ROSS DAINTY” UITGESTELD

### Nieuwe aanwinst voor de Britse hekwatervloot

De tewaterlating van de «Ross Dainty» welke voor de rederij Ross Trawler Ltd. uit Grimsby gebouwd wordt op de scheepswerven Cochrane & Sons Ltd. te Selby, en die normaal vorige week maandag moest plaatsgrijpen werd wegens het te laag water getij uitgesteld. Zonder nieuwe onvoorziene omstandigheden zal dit evenement thans plaatsgrijpen op dinsdag, 19 januari as.

De «Ross Dainty» is de eerste van twee half-automatische hekwatervloot van het «Daring»-type en speciaal uitgerust voor de Noordzeevervisserij.

De «Ross Daring» en de «Ross Delight» werden reeds vroeger in de vaart gebracht, en dienden uitsluitend als proefondervindelijke eenheden voor de Noordzeevervisserij. Niettegenstaande de door de scheepswerf Cochrane & Sons ontworpen plannen voor de «Ross

Dainty» in weinig verschillen van de twee voorgaande zusterschepen, werden toch enkele kleine wijzigingen aangebracht, aan de hand van de opgedane ondervindingen. Zo werden op verzoek van de rederij enkele kleine veranderingen aangebracht aan de eigenlijke visserijuitrusting.

Toen in augustus van vorig jaar de eerste eenheid van het Daring-type, nl. de «Ross Daring» in de vaart kwam, lokte dit vaartuig wegens de revolutionaire constructie heelwat belangstelling uit vanwege de betrokken visserijmiddens.

Het is Mevr. Michael Davies, echtgenote van de privaat-sekretaris van de Ross Groep, de heer Carl Ross, die als meter van het nieuwe vaartuig zal optreden.

Indien alles zijn voorziene gang gaat zal de aflevering van het vaartuig aan de rederij in de maand april plaatsgrijpen. -B.

## Konstruktiehulp zou modernizatie van de U.S.A.-vissersvloot in belangrijke mate moeten in de hand werken

De van krachtwording van de nieuwe wet in verband met de steun bij de konstruktie van vissersvaartuigen, heeft in de betrokken Amerikaanse vissersmiddens een zeer hartelijk onthaal gekend en dan heel bijzonderlijk in de gebieden van New-Engeland, alwaar een terugslag van de visserij-industrie, die nu sedert enkele jaren aanhoudt, bijzonder werd aangevoeld. Deze gebieden werden inderdaad fel getroffen door de hevige mededingen welke de lokale vissersvaartuigen ondervinden vanwege de reusachtige Russische fabriekschepen, die op de visrijke gebieden van de St. Georgesbank en de Kanadese kusten bedrijvig zijn. Ook de Poolse treilers laten zich bij deze activiteiten niet onbetuigd.

xxx

Zo hoopt men ondermeer in de vissershaven Gloucester, in de staat Massachusetts, dat tijdens het pas begonnen jaar niet minder dan 8 eenheden de lokale vissersvloot zullen komen aanvullen dank zij de

subsidies, ten bedrage van \$ 50 miljoen (2.500 miljard) welke zullen worden toegevoegd, aan de reders die tot de nieuwbouw overgaan.

De voorzitter van het visserssyndikaat van de Atlantische kust is van oordeel dat 5 tot 6 grote treilers de Gloucestervloot zullen komen versterken, en ook te Boston drie nieuwe eenheden in de vaart zullen gebracht worden. Zoals wellicht zal gekend zijn voorziet de nieuwe wetgeving op de scheepskonstruktie voor vissersvaartuigen, subventies tot een maximumbedrag van 12.500.000 fr. of 50% van de kostprijs van het nieuwe vaartuig.

De kredieten zullen toegekend worden naar rato van \$ 10 miljoen per jaar (500 miljoen frank) en dit tot 30 juni 1969. Het merendeel van de nieuwe vaartuigen kosten tussen de \$ 250.000 à \$ 300.000 (12,5 tot 15 miljoen). Er zijn evenwel ook ondernemingen die grootser vooruitzichten hebben en zinnens zijn een hekwatervloot te laten bouwen, waarvan de kostprijs dan natuurlijk hoger zou liggen, en zou schommelen rond de \$ 500.000 (25 miljoen fr.).

### Sterke daling van de Gloucestervloot.

De vissersvloot van de haven van Gloucester, die in de vooroorlogse periode een effectief teld van 265 eenheden, zag dit aantal verminderen tot het hedendaagse peil, hetzij 125 treilers. Te New Bedford, een andere belangrijke vissershaven van de staat Massachusetts, bestaat er eveneens een ruime belangstelling voor de St. Georges- visserijgronden terwijl de onmiddellijke nabijheid van deze gronden tot de thuishaven, de reders niet noodzaken grotere en kostbare treilers te bouwen.

### Ook kritiek in bepaalde middens

Dat de nieuwe wetgeving in verband met de subsidies voor de konstruktie van vissersvaartuigen echter niet overal op evenveel enthousiasme onthaald wordt, wekt evenwel enigszins verwondering.

Toch wordt in bepaalde middens de opinie vooropgezet, dat door de nieuwe wet de rijken het middel in handen wordt gespeeld nog rijker te worden... en de armen nog armer.

Zo zou een reder vooropgesteld hebben dat de subventies heel zeker een enorm nut zouden hebben betekend voor de modernizatie van de Amerikaanse vissersvloot, op voorwaarde evenwel dat deze kredieten enkel en uitsluitend zouden verleend worden aan echte vissers, die er hun dagelijks beroep van maken, en niet aan leken in verband met de zeevisserij, die er enkel op uit zijn hun geld te beleggen en er winst uit te slaan.

Een ander visser, die het volgens ons toch ietwat ver gaat zoeken vindt dat de wet minder goed is, daar waar het gaat om de subsidies voor de konstuksie van kleinere eenheden, bvb. van een kostprijs van \$ 200.000 (10 miljoen frank). Deze visser vindt het inderdaad verkeerd dat een visser ook nog, zelfs bij een dergelijke kostprijs een gedeelte hiervan met eigen middelen moet dekken. Voor een voornoemd vaartuig voorziet de regering inderdaad in een bedrag van 50% hetzij \$ 100.000 (5 miljoen frank), de bank voegt hierbij nog \$ 70.000 (3,5 miljoen frank) terwijl het overige gedeelte van \$ 30.000 (1.500.000 frank) door de reder zelf dient neergeteld te worden.

xxx

Door het invoeren van deze nieuwe wet hoopt de Amerikaanse regering aldus in de eerste plaats de nationale vissersvloot te moderniseren, en aldus bij te dragen tot

een grotere visproductie van het land.

Een komiteit van de Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft desbetreffende een verslag ingediend waarin ondermeer gewezen wordt op het feit dat de Russische vissersvloot de produktie sedert 1947 wist te verdubbelen, terwijl ook andere voornamen visserijstaten, zoals Japan, Peru, China, enz...er eveneens in slaagden hun nationale visproductie op een merkzame wijze te doen stijgen? Het voortdurend aanhoudend verval van de U.S.A.-vissersvloot dient volgens dit verslag in de eerste plaats toegeschreven te worden aan het feit dat de kostprijzen voor de konstruktie van een treiler rond de 50% hoger liggen dan deze voor een identieke eenheid, gebouwd op een buitenlandse scheepswerf. Sedert 1965, viel de U.S.A. voor wat de visproductie betreft op de wereldranglijsten terug, van de tweede tot de vijfde plaats. Hierbij daalde de produktie van 13 tot 7% in verhouding tot de wereldproduktie.

-B.

## Nieuwe expansie van de diepvrieseetwaren in Groot-Brittannië

Een betrouwbare presentatie van de visrepen en de verkoop van «steaks» van kabeljauw onder afzonderlijke verpakking, hebben de verkoopdiensten van de Britse handelsmaatschappij «Birds'Eye» toegelaten de visverkopen op een nieuw recordpeil te brengen.

Dit werd onthuld door de vice-president van de voornoemde maatschappij, tijdens een bijeenkomst waaraan de voornaamste kleinhandelaars van de maatschappij deelnamen. De directeur van de onderneming ging zelfs verder, door te verklaren dat, indien alles zijn gewenste verloop kent, het zakencijfer van het jaar 1970 het dubbele zal bedragen van het huidige.

xxx

De «Birds'Eye», die de grootste Europese producent van diepvriesprodukten is, zag haar deelname op de Britse markt stijgen met 5% zodat zij thans niet minder dan 71% van de verkopen van diepvriesprodukten controleert.

Deze merkwaardige stijging dient in de eerste plaats toegeschreven te worden aan de verhoogde verkoop van visprodukten die van 10% gestegen is in vergelijking met vorig jaar. Men is zelfs de mening toegedaan dat een nieuwe expansie zou kunnen verwezelijkt worden, moest men in de bevoegde kringen een bijzondere aandacht willen besteden aan een verbetering van de presentatie- en verkoopstechnieken. Op de 115.000 kleinhandelaars die diepvriesprodukten te koop stellen, zijn er meer dan 50.000 die hun produkten in reeds verouderde en voorbijgestreefde koelkasten bewaren. De onderzoeken welke gedaan werden in 22 winkels die be-

schikken over moderne en vertikale diepvriestoonbanken, waarin de produkten op rekken tentoongesteld worden en door de klanten kunnen onderzocht worden, hebben ontegensprekelijk aangetoond dat de verkopen nog met 50% zouden kunnen opgevoerd worden, moest men overal kunnen beschikken over dergelijke installaties.

Een ander belangrijke verdeler van diepvriesprodukten is de Noorse groep Frionor, waarvan de vertegenwoordiger in Groot-Brittannië zeer onlangs een bijeenkomst hield. Uit de verslagen welke neergelegd werden door de leiders van de verschillende Frionor-handelstakken, valt het moeilijk een pronostiek naar voor te brengen in verband met het ontwikkelingspeil van de verkopen voor het pas begonnen jaar.

Inderdaad dient in verband hiermede rekening gehouden te worden met het feit dat de produktie van schelvis en kabeljauw vorig jaar respectievelijk gedaald zijn van ongeveer 30 tot 60%, en deze toestand is dezelfde voor alle visserijstaten die hoofdzakelijk afhangen van de visproductie van de noordelijke visserijgronden in de Atlantische Oceaan. De produktie van de Groenlandse visgronden kende een terugslag van niet minder dan 40%, en op uitzondering van een schitterende periode tijdens de jongste lentemaanden, waren de resultaten van de IJslandse visserij niet beter. Tenslotte nog het feit dat, alhoewel men nog niet over definitieve gegevens beschikt, de toestanden in

## De aanwending van atoomreactors voor de ontzouting van zeewater

In de Verenigde Staten werden de eerste plannen om zeewater te ontzouten in 1959 door het ministerie van Binnenlandse Zaken en de Commissie voor Atoomenergie ontworpen. Deze plannen beoogden de bouw van een kleine experimentele reactor die zou gekoppeld worden aan een distilleerinrichting met een dagelijks produktievermogen van iets minder dan 4 miljoen liter.

Jammer genoeg geraakte het deel van de plannen dat op de reactor betrekking had niet op dreef tengevolge van moeilijkheden om een geschikte plaats te vinden. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken be-

lastte zich dan met de oprichting van een distilleercentrale te Point Loma, die volledig bevediging heeft geschonken maar werkte op fossiele brandstoffen.

Pas in het recente verleden werd opnieuw aandacht geschonken aan de mogelijkheid om atoomenergie voor de waterontzouting te gebruiken. De belangstelling voor deze methode flakkerde opnieuw op nadat het mogelijk was gebleken de kostprijs van de atoomenergie te drukken. In mei en september 1963 richtte het Internationaal Agentschap voor Atoomenergie een bijeenkomst in om na te gaan hoe ver men met de ontzoutingstechniek stond en om het nut van het gebruik van kernreactors als energiebron voor ontzoutingsinrichtingen te onderzoeken. Andere bijeenkomsten volgden en er werden verscheidene studies ondernomen.

Een dezer was een gemeenschappelijk Mexicaans-Amerikaans project dat tot doel had de mogelijkheid te onderzoeken om het woestijnachtige gebied aan de Mexikaans-Amerikaanse grens van elektriciteit en water te voorzien. Een andere studie waarin de Verenigde Staten geïnteresseerd waren werd ondernomen op voorstel van Israël.

In overeenstemming met de bepalingen van een overeenkomst die eerder door president Johnson was aangekondigd, kwamen in juli jl. vertegenwoordigers van de Verenigde Staten en de Sovjet-Unie te Washington samen om de mogelijke voordelen voor beide landen te onderzoeken van 'n wetenschappelijke samenwerking op het gebied van de ontzouting van zeewater ondermeer door de aanwending van de atoomenergie.

Wat de praktische verwezenlijkingen betreft kan worden vermeld dat in de Verenigde Staten reeds ontzoutingsinrichtingen bedrijvig zijn met een produktievermogen van ongeveer 5 miljoen liter per dag. Anderzijds heeft men de bouw te hand genomen van atoomreactors voor elektriciteitsvoorbereiding, die een vermogen van 500 à 600 megawatt zullen hebben en voor de ontzoutingsinrichtingen zullen kunnen worden gebruikt. Zij worden thans op commerciële basis vervaardigd.

PUBLICITEIT IN  
HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER STIJGEN

T.S.R.

de gebieden van New Foundland en Denemarken evenmin schitterend waren.

Sedert zes à zeven jaar spant de Frionor zich in om de verkoop van visrepen van vlaswijting op te voeren; deze vissoort beschikt volgens de wetenschapsmensen over een enorm potentieel, terwijl de kwaliteit effenaf merkwaardig is. De bevorderingscampagne welke in verband hiermede gelanceerd wordt begint vruchten te dragen, en men is in bevoegde middelen van oordeel dat het verkopcijfer jaarlijks verdubbelt.

Niettemin zijn deze cijfers nog weinig belangrijk, maar toch hoopt men in een zeer nabije toekomst de gewenste resultaten te bereiken. -B.

RUSSISCH

FABRIEKSCHIP

GEBOUWD OP

NEDERLANDSE

SCHEEPSWERF

Op de werven «De Schelde» te Vlissingen liep de eerste van een reeks van 4 fabriekschepen voor rekening van de Sovjet-Unie van stapel. Het betreft een eenheid van 103,59 meter lengte, 16,60 meter breedte en een bruto-tonneermaat van 2.600 ton.

Het vaartuig zal instaan voor de verwerking van de vangsten welke door de satelietschepen van de vloot worden aangevoerd. Het is uitgerust met een diesel-motor «Schelde-Sulzer» van 3.000 pk.

# Is de haven van Zeebrugge wel geschikt voor zwaar verkeer ?

Het is elkeen bekend welke grote schade de Kristen Syndikaten door hun onaannemelijke staking veroorzaakt hebben aan de haven van Antwerpen, waardoor meer dan 200 schepen op de Schelde hoefden te wachten met al de kostelijke gevolgen hieraan verbonden.

Uit talloze berichten hebben we kunnen vaststellen, hoe daardoor nog veel andere schepen op de havens van Amsterdam, Rotterdam Bremerhaven en Hamburg afgeleid moesten worden en hoe daaruit veel kosten zijn gesproten daar het vervoer van daaruit met grote vrachtwagens diende te geschieden voor zaken van dringende aard.

Wij en veel anderen waren dan ook ten zeerste verbaasd te moeten vaststellen, dat de haven van Zeebrugge op 3 schepen na, zo goed als ledig was. Deze 3 schepen moesten ten andere Zeebrugge aandoen.

Havenautoriteiten ondervraagd omtrent het niet meer aandoen van de haven van Zeebrugge, deden uitschijnen dat niet alleen de aanwezigheid van munitieschepen de oorzaak daarvan was, maar dat er te Zeebrugge gebrek was aan geschoold personeel, aan loodsen om stukgoederen te bergen, een

tekort aan kranen en het feit dat twee Thiriau kranen praktisch onbruikbaar waren.

Te Oostende zou het gebruik van die kranen reeds lang opgeheven zijn.

Nog anderen beweerden zelfs dat de toegang tot de haven ingevolge het verzanden van een pas in zee het binnenvaren van grote en volgeladen schepen met de dag moeilijker wordt. Feit is dat enkele weken geleden een Nederlandse boot bijna vastliep en pas na veel moeilijkheden door enkele sleepboten kon worden losgetrokken.

Daaruit zouden we moeten besluiten dat zij die steeds beweerd hebben dat de Zeebrugse haven nooit voor grote tonnages zal kunnen gebruikt worden, tenzij miljoenen baggering, gelijk hebben.

Het ware ten andere wel eens interessant de juiste kosten te kennen welke het baggeren in de laatste vijf jaar per haven aan de Staat gekost heeft.

We zouden misschien zonderling opkijken en eens temeer van favoritisme kunnen spreken tengevolge van feiten, welke nu ook verband houden met het willen in lijn stellen van een lijn Zeebrugge-Dover. Of we echter het fijne zullen weten, is wat anders.

## KANADESE KREEFTENVISSERS WILLEN VROEGER UITVAREN

Kanadese kreeftenvissers, die de kreeftenvisserij bedrijven tijdens de herfstmaanden in bepaalde gebieden, hebben de bevoegde diensten verzocht om een vroeger uur van uitvaart tijdens de openingsdag van deze kampanje.

Vanwege de heer H.J. Robichaud, Kanadees Minister voor Visserij ontvingen zij de mededeling dat, gezien het te laat was om nog enige maatregel te treffen voor huidig seizoen, zij hiervan ten gepaste tijde in kennis zouden gesteld worden.

Het huidige startuur voor de kreeftenkampanje is vastgesteld op 10 uur.

### Verzoekschriften

De heer Robichaud legde deze

aantal verzoekschriften, uitgaande van de kreeftenvissers van het 4de distrikt, dat de gebieden van Digby, Yarmouth, Shelburne, Queens, en Lunenburg en een gedeelte van Halifax County omvat.

In deze verzoekschriften wordt er door de kreeftenvissers op aangedrongen dat de huidige uurregeling van 10 uur op 8 uur zou teruggebracht worden. Als reden voor deze vervroeging gaven de vissers op dat zij deze extra-tijd nodig hadden om al hun vallen te plaatsen voor de openingsdag.

Ook vanwege de overige distrikten werden gelijkaardige verzoekschriften ontvangen, zodat mag aanvaard worden dat minister Robichaud wel geneigd zal zijn aan het verklaring af na ontvangst van een verzoek te voldoen. -B.

# REDERS, LEEST UW VAKBLAD

## NEDERLAND

### DE IJM.36 NAAR

### KANADA

### VERKOCHT

De trawler Jacoba Geziena IJM 36 van de visserijrederij J. C. Pronk in IJmuiden is naar Kanada verkocht. Het schip zal door schipper Klinkenberg in Sint Johns worden overgedragen aan de Fishery Products Lts. De bemanning voor deze reis naar New Foundland bestaat uit acht man. De IJM.36 is zes jaar oud. Drie jaar geleden gingen de IJM.57 Medan en de IJM.79 Job Gouda naar Kanada.

In Woubrugge staat de hektrawler «Kempphaan» op stapel. Deze zal op 20 januari te water gelaten worden. Nog in april van dit jaar zal de Kempphaan voor het eerst naar de visgronden vertrekken. De hektrawler krijgt een vriesinstallatie.

### Opvarende van

### kotter „Wiron I”

### verdronken

De kotter IJM.210 Wiron 1 heeft de reis plotseling moeten onderbreken omdat een der opvarenden, de 44-jarige tweede monteur Jaap van Duin uit Katwijk, bij het binnenhalen van de netten overboord is geslagen en verdronken. Het slachtoffer was gehuwd en vader van vier kinderen.

Het schip was dinsdagmorgen om half negen op ongeveer 50 mijl van IJmuiden waar de bemanning bezig was de netten in te halen. De klosspees was al binnengehaald en de strop om de kuil geslagen toen de winch plotseling begon te draaien en Van Duin en de sturman, die ook Jaap van Duin heet, met het net in zee werden gesleurd. Zij raakten in het net verward en hun makkers gooiden lussen en touwen om hun maats weer aan boord terug te trekken.

## ROUWBERICHT

### De N.V.

### VALCKE FRERES

meldt met diepe droefheid het overlijden van de Heer

### GASTON ALLARD

Administratief Directeur plotseling overleden te Oostende op 9 januari 1965. De plechtige lijkdienst werd opgedragen in de Dekanale Kerk SS. Petrus & Paulus op woensdag 13 januari 1965.

3427 N 5473 V

De stuurman wist een lus om de polsen te winden en kon spoedig weer aan boord worden getrokken. Maar de monteur had al teveel water binnengekregen en was waarschijnlijk ook door de koude bevangen. Toen hij uiteindelijk aan het net naar binnen werd getrokken was hij al overleden. De 21-jarige Maarten Kraaienoord, die de twee anderen achterna was gesprongen, kon weer aan boord worden getrokken.

### REDERS,

### „HET VISSERIJBLAD”

### IS UW VAKBLAD !

### Wordt gevraagd

### SCHIPPER en MATROOS

### aan boord van zeegaand jacht

Dienstaanbod schrijven kantoor blad onder nr 3420N—5407V.

## NEDERLANDSE WALVISVAART : VERLIES STEEG TOT F 5.57 MILJOEN

De Nederlandse maatschappij voor de Walvisvaart N.V. heeft, blijkens het verslag over het per 30 juni 1964 geëindigde boekjaar, een verlies geleden van f 1,88 (vorig jaar verlies f 1,4) mln. Dit verlies wordt naar nieuwe rekening overgeboekt, waardoor het totale verlies toenam tot f 5,57 mln. De veront-rustende neergang in de vangstresultaten leidde tot een nieuw diep-tepunt.

De geldwaarde van de productie, inclusief het aandeel in het nettoresultaat verkregen uit de samenwerking met het Japanse vriesschip, bedroeg f 11,27 (v. j. f 13,07) mln. De boekwinst op drie verkochte walvisjagers beliep f 135.955. Bedrijfskosten vergden f 10,21 (f 9,96) mln., algemene kosten f 674.825 (f 786.465). Aan interest werd betaald f 82.056 (f 122.882). Afgeschreven werd f 1,67 (f 3,66) mln. Het uitkeren van een dividend behoort wederom niet tot de mogelijkheden. Het geplaatste aandelenkapitaal bleef onveranderd f 15 mln.

De steeds kleiner wordende vangstmogelijkheden hebben geleid tot het besluit het walvisvaartbedrijf, althans voor de eerstkomende

jaren, te staken. Hierdoor was de mogelijkheid geschapen de vangstrechten, welke voor de jaren 1964-1965 en 1965-1966 nog aan de Willem Barendsz verbonden zijn, te verkopen. Het fabrieksschip met vangstrechten werd aan een verstande, dat het schip zonder vangstrechten door 't vennootschap kan worden teruggekocht. Het prijsverschil tussen deze beide transakties van ca. f 4 mln., kan derhalve worden gezien als de opbrengst van deze vangstrechten. Het schip blijft tot 17 juli 1965 onder Japanse vlag in Nederland opgelegd en zal dan weer aan het vennootschap worden teruggeleverd. De onderhoudskosten blijven voor rekening van de walvisvaart, de assurantiekosten worden door de Japanse onderneming gedragen.

Zoals gemeld in de traanproductie gedaald van 10.463 tot 7.978 ton. De prijs per ton graan was f 746,62 (f 655,53). De lichte prijsverbetering voor traan en spermolie kon slechts weinig bijdragen tot compensatie van de daling der geproduceerde hoeveelheid. De verkoop- resp. toepassingsmogelijkheden van de vloot worden onderzocht.

## Zeegaand opleidingsschip voor zeevarenden in Nederland is eind 1965 klaar

Amsterdam — De Zeevaartscholen in ons land krijgen eind volgend jaar de beschikking over een zee-waardig opleidingsschip. Het les-schip zal «Prinses Margriet» heten en zal het eerste zeegaande oplei-dingsschip zijn, dat ten behoeve van de stuurmansopleiding wordt gebruikt. Er zijn in Nederland negen zeevaartscholen, die jaarlijks circa 450 stuurmansleerlingen en werktuigkundigen voortbrengen. De praktische opleiding heeft tot dusver plaats gedurende een in-struktieweek aan boord van de 30 jaar oude «Prinses Juliana», die 't IJsselmeer bevaart en aanvankelijk bestemd was voor de opleidingen voor de kust- en binnenvaart. Het plan voor het nieuwe oplei-dingsschip is voorbereid door het Onderwijsfonds voor de Scheep-vaart, dat ook met de exploitatie zal worden belast. De «Prinses Mar-griet», die f5,7 miljoen zal kosten, is ontworpen door het bouwureau van de Kon. Nederlandse Stoom-boot Maatschappij in Amsterdam en gebouwd worden door A. Vuyck en Zonens Scheepswerven in Ca-pelle aan de IJsel.

De «Prinses Margriet» wordt bijna 70 meter lang en krijgt een 1200 pk Stork-Thomassenmotor. Zij zal zich van normale schepen onderscheiden door o.a. een dubbele brug met elk een volledig appara-tuur van navigatie en besturing. De bruggen komen boven elkaar te lig-gen. De onderste is voor instruk-tie bedoeld. Ook de machineka-mer krijgt een duplicaat ten behoe-ve van de instructie.

Het nieuwe schip krijgt een accom-modatie voor veertig leerlingen. Het ligt in de bedoeling reizen van veer-tien dagen te maken op de Noord-zee, in het Kanaal, in de Golf van Biscaje en op de Atlantische Ocea-an.

Het Onderwijsfonds voor de Scheepvaart hoopt binnenkort de «Prinses Juliana» te kunnen ver-vangen door een nieuwe coaster, die voornamelijk zal worden gebruikt voor de kustvaartopleidingen. De bouw- en exploitatiekosten van al deze schepen worden door het rijk gefinancierd.

## EERSTE HARING SCHUIFT NIEUWE SCHEVENINGER VISHAL BINNEN

*Hoewel het nieuwe visafslagge-bouw in Scheveningen nog niet officieel geopend is, kwam één dezer dagen toch de eerste ha-ring de hal binnen. Dat ge-schiedde om een nieuw lossys-teem te beproeven. Zoals bekend is de ingebruikneming van het gebouw opgeschoven omdat de reders het nog niet eens waren geworden over het in de nieuwe vishal te gebruiken los- en transportsysteem.*

Er werd een proeg genomen met 'n lossysteem met rollebanen, dat goede mogelijkheden lijkt te bieden. De redersvereniging heeft dit sys-teem reeds enkele maanden in studie en achte thans de tijd rijp voor een proefneming. Bij dit systeem worden de kisten door middel van een winch opge-trokken. Daarna plaatst een man aan het begin van de baan de kisten op de rollebaan, die hellend naar de vishal toe is opgesteld.

De kisten schuiven over de baan de vishal binnen. Bij de eerste proefnemingen kwamen de kisten met haring op de baan ongeveer zes meter de vishal binnen. Wan-nere de reders dit lossysteem mocht-kiezen zullen verlengstukken nodig zijn om de kisten verder de vishal in te brengen.

Bijna honderd kisten haring scho-ven op die wijze de vishal binnen. Zij waren afkomstig van de SCH 64 van de rederij Vrolijk.

Gezien de omstandigheden kan het resultaat van deze eerste proefne-ming als voorlopig bevredigend ge-karakteriseerd worden. Pas wan-neer echter een aanzienlijk groter aantal kisten wordt gelost (een ge-hele lading van zo'n duizend kisten) kan met een grotere mate van zekerheid worden vastgesteld of dit los- en transportsysteem in de nieu-we vishal geheel zal voldoen.

(uit Haagsche Courant)

## IJSAFZETTING OOK OP SCHEPEN VAAK EEN DODELIJK GEVAAR

In verband met de ijsafzetting op schepen verscheen in de IJmuider Courant een zeer be-langrijke bijdrage, welke wij hieronder overnemen.

*Algemeen bekend is dat ijsafzet-ting op de vleugels van 'n vlieg-tuig gevaarlijk kan worden, dat ijzel op de wegen het snelver-keer in enkele minuten lam kan leggen en dat de spoorwegen bij ijsafzetting op de draden van 't bovennet voor zeer onaangena-me verrassingen kunnen komen te staan.*

*Minder bekend zijn de mogelijke gevolgen van ijsafzetting op schepen, al zal men hiervan op het IJsselmeer en in de Noordzee nimmer last krijgen. Die vissers echter die met hun trawlers niet zelden tot ver in de Noordelijke IJsee doordringen, weten er over mee te praten welk een ge-vaar ijsafzetting met zich kan meebrengen.*

Op 26 januari 1955 zijn twee Engel-se trawlers, de Lorella en de Rodri-go op 90 mijl ten noordoosten van IJsland met man en muis vergaan als gevolg van ijsafzetting, schrijft het tijdschrift «De Zee» dat onlangs aan dit gevaar aandacht besteedde. Deze ijsafzetting ontstaat door het bevroren van het buiswater dat bij stormweer over het schip slaat. Is dit een storm uit het noorden waar-bij lucht uit het poolgebied wordt aangevoerd, dan is de luchttempe-ratuur soms ver onder het vries-punt. De temperatuur van het zou-te zeewater ligt vaak dicht bij het vriespunt met als gevolg dat zodra dit water met golven over het voor-

schip uitstort, in korte tijd het hele voorschip met een steeds aangroei-ende korst bedekt wordt.

Het is in de omgeving van IJsland Groenland en Jan Mayen al menig keer voorgekomen dat schepen bin-nen 24 uur een gewicht aan ijs op het voorschip kregen van meer dan 50 ton. Het grote gevaar hierbij is dat het schip nu veel moeilijker te manoeuvreren is en vaak nauwe-lijks met de voorsteven (men gaat steed met de kop op de golven lig-gen) meer omhoog kan komen. In 1960 heeft men bij een interna-tionaal verdrag bepaald dat radio-berichten van schepen die tempera-turen onder nul melden gepaard gaande met stormwinden als zoge-naamde gevaarberichten moeten worden beschouwd.

Gebleken is dat het water van de Atlantische Oceaan, de Noordzee en de Noorse IJsee befrist bij een temperatuur van -1,8 C tot 2,0 C, maar in de Oostzee (minder zout) al bij een temperatuur even bene-den nul.

Als limiet voor de kans op gevaar-lijke ijsafzetting heeft men een luchttemperatuur tussen -4 en -7 graden gevonden, een windkracht van 6 Beaufort of meer en een zee-watertemperatuur tussen -1,5 en + 1,5 Celsius.

Voor een nader onderzoek heeft de World Meteorological Organization te Genève de leden van deze orga-nisatie gevraagd (waaronder het KNMI te De Bilt), meer gegevens terzake te verstrekken, waarvoor 'n beroep is gedaan op de gezagvoer-ders van grote en kleine handels-schepen en vissersvaartuigen om hun bevindingen bij eventuele ijs-afzetting te rapporteren.

# Brief uit Yerseke

Nr 1612 Yerseke, 9-1-1965

## VEEL OVERHEIDSVOORSCHRIFTEN BEZITTEN GEEN RECHTSGROND

Wel hadden we beloofd in ons vorig briefje een overzicht te geven van 1964. Maar we lazen vandaag wat we boven ons briefje zetten in ons streekblad en we vonden dat wel iets om in verband met het Centrale- en Produktschap-gedoe nader te bekijken. Naar (althans mij) betrekkelijk kort geleden bekend werd, bestaat reeds ruim 10 jaar de gelegenheid niet voor enkelen maar voor zeer velen om mosselkweker te worden. Voor die tijd werd bijna geen nieuwe kweker toegelaten en werden alle verzoeken daartoe ijskoud door het Bedrijfs- later door het Produktschap (beiden steeds geleid) als voorzitter Drs D.J. van Dijk. Toen (naar men ons mededeelde) de minister de lucht kreeg van de vaste geslotenheid van het mosselkwekers-bedrijf werd de leiding opgedragen daarin

verandering te brengen. Om dit betrokkenen of gegadigden te laten weten werd door Bedrijf- of Produktschap aan iedere voorzitter der verschillende verenigingen een aantal circulaires toegezonden waarin de nieuwe regeling voor toelating als mosselkweker was vervat. Hoe het op andere vissersplaatsen verliep weten we niet, maar hier op Yerseke hield de voorzitter der vereniging die circulaires bij zich en deelde ze niet rond en uit. Slechts één gegadigde kreeg een tip en kwam te weten hoe de kansen om kweker te worden voor een aantal mensen voor het grijpen lagen. Omdat die voorzitter niet op uitbreiding van het aantal kwekers was gesteld, waarschijnlijk hield hij alles voor zich en niemand (behalve die ene!) wist wat er aan de hand was, maar het lag niet in zijn lijn er ruchtbaarheid aan te geven. Die vergrote kansen ten spijt werden steeds (bijna) alle aanvragen om kweker te worden door hetzelfde

«schap» dat de ruimere gelegenheid had uitgevaardigd, prompt afgewezen. Verder gaan tot bij de minister bijvoorbeeld, was er niet bij, wijl voor vrijwel alle kwekers het «schap» alles te zeggen had. Dat die voorzitter van de Yerseke vereniging de circulaires niet ronddeelde, is effenaf gemeen te noemen. En dat die ene die wel wist wat er gaande was zijn medegegadigden niet op de hoogte stelde is hoogstens niet of on-collegiaal te noemen, maar verplicht als zodanig was hij niet. Maar het toppunt van brutaliteit en valse aanmatiging vinden we de handelwijze van het «schap». Ze hielden gewoon eigendunkelijk tegen recht en beter weten in nieuwkomers buiten de deur. Maar aan alles en zeker aan alle smerlapperij, komt een eind. Zoals we reeds eerder schreven zijn de laatste paar jaar enkele mosselkwekers erbij gekomen, doch die kweekten mossels zonder te zijn aangesloten. Vier van hen vroegen kweker worden aan (vorig jaar pas!) maar het Produktschap dat op last van de minister die zoveel kans geven de (nieuwe) regeling had opgesteld wees de verzoeken ijs-

koud af. Wat denkt men daarvan? Maar de vier gingen (iets wat nog slechts zelden voorkwam) hoger op en... werden kweker. Dit gaf nog verscheidene andere moed om ook eens te proberen en kregen zeer kort nadien bericht dat zij kweker waren. Er zouden zodoende tussen de 20 en 25 «nieuwelingen» zijn toegelaten in 1964. Hoe de handelwijze van het «Produktschap» te noemen? Wij wagen ons er niet aan omdat we niet de woorden kunnen vinden zwaar en grof genoeg om ze (die handelingen) op de juiste wijze te veroordelen en/of aan de kaak te stellen. Ieder lezer denke het zijne er van. Het kan niet veel moois maar moet veel slechts zijn. Om 1964 nu nog te bekijken ontbreekt de ruimte. Wel kunnen we nog zeggen dat op de gisteravond gehouden jaarvergadering van de vissersvereniging «Yerseke» duidelijk bleek dat ook de voorzitter Pekaar die steeds een fervent voorstander van de centrale was omdat naar zijn mening die hij meermalen uitte, «de Centrale een ruim leven bood maar zonder Centrale niets dan de bitterste nood zo niet de dood te vrezen staat» ervan overtuigd bleek dat 1964 het jaar was waarin de «Centrale» ten dode gedoemd werd. Slechts de uitvoering van het doodvonnis staat nog niet vast. Iets anders ervoor in de plaats was, zo zei hij, nog niet gevonden. Naar we van andere zijde vernamen zijn op de binnenkort te houden openbare vergadering (wat is dat jammer althans voor het bestuur dat die vergaderingen nu openbaar (moeten) zijn!) van het Produktschap mededelingen te verwachten die meer licht zullen geven in de kwestie van de definitieve opheffing van de «Centrale». Drs D.J. van Dijk die naar we menen van eerst af de leiding had, laat niet veel moois achter...

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

	7-1-1965	8-1-1965	11-1-1965	12-1-1965	13-1-1965
Tongen, grote — Sole, grosse	7.21- 7.13	6.97- 6.85	7.06- 6.80	6.80- 6.60	6.58- 6.56
3/4 tongen — 3/4 sole	7.18- 6.76	7. — 6.85	6.69- 6.45	6.54- 6.31	6.84- 6.51
Bloktongen — Sole moyenne	8.36- 7.99	8.45- 8.20	7.78- 7.40	7.84- 7.60	7.81- 7.80
Voor-kleine — Petite	8.99- 8.51	9.33- 9.08	9.33- 8.52	9.78- 9.31	9.34- 9.30
Kleine — Toute petite	7.70- 7.29	8.54- 8.37	8.97- 7.45	8.80- 8.40	8.56- 8.33
Tarbot, groot — Turbot, gros	7.80- 6.80	7.30- 6.10	6.20- 5.50	6.30- 5.80	4.60- 4.50
Middel — Moyenne	.....	236.—160.—	276.—250.—	226.—152.—	.....
Kleine — Petite	.....	.....	190.—86.—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	146.—100.—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	52.—47.—	148.—	38.—	41.—35.—	.....
Kleine iek — Petite	48.—43.—	148.—	38.—	41.—35.—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	52.—40.—	120.—	38.—	42.—36.—	42.—40.—
Platjes — Toute petite	53.—43.—	75.—28.—	41.—40.—	43.—36.—	60.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	49.—38.—	20.—16.—	51.—32.—	45.—38.—	64.—51.—
Middel — Moyen	.....	47.—44.—	.....	.....	86.—76.—
Kleine — Petit	.....	48.—46.—	.....	52.—38.—	77.—72.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	47.—39.—	60.—23.—	65.—61.—	44.—36.—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	90.—82.—	66.—62.—	106.—70.—	82.—	98.—79.—
Hozemondhamme — Baudroie	72.—47.—	72.—22.—	72.—25.—	90.—	180.—49.—
Wijting — Merlan	.....	.....	.....	.....	.....
Schar — Limande	43.—32.—	32.—19.—	35.—12.—	38.—21.—	37.—21.—
Steenschol — Sole limande	50.—	63.—42.—	42.—36.—	53.—50.—	67.—40.—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	66.—46.—	50.—30.—	52.—36.—	50.—36.—
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	43.—	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	50.—	54.—	52.—50.—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	71.—	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	25.—13.—	27.—25.—
IJle haring — Hareng guai	25.—18.—	23.—19.—	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	36.—24.—	22.—17.—	30.—17.—	31.—	34.—29.—
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	6.20	.....	5.70- 5.60
Steur — Esturgeon	.....	48.—46.—	62.—23.—	57.—50.—	52.—50.—
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	98.—62.—	.....	109.—100.—
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	28.—20.—	22.—16.—	.....	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	7.30

## OOK EEN OPLEIDINGSSCHIP VOOR JONGE VISSERS

Op het huidig ogenblik heeft de Nederlandse regering ook een bestelling overgemaakt aan een Nederlandse werf van een opleidingsvaartuig van 60 m lang voorzien van een motor Bolnes van 1800 pk met verstelbaar schroef, zodat ook dit vaartuig als leerschool voor jonge vissers in 1966 in de vaart zal komen.

We herinneren ons dat men een paar jaar geleden een dergelijk schip bij de Zeemacht welke 40 miljoen frank zou kosten had willen bouwen en welke men zinnens was gedeeltelijk voor de visserij te gebruiken.

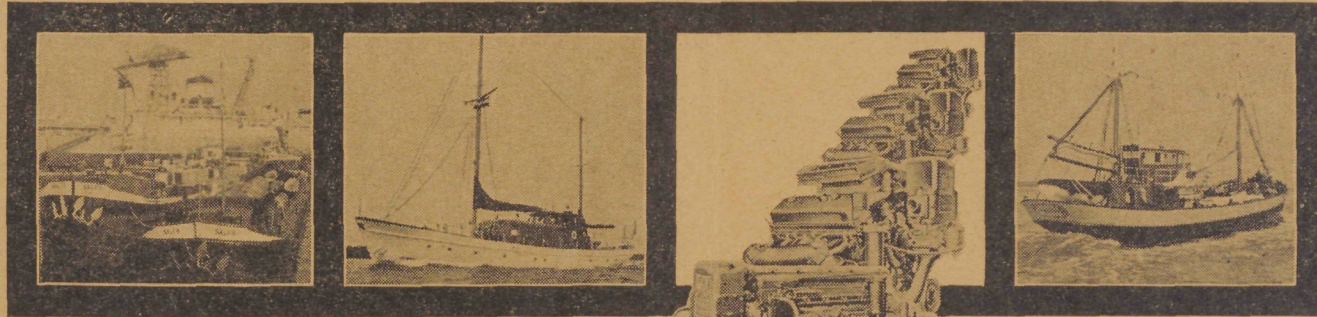
Daar hoort men nu niet meer van omdat de verspilzucht op zijn «Force Naval» zo groot was, dat heftige kritiek opgerezen was.

Anderzijds stellen we eens te meer vast dat, waar het in Nederland gaat om steun aan de visserij, men er zoveel gras niet laat over groeien, en het geen jaren duurt om maatregelen te treffen eens ze noodzakelijk bevonden worden.

Op de Minister van Landbouw en die van Verkeerswezen na, heeft de Belgische visserij niemand om geholpen te worden. En welke moeite kost het hen dan nog niet om iets te bekomen?

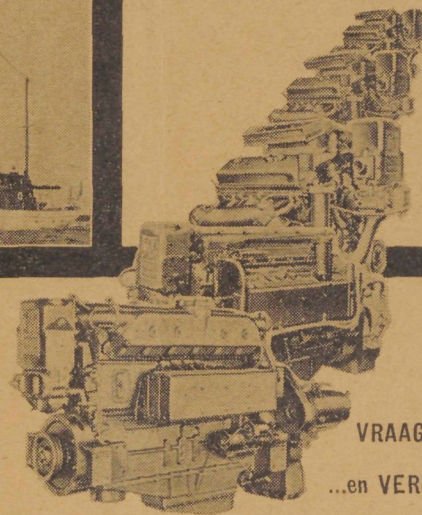
# GM DIESEL SERIES 53,71-v71&110

agra



**EEN VOLLEDIGE FAMILIE  
DIE DE VOLDOENING VERZEKERT  
VAN DE VEELEISENDEN**

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



Elke GM dieselmotor kan  
de goedkoopste brandstoffen  
verbruiken.

**VRAAG ONMIDDELIJK INLICHTINGEN.**

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



**GM  
DIESEL**

**GENERAL MOTORS CONTINENTAL S.A. ANTWERP**

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

**TE VERKOPEN**

**VAARTUIG in zeer goede staat  
met alle toebehoorten.**

**MOTOR GANS VERNIEUWD. DEUTZ 70 P.K.**

Voor inlichtingen :

HAND IN HAND, VISMIJN 71 — OOSTENDE (5472V)

**REDERS,**

**LEEST UW**

**VAKBLAD**

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

**HULP IN NOOD**

VERZEKERT

AAN ZEER GOEDE VOORWAARDEN  
ALLE VISSERSVAARTUIGEN

**H. Baelskaai 27, Oostende — Tel. 716 89**

**NIEUW**

**PLASTIEK VLOTTERS**

bij

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

**H. Baelskaai, 27 · Oostende - Tel. 729.51**

LICHT | DUURZAAM | GOEDKOOP |

*Waterscheut*

Reders en Vishandelaars

H E T B E S T E

**IJS**

WORDT GELEVERD DOOR

**Froid  
Industriel**

Telefoon : 717 91

(2180V)

**LEON VAN EESSEL**

Makelaar in alle verzekeringen en herv verzekeringen

Oudaan 26

**ANTWERPEN :**

Tel. 32.38.55 (8 lijnen)

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

★

**BRUSSEL :**

Keizerinlaan 66

Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

**LUIK :**

Boulevard

de la Sauvenière 24

Tel. 23.33.93 - 23.16.01

★

**HAMBURG :**

Leon Van Eessel & Co

Dammstorstrasse 31

Tel. : 34.27.00 - 34.27.18

Telex 021 - 4236

Leoneessel, Hamburg



Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

(188)

**ADVERTEERT IN**

**„HET VISSERIJBLAD“**

**UW VAKBLAD**

VOORBEHOUDEN

**Diesel-**

**scheepsmotoren**

**DEUTZ**

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE