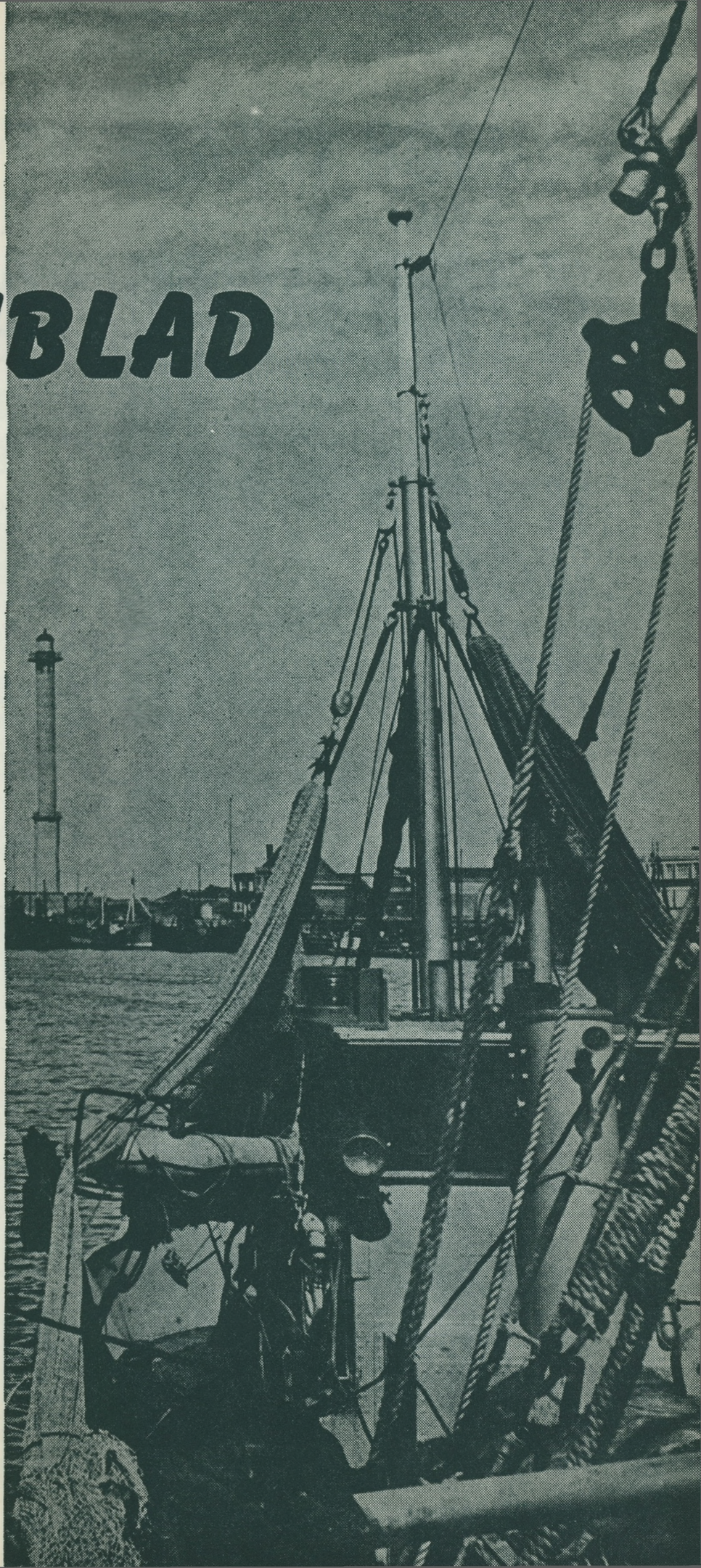
HET VISSERIJBLAD



32e jaargang
Vrijdag 3 juni 1966
Prijs 10 F
Nr. 22
Verschijnt wekelijks

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE"

ZATERDAG 4 JUNI
en ZONDAG 5 JUNI
van 22 uur af :

Chris Carol

MERINO COSTA EN ZIJN ORKEST

RITA GUTTE

zang

FRANZ ANDRE

piano

AMBASSADEURSZAAL

MAANDAG 13 JUNI
te 21 uur

British Ball

met

MERINO COSTA EN ZIJN ORKEST

en

THELMA CONNOR

Inkom : 30 frs.
Consumpties : 15 frs.
(dienst inbegrepen)

Voor alle inlichtingen :
Tel. : (059) 751 11

(8166W — 6221N — 5807V)

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

Studie van NOTARIS ALPHONSE LACOURT, doctor in de Rechten, notaris te Oostende, Karel Janssenslaan, 31.

OPENBARE VERKOPING INGEVOLGE FAILLIET VAN :

ELEKTRISCHE SCHEEPSLIFT MET GEBOUWEN EN AANHORIGHEDEN

op nijverheidsgrond van de Domeinen en de Belgische Staat te Oostende, Nieuwe Werfkaai.

Notaris Alphonse LACOURT, te Oostende, zal overgaan ten overstaan van de Heer Vrederechter van het Kanton Oostende tot de openbare verkoping, zonder gewin van instelpremie, in twee zitdagen, met recht van opbod, gedurende 15 dagen na de toeslag aan de meestbiedende en laatste verhoger van volgende :

1) Elektrische scheepslift

met bijhorigheden en gebouwen op nijverheidsgrond van de Domeinen in Belgische Staat te Oostende, hebbende een totale nuttige lengte en breedte van 78 x 13 m, met stalen liggers, houten bekleding, vertikaal bewogen door **20 LIEREN** aangedreven door synchroonmotoren.
Het tweedelig platvorm is voorzien van rails en wagentjes.
Deze installatie bevat een betonnen konstructie op heipalen voor de lieren en hoogspanningskabine.
Teoretisch hefvermogen per lier : 150 Ton.
Oorspronkelijk teoretisch hefvermogen van de lift : 2650 Ton en effectief 1500 Ton, volgens Amerikaanse standaard.

2) Recht op pacht en concessie

2340 m2 pacht domeinen vanaf 1 januari 1963 tot 31 december 1996 mits Fr. 30.420.— 's jaars;

ZITDAGEN :

INSTEL : DINSDAG, 7 JUNI 1966
TOESLAG : DINSDAG, 21 JUNI 1966

Telkens om 15 uur ter gehoorzaal van het Vredegerecht, Canadaplein te Oostende

Te bezichtigen mits schriftelijke toestemming van de verkopende notaris.

Alle nadere inlichtingen ter studie.

(6165N — 5802V)

VISHANDEL
over te nemen
Zeer goede standplaats
Gelegen Willemsstraat 18
St.-Joost Brussel

(5805V)

CATERPILLAR GEDEP. MERK
VERTROUWBARE SCHEEPSDIESELMOTOREN
TOT 775 PK. IN DOORLOPENDE DIENST
MET KEERKOPPELING OF MET VERSTELBARE SCHROEF
TRECO n.v. OVERIJSE - TEL. 02/57 76 10

HET VISSERIJBLAD

Vrijdag 3 juni 1966
Nr. 22

Abonnementen: Binnenl. 1 jaar 350 F - 6 maanden 175 F - 3 maanden 90 F - Buitenl. 1 jaar 375 F - Holl. 1 jaar Fl. 25
Redaktie, Beheer en Publiciteit: H. Baelskaai 30, Oostende - Tel. 777.13-777.14 - P.C.R. 41.89.87 - H.R.O. 25202

DRUKKERIJ
Tel.: 777.13/777.14

Schandalige toestand op de Oostendse Slipway

Reeds herhaalde malen is er moeten gewezen worden op de stiefmoederlijke wijze waarop de visserij door het Oostends Gemeentebestuur wordt behandeld. Reeds jaren wordt in een speciaal daartoe opgerichtte kommissie de Modernisering van de vismijn besproken; veel wordt beloofd, maar zelfs de noodzakelijke onderhoudswerken worden nog niet uitgevoerd, laat staan moderniseringswerken.

Daar waar sinds jaren 'n derde slipway bepleit wordt, omdat de twee bestaande niet aan de noodwendigheden kunnen voldoen, moet onze visserij het steeds met twee «halve» stellen, en dikwijls slechts met één, omdat nu eens een baggerboot, dan eens een vaartuig van de «Navy» op moet liggen...

Zeker dient hiervoor begrip aan de dag te worden gelegd omdat ook deze vaartuigen een beurt (letterlijk en figuurlijk) moeten krijgen Erger, om niet te spreken van schandalig, wordt het evenwel wanneer op het ogenblik dat het nodig wordt geacht dat deze vaartuigen de slipway op moeten, onze reders met hun vaartuig lijdzaam moeten toezien hoe deze heren met hun schepen zo maar voor gaan, niet enkel geen rekening houdend met het beurtstelsel, maar bovendien alle reglementering terzake met de voeten treden.

Artikel 1 van betreffend reglement ,verleent immers uitdrukkelijk voorrecht aan de vissersvaartuigen

Reeds herhaalde malen heeft de Rederscentrale deze onduldbare toestand aangeklaagd, maar telkens werd ze met een of ander argument weerlegd.

Ook ditmaal werd op verzoek van verschillende reders de toestand opnieuw door de Rederscentrale aangeklaagd en we zijn benieuwd wat nu hierop zal geantwoord worden. Het ligt immers voor de hand dat de redersmiddens hierover niet meer te spreken zijn. In een periode als de aktuele, waarin vele schepen opliggen en hun beurt door de onderscheiden reders reeds lang vooraf werden besproken en toegestaan, wordt nu, de een na de andere enkele dagen verschoven, omdat sinds enige dagen er één van de Navy op moest en na hem nog een mijnveger zal komen... en zulks ondanks het feit dat de betrokken perioden reeds toegekend waren aan vissersvaartuigen die reeds alle nodige voorzorgen hadden genomen, en ondanks het bestaande reglement.

De «Navy first» dus; onze mensen kunnen wachten: en dit in hun eigen vissershaven...

Een een dergelijke schandalige toestand wordt door het Oostends gemeentebestuur zo maar toegelaten. We dachten anders toch dat onze visserij jaarlijks onbetwistbaar miljoenen franks aan mijnrechten, havenrechten en wat nog meer in de stadskas brengt. Of gaat een dergelijke bewering soms ook op voor onze onvolprezen Navy die jaarlijks op kosten van ons, belastingbetalers, miljoenen langs alle kanten de vensters uitgooit en wegschiet; en met welk doel ?

Het is maar al te duidelijk dat de bevoegde diensten niet het minste benul schijnen te hebben van de gevolgen die elke dag verlet voor de reder met zich medebrengt : één enkele dag betekent een onbetwistbaar ekonomisch verlies, hoe men het ook moge draaien of keren

Ieder vaartuig is een fabriek, waarvoor miljoenen geleend en/of waarin miljoenen zijn geïnvensteerd geworden Geleend kapitaal waarden teneinde de schuld zo vlug mogelijk te dekken. Elke overbodige dag aan wal is een dag stilliggen van de fabriek, met alle gevolgen vandien; maar daar wordt blijkbaar niet aan gedacht.

Wij menen derhalve dat het niet overdreven is te beweren dat dergelijke bestaande toestanden op de slipways een ware schande uitmaken, waardoor eens te meer wordt bewezen dat de visserij een tweederangsrol toebedacht krijgt en dit in zijn eigen vissershaven.

Wij durven daarom verhopen dat deze bijdrage, samen met de klacht de reders, het schepenkollege deze onduldbare toestand zal doen inzien en dat tijdig de nodige maatregelen zullen getroffen worden opdat het reglement terzake zou worden toegepast. Minder kan toch niet worden gevraagd : toepassing van het reglement : is het niet vergekomen ?!

Bokkers en Wekkers in steeds grotere mate

KANAALVAARTUIGEN VISSEN OP AMPER 5 MIJL BUITEN DE KUST

De aanklacht welke wij formuleerden in ons nummer van vóór twee weken, blijkt steeds en meer gerechtvaardigd. Inderdaad neemt het aantal vissersvaartuigen die voorzien zijn van een bokkeninstallatie regelmatig toe.

Een Zeebrugse scheepsbouwer wist ons terzake te vertellen dat voor wat de Oostkust betreft, **ieder dag een nieuwe bokkenvisser uitgerust wordt.**

Waarheen dit zal leiden, blijft vooralsnog een vraagteken, al kan bezwaarlijk gezegd worden dat het vispotentieel van onze kustwateren hierdoor gunstig zal beïnvloed worden.
De autoriteiten blijven laks toezien zowel voor de ondermaatse tong als voor het vissen met wekkers.

STEEDS GROTER VAARTUIGEN

Werd in het begin van deze bokkenrage hoofdzakelijk de kleine vissersvloot aangetast, dan moeten wij thans vaststellen dat in tegenstelling hiermede steeds groter eenheden van bokkeninstallaties voorzien worden Het voorbeeld van een Zeebrugse eenheid, die vroeger regelmatig de IJslandse visserij bedreef en thans ook met «bok en wekker» de kustwateren bewerkt, is hier wel zeer kenschetsend.

Anderzijds worden thans ook de grote middenslagtreilers, de zgn. Kanaalvaartuigen, van bokken voorzien.

Dat dit onze kustvissers-reders ten zeerste ontstemt, is ons duidelijk geworden uit een onderhoud welke wij hadden met een van deze mensen en die zienlijk hun verontwaardiging en ongerustheid lieten blijken toen zijn spraken van «verkrachting der kustwateren», «broodroof», enz.

De termen zijn inderdaad verrechtvaardigd als wij inzien dat einde deze week twee Kanaalvaartuigen met bokken en wekkers de visserij bedreven in de onmiddellijke omgeving van het wrak «Verbrander» en de «Wandelaar» dus op amper vijf mijl buiten de kust

Onlangs werd een wetenschappelijke kommissie opgericht die tot taak heeft een grondig onderzoek in te stellen en de zich opdringende maatregelen te treffen. Wij verwachten van deze instantie dan ook spoedige en tastbare resultaten welke heel in het bizonder de kustvissers-reders moeten toelaten hun broodwinning voor de verdere toekomst te verzekeren.

Maar wij stellen ons ook de vraag : waar blijft de verantwoordelijke overheid om streng politioneel op te treden tegen de onregelmatigheden die vooral te Zeebrugge, waar het waterschoutsambt geen personeel heeft en de stedelijke overheid voor de misdadige sluikvisserij en verkoop van ondermaatse vis de ogen sluit ?
Dit weze gezegd van een reder, die het gezien heeft.

Ontroerende hulde aan onze vissers te Nieuwpoort

Naar een jaarlijkse gewoonte greep op tweede Sinksendag jl. te Nieuwpoort de herdenking plaats ter nagedachtenis van de op zee omgekomen vissers. Zoals dit in het verleden het geval was mocht deze plechtigheid ook ditmaal bogen op een ruime belangstelling. Aldus herdenken wij o.m. de hh. Gheeraert, burgemeester van Nieuwpoort, de Schepenen en de gemeenteraadsleden ; De Gheldere, burgemeester van Heist en tevens voorzitter van de Provinciale Raad ; Smissaert, bestendig afgevaardigde ; senator Belaen uit Veurne ; Volksvertegenwoordiger Dries Claeys ; Stradiot, direkteur van Administratie bij het Ministerie van Landbouw ; Volksvertegenwoordiger Louis Major ; Lauwereins, volksvertegenwoordiger en wd. burgemeester van Oostende ; P. Vandenberghe en C. Menu, afgevaardigden van de Rederscentrale ; aalmoezenier Corneillie ; Van der Mijnsbrugge, waterschout te Nieuwpoort, benevens talrijke militaire personaliteiten.

DE PLECHTIGHEID

Nadat, in aanwezigheid van talrijke personaliteiten in de O.L. Vrouwkerk te Nieuwpoort een dienst werd opgedragen, verplaatste het gezelschap zich naar het Vissersmonument alwaar een ontroerende bloemenhulde plaatsgreep en o.m. bloemstukken werden neergelegd namens het Nieuwpoortse stadsbestuur, de Rederscentrale, de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij en vele andere instanties.

MERKWAARDIGE TOESPRAAK VAN BURGEMEESTER GHEERAERT

Alvorens de bloemenhulde plaatsgreep, sprak burgemeester Gheeraert een treffende en zeer opmerkte rede uit :

„Een memoriaal als dit doet niet enkel terugdenken aan hen die hun leven lieten op zee.

Het is tevens een duurzame en bestendige hulde aan al onze vissers die ons nog dagelijks omringen.

Het is bovendien een trefpunt om ons jaarlijks op deze dag te verenigen en gezamelijk onze gedachten te laten teruggaan tot hen die nimmer terugkeerden.

Het is verder nog een gelegenheid voor Overheden en vooraantsaanden aan dit huldebetoon deel te nemen, ten bewijze hunner waardering en genegenheid vor hen die nog regelmatig uitvaren en uitoefenen dat oeroud bedrijf van het vissen op zee; bedrijf dat enkel kan gevoerd worden door wie de zee in het bloed heeft en moed in het hart.

Hier is geen grote plechtigheid; hier is geen groot vertoon.

Ales gebeurt er in eenvoud, rond een eenvoudig gedenkteken. En ik denk dat het zo is dat zij die zijn heengegaan — moesten ze het ons kunnen zeggen — het liefst worden herdacht;

In eenvoud, omdat ze eenvoudige mensen waren. Herdacht waar de wind speelt, aan de boord van het water, onder Gods grote hemel.

Herdacht door bloedverwanten, vrienden, kennissen, die hen weer voor ogen zien en mijmerend an hen terugdenken met herinneringen die weer bovenkomen, gevoelens van liefde, genegenheid of vriendschap die herleven; zodanig dat levenden en doden, door geest en hart, een ogenblik weer verenigd zijn.

Hier rond dit memoriaal dat doet terugdenken aan hen die uit ons midden verdwenen zijn; gedenkteken dat ook duizende en honderdduizende voorbijgangers onwillekeurig doet denken aan onze vissers die nog dagelijks hun moeizame en gevaarlijke taak volbrengen.

Zo wij de doden gedenken en hiertoe verenigd zijn, dit samenkomen brengt ons tevens dichter bij hen die nog bestendig de zee bevaren.

Meer dan duizend woorden getuigd het de waardering welke wij vor hen hebben; beter dan wat ook, bewijst het onze vissers dat wij medeleven met hen, begrip voor hun leven, achting voor hun persoon.

Oh neen, ze vragen het niet, doch het doet hen toch wel goed. En blijven ze gesloten en terughoudend, net als alle andere mensen zijn ze gevoelig aan blijken van genegenheid en vriendschap.

Die blijken helaas, worden hen zo zelden gegeven....

Laten wij dus in de toekomst, groter in aantal, Overheden en Gezagsbeklederes het eerst, meer dan ooit hier samenkomen om schouder aan schouder met onze vissers te staan, om de banden nauwer toe te snoeren; ja, om telkens al ware het maar enkele ogenblikken te delen in het lief en leed, de rouw, de nood, het leven, de hoop van die waardige mensen; van hen waar wij alles overwogen wel fier om mogen zijn, ONZE ONGEBEITELDE, GROOTHARTIGE VLAAMSE VISSERS !

De plechtigheid werd besloten met een ontvangst van de personaliteiten op het stadhuis.

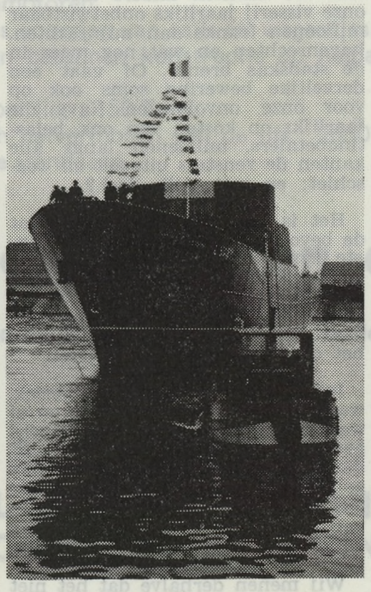
PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

Prachtige hektreiler tewater gelaten op de scheepswerven Béliard en Murdoch

DE L.5457 « KEROLAY » FILETEERT EN VRIEST GEDEELTELIJK VANGST AAN BOORD

Zaterdagmiddag greep tijdens een gezellige plechtigheid de tewaterlating plaats van de L. 5457 «Kerolay», een hektreiler die op de scheepswerven Béliard & Murdoch te Oostende gebouwd werd voor de rederij S.A. D'Armement à la Pêche Jego Quere uit Lorient.

Onder een nagenoeg uitsluitend Frans gezelschap bemerkten wij o.m. de heren Guth, adjunkt-ambassadeur van Frankrijk ; de heer en mevrouw Besnard, voorzitter-



DE L.5457 « KEROLAY »

direkteur generaal van de voornoemde rederij ; de hh. Murdoch en Dewinter, respektievelijk Vice-President en ingenieur-direkteur van de scheepswerven Béliard & Murdoch, benevens een groot aantal reders uit Lorient en Boulogne.

DE PLECHTIGHEID... EN TECHNISCHE GEGEVENS

Het was Abbé Rolland, speciaal overgekomen uit Bretagne, die de doopplechtigheid verrichtte, bijgestaan door de meter, mevrouw Besnard, waarop de prachtige hektreiler in de grijze wateren van het Zwaaidok gleed.

De hoofdkarakteristieken van de «Kerolay» zijn de volgende :

- lengte over alles : 48.90 m
- lengte tussen de loodlijnen : 42.50 m.
- holte tot hoogste dek : 9.95 m.
- holte tot voornaamste dek : 5.95 m.

Het voornaamste doel van de ontwerpers van de «Kerolay» — die de vangsten gedeeltelijk fileteert en invriest aan boord — bestond in het bewerkstelligen van een ruim visdek zonder hindernissen, derwijze dat het sleepnet op een gemakkelijke manier kan behandeld worden. De machinekamer bevindt zich achter de visruimen, die een inhoud hebben van 225 m3 voor verse vis en 135 m3 voor de bevroren vangsten. De bovenbouw en de akkomodaties bevinden zich in het midden van het vaartuig, teneinde het komfort tot een maximum te kunnen opvoeren bij slechte weersomstandigheden. De romp van het vaartuig is volledig gelast volgens de reglementen van het Bureau Veritas.

De voortstuwing geschiedt bij middel van een Deutz-Dieselmotor van 1.320 PK. bij 380 toeren per minuut. De vislier is van het merk Neptune HMC 111/4 en heeft een nominale trekkracht van 10 ton bij een snelheid van 120 meter per minuut.

X X X

Het was de heer Murdoch, Onder-Voorzitter van de scheepswerven Béliard & Murdoch die de aanwezigen toesprak en er op wees dat de «Kerolay» zeker een nieuw geluid zal brengen in de visserijmiddens te Lorient, eerst en vooral wegens de behandeling van het sleepnet en de vangst, maar ook voor de zeer moderne installaties voor de verwerking van de vangst en het konserveren.

Tot slot werd nog het woord gevoerd door de heer Besnard van de rederij Jego Quere die de werf dankte voor de vlotte bouw en de degelijkheid van het vaartuig.

— B.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Woensdag kwam de Onderzoeksraad voor Zeevaart bijeen te Oostende. Voorzitter was dhr Vandercruysse, voorzitter van de korrektionele rechtbank te Antwerpen, terwijl dhr Bentein het ambt van rijkskommissaris vervulde.

MOTORDEFEKT O.317

De raad behandelde eerst het motordefekt op de O.137 « Belgian Lady » welke zich voordeed op 10 maart 1965. Terwijl eerste assistent motorist André Solberghe van wacht was in de machinekamer, is een smeerpomp buiten werking gevallen, waardoor de krukas vastliep. De rijkskommissaris was van oordeel dat schade een gevolg was van de nalatigheid van motorist Solberghe, die te laat bemerkte dat een kontrolelampje brandde, waardoor het defekt een ernstige schade veroorzaakte. Er werd er echter op gewezen dat datzelfde defekt zich vroeger nog voorgedaan had, en dat men Solberghe gedurende zes uren wacht liet houden bij een motor van 1200 PK, terwijl hij slechts een brevet van motorist 80 PK had. De rijkskommissari liet het over aan de wijsheid van de rechtbank, te bepalen welke straf aan Solberghe moest opgelegd worden. De rechtbank zal later uitspraak doen.

STRANDING VAN N.27

De raad nam vervolgens een nieuwe zaak in behandeling. Het betrof het vergaan door stranding te Middelkerke op 15 maart 1966 van de N.27. Schipper motorist Georges Vandenabeele, uit Nieuwpoort werd als getuige gedagvaard. Bij laag water stond het schip vast op het strand. De N.27 diende als verloren beschouwd. De schipper verklaarde terzitting dat men dicht bij de kust voer, omdat alleen daar garnaal kan gevist worden.

Het motordefekt werd opgelopen, omdat men tegen een wrak van een vliegtuig gestoten was dat op 200 meter van de laagwaterlijn ligt, maar niet altijd zichtbaar is.

Bij de ondervraging moest de getuige toegeven dat het anker niet vlug genoeg kon uitgeworpen worden, omdat het niet vallensklaar was, anders zou de stranding wellicht kunnen vermeden zijn. De schipper verklaarde, dat het schip lek sloeg op het ogenblik dat het anker vast kwam. Het water kwam zo snel binnen, dat aan pompen niet te denken viel. Toen vastgesteld werd dat men het water niet meer meester kon, heeft men het schip op het strand laten vastlopen. Dezelfde dag werden de herstellingen uitgevoerd, in de hoop het schip bij hoogwater vlot te krijgen. Door de weersomstandigheden slaagden de opslepingspogingen aanvankelijk niet, en bleef het schip 12 dagen op het strand liggen. Uiteindelijk slaagde de sleepboot « Zeetijger » erin het vaartuig los te krijgen en naar de haven van Oostende te brengen.

Vervolgens werden de eigenaar van de N.27 en dhr Marn. Besschuyt verhoord, die aan boord van het vaartuig dienst deden als matroos. Deze verklaarde gehandikapt te zijn, maar bij gebrek aan bemannigsleden, was hij verplicht als derde man aan te monsteren.

Volgens Besschuyt liggen er twee wrakken en is men gestoten tegen een wrak van een gezonken lichter.

In deze zaak hoorde men ten slotte een derde getuige, Gilbert Weiss, uit Nieuwpoort, die matroos was aan boord van de N.27. Hij gaf eveneens een relaas van het gebeurde. De zaak zal op een volgende zitting verder gezet worden.

Ten slotte behandelde de raad de zaak van de H.15 Neptunus, die op 14 april 1966 defekt kreeg, daar water binnengedrongen was in de motorkamer.

Bij deze zaak is Roger Crabeels, uit Bredene, betrokken De raad hoorde Leo Grunewald, uit Oostende als getuige. Ook deze zaak zal in een volgende zitting verder gezet worden.

Zon in de harten van zestien Ibisjongens

Zondag jl. heersten er in de harten van zestien Ibisjongens — en ook wel in deze van de vele genodigden — een stralende zon naar aanleiding van het plechtige kommuniefeest. Dat dit feest een ommekeer betekent bij deze knapen laat zich zo raden. Van knaap met zorgenloos bestaan gaan zij langzaam opgroeien tot jongemannen.

Onder de aanwezigen bemerkten wij o.m. ondervoorzitter Lefevre en het Peterschap van het K W ; dhr Opstaele, voorzitter van het Visserstehuis « De Bolle » ; dhr Caestecker, direkteur van het Koninklijk Werk Ibis ; het voltallig opvoedend personeel alsmede vele sympathisanten die door hun materiele en financiele steun hun verkleefdheid aan de Ibis bewijzen Verder nog burgemeester Claeys van Bredene en dhr Pluymers van het Bestuur van het Zeewezen.

Volgende jongens kenden net geluk van een plechtige kommunieviering : Debaedts Gilbert Demul Robert, Clerckx Serge Alleyn Rudy. Coulier Ghislain, Dehaese Luc, Huycke Alain, Maes François, Moens Dirk, Six Ivan, Vandevelde Ronny, Debusch Eddy, Dyrckens Bernard, Dyrckens Michel, Sel François, Verkempinck Jean-Pierre.

Zoals dit een loffelijke traditie is geworden, werden deze jongens bedacht met talrijke geschenken zoals o.m. een portefeuille en een geldsom door het Peterschap, een prachtige bolpen vanwege het gemeentebestuur van Bredene, een portefeuille vanwege mevrouw Jacobs van Oopx-Sportief, een geldsom respektievelijk geschonken door de Cercle Polaris en mevrouw Hamel van de Seven Seas Club evenals een bedrag vanwege dhr Leon Schiedts.

— o —

Het was dhr Caestecker, direkteur van het Koninklijk Werk Ibis die de 16 gelukkige knapen in beeldspraak wees op de ommekeer welke zij thans meemaken « Vandaag varen zij voorbij de kaap — dicht onder de beschutting van de wal — die hen naar de open zee voert » Hij hoopt dan ook dat zij zich voortaan als « vol matroos » zullen gedragen in de verdere opbouw van hun loopbaan Hij wenst dan ook, in naam v/d beheerraad van de stichting, het personeel en hemzelf de nieuwe « vol matrozen » van harte geluk, terwijl hij tevens zijn oprechte dank uitdrukte voor de vele blijken van steun die hen van vele orivate zijden toegekend wordt.

Ook wij sluiten ons aan bij die gelukwensen, terwijl wij tevens een stille heilwens uiten aan het adres van het Koninklijk Werk Ibis, zijn beheerraad, zijn direkteur en het ganse personeel voor het baanbrekend werk dat door deze mensen verricht wordt. Ook dit laatste dient wel even onderlijnd te worden. — (b)



De Ibis-jongens, die zondag hun ere-kommunie deden (Foto Bovit)

25-JARIG BESTAAN VAN HULP IN NOOD

Zoals reeds aangekondigd in ons vorig nummer grijpt op vrijdag 3 juni a.s. de plechtige herdenking plaats van het 25-jarig bestaan van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen Hulp in Nood.
Deze feestviering, welke doorgaat in het Oostendse Kursaal zal, benevens talrijke prominenten uit de visserij- en maritieme wereld, o.m. bijgewoond worden door de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen.
Om 18 u. wordt de plechtigheid ingezet met een akademische zitting waarop respektievelijk het woord zal gevoerd worden door de h P. Vandenberghe, direkteur van de maatschappij en voornoemd minister.
Tijdens het feestmaal dat hierop zal aangeboden worden aan de ruim 350 genodigden zal overgegaan worden tot de viering van de heer Vandenberghe, die reeds 25 jaar het direkteurschap van de maatschappij in handen heeft en mevrouw Valette die sedert 20 jaar het sekretariaat verzorgt.

Breng kwaliteitstongen aan

Dinsdag werden tongen aangevoerd, waarvan de prijzen van het ene schip van 10 fr per kg verschilden met dat van een ander. Reden : de kwaliteit liet zeer veel te wensen over. Eens temeer was de keuring ter Oostendse vismijn beneden alles en krijgt die keuring een triestige vermaardheid.

Zonder keurders zou geen slechter vis aangevoerd worden.

VERDIENDE BENOEMING

We vernemen de benoeming van de heer O. Stradiot, van het Ministerie van Landbouw, afdeling Economische Diensten, tot hoofdinspecteur direkteur.

Aan de verdienstelijke ambtenaar onze beste gelukwensen.

OOSTENDSE MARKT

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 10,5 % niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken van de prijzen.

—O—

ZATERDAG :

MEER SCHEPEN DAN VERWACHT

Spraken de verwachtingen van 3 à 4 schepen voor de zaterdag-markt dan was men niet weinig verbaasd niet minder dan negen vangsten aan te treffen. Waardoor er plots meer dan 800 bennen vis, ongeveer 13.500 kilogram kreeftjes en plus minus 7.500 kilogram tong voorhanden was.

Genoeg dus om zich aan het ergste te verwachten. In het bijzonder dan waar het de verkoop van vis betrof.

Gelukkig echter is het zover niet gekomen. Integendeel zelfs. Want voor de IJslandse varieteiten was er meer belangstelling dan op de voorgaande woensdagmarkt. Waardoor kabeljauw, gul, schelvis, leng en andere ronde vissoorten bepaald renderende prijzen opbrachten.

Grote heilbot werd eveneens iets duurder. De kleinere slagen waren daarentegen goedkoper. Met de prijs van staartvis wilde het steeds niet vlotten. Slechts voor de grootste sorteringen betaald met ongeveer 40 fr. Waar tegenover stond dat hondstong, zeewolf, schaat, enz wel fraaie prijzen wegkaapten.

Ook van de andere visgronden werd de vis zeer vlot opgekocht. Gul van de West bleef zeer gevraagd. Terwijl de grotere platvisslagen meer opbrachten dan in het begin van de week. Natuurlijk bleef ook rog zeer vlot van de hand gaan.

Kreeftjes trokken eveneens een grote belangstelling. Bij de verkoop werd echter rekening gehouden met de kwaliteit en de aard van de sortering. Zo werden de grote kreeftjes van O.282 tegen 43 à 46 fr aan de man gebracht. En betaalde men voor de kleine soort ongeveer 23 fr. De grote kreeften van O.239 daarentegen brachten slechts 33 à 36 fr op. En de kleine slechts 13 à 15 fr. Ook bij de tongenverkoop werden sterk verschillende prijzen opgetekend. Zo bracht de eerder zeer flauwe partij die van het Kanaal aangevoerd werd veel minder op dan in het begin van de week.

De zeer verzorgde hoeveelheden die van de West en de Oost aangevoerd werden gingen daarentegen tegen zeer renderenre prijzen van de hand. Hier betaalde men 66 à 75 fr voor de twee grootste slagen. En 72 à 82 fr voor middelslag-tong. Terwijl de voorkleine soort tegen meer dan 60 fr aan de man gebracht werd. En kleine tong meer dan 40 fr opbracht.

Dit alles zorgde er natuurlijk voor dat verschillende schepen de reis op een renderende manier afsloten.

Op dit gebied hoefden vooral de bokkenvissers zich geenszins te beklagen. Terwijl de IJslandse reis van O.282 met een opbrengst van 419.000 fr afgesloten werd.

MAANDAG :

GEEN FORMIDABELE AANVOER

Er verkochten vandaag vijfentwintig schepen. Die vis aanvoerden van IJsland, Noordzee, Noop-Slead, Kanaal, Noord, Oost en West. Iets wat er wel veel toe bijdroeg om de afwisseling boven het alledaagse te houden, maar er geenszins borg voor stond dat er voor geweldig veel vis gezorgd werd.

Want het vrij groot aantal schepen ten spijt moest men het met ongeveer 4.500 bennen vis stellen. Waarvan er meer dan 3.000 van IJsland, Noordzee en Noop-Slead aangevoerd werden.

Tong daarentegen werd weer in vrij ruime mate aangevoerd. Men kreeg immers de keuze uit ruim 30.000 kilogram. Waarbij echter diende opgemerkt dat veel meer vaartuigen nodig waren om aan dergelijke hoeveelheid te geraken dan verleden week.

Slechts één vaartuig zorgde voor kreeftjes. Soort waarvan er nagenoeg nog 9.000 kilogram voorhanden waren.

De kwaliteit was over het algemeen vrij goed. Slechts een drietal Kanaalvangsten maakten een uitzondering op die regel.

Iets wat ze moesten bekopen met veel lagere prijzen die voor hun waar geboden werden. Terwijl de verzorgde partijen daarentegen tegen flink renderende prijzen verkocht werden. Want over het algemeen mocht over een zeer gunstige verkoop gesproken worden.

IJSLAND :

GROTE BELANGSTELLING

Twee schepen, het grote O.81 en 't veel kleinere O.236, waren met IJslandse vis aan de afslag. Het eerst genoemde vaartuig zorgde slechts voor 1.250 bennen. Terwijl O.236 daarentegen 400 bennen vis en 9.000 kilogram kreeft aan de wal bracht. Dit schip mocht bovendien de eer opeisen de meest gevarieerde en de best verzorgde vangst te presenteren.

Het vaarde er trouwens geenszins slecht mee. Want de prijzen waren in verhouding. Zo werden de kreeftjes tegen 40 à 43 en 16 à 19 fr van de hand gedaan. Wat respectievelijk de prijzen waren van de grote en de kleine sorteringen.

De vraag naar vis bleek bepaald zeer groot. Uitgezonderd naar Kabeljauw en gul. Voor eerstgenoemde soort betaalde men 8 à 12 fr. Terwijl gul om en rond de 8 fr opbracht.

Schelvis echter was zeer duur. Het grootste slag werd tegen 26 fr opgekocht. Middelslagschelvis bracht ongeveer 22 fr op. En de kleinere slagen 13 à 16 fr. Zelfs grote totten gingen nog tegen 10 fr van de hand. Filetvis was eveneens zeer gevraagd In het bijzonder dan rode poon. Waarvan de aanvoer zeer beperkt was. Zo betaalde men voor de grote

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	28-5-1966	31-5-1966	1-6-1966			
Tongen, grote — Sole, grosse	62,—73,60	63,60-75,—	66,40 69,—	.....	.....	.....
¾ tongen — ¾ sole	68,40-81,60	62,20-74,—	65,60-79,80	.....	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	66,40-81,80	60,—70,60	64,60-73,80	.....	.....	.....
Voor-kleine — Petite	44,—64,40	34,—51,20	40,— 55,80	.....	.....	.....
Kleine — Toute petite	28,40-47,80	21,60-36,60	28,40-37,80	.....	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	78,— ——	83,20- ——	76,— ——	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	60,—68,—	63,—74,—	69,— ——	.....	.....	.....
Kleine — Petite	45,— ——	.....	43,— ——	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	9,60- ——	8,— 9,60	9,— ——	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	14,60 15,40	9,40- 9,60	9,40-11,—	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	12,40-12,60	12,20-12,40	9,60-12,40	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	10,—11,60	11,80-13,—	6,40-13,—	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	4,40- 4,60	4,60- 7,80	5,60- 7,60	.....	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	12,—15,60	16,— ——	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	4,—13,—	8,—10,—	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	14,—24,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	5,— 9,—	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	14,—23,—	15,—25,80	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	3,20- ——	.....	3,20- 4,—	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	14,—20,—	14,—29,60	22,—30,20	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	8,—10,—	3,80-12,60	6,60-18,—	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	23,60-53,—	21,—51,—	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	5,—6,60	6,—12,—	6,40-16,—	.....	.....	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	9,60-29,30	6,20-27,—	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	5,— 8,60	7,— 7,80	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	6,— 6,60	8,20- 9,40	7,80- 8,—	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	5,60- 8,20	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	3,20-12,60	7,60-20,—	8,60-16,—	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	....	.....	24,40-34,—	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	15,60-23,—	22,80-25,60	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	20,—35,60	30,—32,—	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,20- ——	3,— ——	2,20- 3,20	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	33,80-58,—	40,— ——	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	8,— 9,60	5,—10,40	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	12,60- ——	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....

EN VISMIJNECHO'S

sortering 14 à 17 fr. En voor de kleine 10 fr. Verder bracht leng meer dan 12 fr op.

De uitvoer begon zich meer en meer in grote koolvis te intresseren. Met het gevolg dat deze soort weinig minder dan 10 fr opbracht. De kleinere soorten daarentegen brachten slechts 7 à 8 fr op.

Zeer vlot ook gingen soorten als zeewolf, schotse schol en hondstong van de hand. Evenals natuurlijk schaat. En grote en middelslagheilbot. Waarvoor 36 à 58 fr betaald werd. Tegen slechts 18 à 26 fr voor de kleinere slagen. Staartvis daar-

MEER SNELHEID

MEER TREKKRACHT

(5723V)

entegen, we worden het nu stilaan gewoon, was eerder goedkoop. Voor die soort had men 28 à 40 fr over. Dit kon echter geenszins beletten dat O.236 op een bijzonder gunstige manier de reis afsloot. Door niet minder dan 467.000 fr te besommen.

NOORDZEE EN NOOPHEAD :

ZEER GUNSTIGE VERKOOP

Van de Noordzee werd door O.334 voor ongeveer 630 bennen vis gezorgd. Waarbij de aanvoer van totten of zeer kleine schelvis er de helft van de vangst van uitmaakte. Dit terwijl O.228 ongeveer 875 bennen vis van Noop-Head loste. Waarvan de helft met haai gevuld waren.

Dat deze twee soorten geen topprijzen wegkaapten was dan oog begrijpelijk. Toch had men ongeveer 5 à 6 fr over voor kleine totten. En 9 à 12 fr voor de grootste soort. Terwijl de prijs van haai tussen 7 en 8 fr schommelde.

Andere variëteiten werden echter zeer vlot van de hand gedaan. Zo was de vraag naar Noordzeekabeljauw zeer groot .Waardoor er 24 à 28 fr betaald werd voor shelfcodkabeljauw. En ongeveer 16 fr voor kabeljauw in bennen. Terwijl tegen 10 à 13 fr van de hand ging.

Nog van de Noordzee werden soorten als leng, wijting, steenschol en zeewolf eveneens zeer renderend verkocht.

Bij de aanvoer van Noop-Head daarentegen ging de belangstelling in het bijzonder uit naar schotse schol. Soort waarvoor men 20 à 30 fr over had. Ook schaat werd zeer duur verkocht. Zonder daarom heilbot te vergeten. De grotere slagen dan. Die meer dan 60 fr opbrachten. van de besommingen tenslotte mocht gezegd worden dat het meevallers werden. Want O.334 en O.228 brachten respectievelijk 362.000 en 418.000 fr op.

KANAAL :
GROTE PRIJSVERSCHILLEN

Acht Kanaalders hadden beurt gekozen om hun vangsten te verkopen. Vangsten die veel kleiner waren dan deze die verleden week waargenomen werden.

Wat toch niet belette dat deze schepen ongeveer voor 28.000 kilogram tong zorgden. Terwijl de aanvoer van vis zich beperkte tot ongeveer 300 bennen.

Waarvan het vooral rog, platvis en gul was die de gunst wegdroegen van de kopers. Terwijl de rest eerder goedkoop van de hand gedaan werd.

Bij de verkoop van tong werd daarenboven veel rekening gehouden met de hoedanigheid. Zo werden 'n drietal partijen zeer goedkoop aan de man gebracht. Vooral dan de kleinere sorteringen. Zo werd hier bijvoorbeeld voorkleine tong tegen minder dan 40 fr opgekocht. En brachten de kleine en de slips respectievelijk niet eens 25 en 20 fr op. De goed verzorgde hoeveelheden daarenetegen gingen zeer vlot van de hand. Hier werd voor de tweede grootste soorten 66 à 69 fr geboden. Middelslagtong bracht 66 à 70 fr op. De voorkleine werden tegen 46 fr verkocht. En de kleine en de slips

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

respectievelijk tegen 30 à 32 fr en 20 à 22 fr.

De besommingen echter bleven 'n flink stuk beneden het niveau van verleden week. Nu kwamen O.275 als beste uit de bus. Door een opbrengst van 271.000 fr te lukken.

OOST, NOORD EN WEST :

VEEL KLEINE VANGSTEN

Het slechte weder van verleden week had onze Westvissers blijkbaar parten gespeeld. Want over 't algemeen kwamen ze zeer geringe vangsten presenteren. Iets beter verging het Z.509. Die van de Oost kwam verkopen. En na een zeer korte reis ongeveer 1.000 kilogram tong te koop aanbood. Ook op de Noord was er blijkbaar wat te vangen. Want ook hier waren de reisjes kort en de vangsten vrij groot.

Al deze schepen hadden echter dit gemeen dat ze hun waar zeer vlot van de hand deden. Deze die tong aanvoerden kregen 24 à 70 fr uitbetaald. Al naar gelang de sorteringen.

Gul bracht eveneens een flinke stuiver op. De grootste sortering werd tegen 13 à 17 fr opgekocht. Middelslaggul werd tegen 9 à 13 fr aan de man gebracht. En de hele kleine sorteringen brachten 8 à 10 fr op.

Platvis was, zonder bepaald duur te zijn, redelijk gevraagd. De grote en middelslagen werden tegen 9 à 15 fr opgekocht. Natuurlijk bleef rog één der favoritesoorten. Grote rog bijvoorbeeld bracht meer dan 24 fr op.

Sommige kleine vissoorten waren ook alles behalve goedkoop. Kleine rog, kleine rode knorhaan en wijting waren zeer gevraagd.

Dit alles zorgde er natuurlijk voor dat vele schepen de reis toch nog renderend afsloten. Vooral dan doordat de reisjes meestal zeer kort waren.

WOENSDAG :

ZEER LEVENDIGE
BELANGSTELLING

Ongewoon voor een woensdagmarkt was ongetwijfeld het feit dat een drietal vaartuigen in de haringhalle dienden te lossen. Wat ook wel nodig was. Want per slot van rekening zorgden de zeventien opgekomen schepen toch voor ongeveer 4.500 bennen vis, ongeveer 20.000 kilogram tong en daaromtrent voor 7.500 kilogram kreeft.

Een ander waar te nemen feit was verder dat de kwaliteit over het algemeen veel beter was dan gisteren. Waar tegenover stond dat er minder keuze was. Meer variëteiten waren zeer schaars. Terwijl er nu ook veel meer kleine vis voorhanden was.

De verkoop zelf bleef zeer vlot verlopen. Sommige soorten werden zelfs duurder verkocht dan daags voordien. Zo ondermeer de aanvoer van kreeftjes. Waarvoor men 44 à 46 fr over had voor de grote sortering en 30 à 34 fr voor de kleine soort. Dit het slechte weder ten spijt.

Tong werd eveneens duurder. Waarbij nochthans een onderscheid ge-

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

Tel. : 91-55-04180-2654

(5723V)

maakt moest worden bij deze die door de Westers en de bokkenvissers aangevoerd werd en deze waarvoor de Kanaalders zorgden. Om reden van kwaliteit natuurlijk.

Voor eerstgenoemden schommelde de prijs van de grote en de middelslagen tussen 68 en 82 fr. Voorkleine tong werd hier tegen 50 à 55 fr verkocht. Terwijl hun kleine tong en hun slips respectievelijk 37 à 42 fr en 23 à 29 fr opbrachten.

Voor tong van het Kanaal lagen de noteringen werkelijk lager. De twee grotere slagen brachten hier 64 à 68 fr op. Middelslagtong werd tegen 62 à 72 fr verkocht. Voorkleine tong tegen 40 à 46 fr. De kleine soort tegen 26 à 32 fr. Terwijl de slips hier 21 à 23 fr opbrachten.

Als zeer belangrijk mocht het feit aanzien worden dat de visprijzen over het algemeen zeer goed stand hielden. Meer zelfs sommige variëteiten werden zelfs duurder. Tot deze categorie behoorden ondermeer verschillende IJslandse soorten. Zoals ondermeer grote rode poon, schelvis, zeewolf en de kabeljauw die door het kleiner IJslandse vaartuig aangevoerd werd. Grote kools, leng, schaat, staartvis en heilbot bleven tegen ongeveer dezelfde prijs van de hand gaan als gisteren.

Voor Z.572 betekende dit alles nltuurlijk een zeer goede zaak. Want door de opbrengst van vis en kreeftjes samen te voegen kwam dit schip aan een besomming van 430.000 fr.

Niet te versmaden ook waren de opbrengsten die de schepen van de Noord lukten. En dit na vrij korte reisjes. Zoals bijvoorbeeld O.247. Die na een reis van ongeveer een week 210.000 fr besomde.

Dit schip had deze prachtige opbrengst in de eerste plaats te danken aan de zeer gunstige prijzen die men voor gul over had. De grootste sorteringen van deze soort gingen immers tegen meer dan 15 fr van de hand. Middelslaggul bracht 11 à 13 fr op. En voor de kleinste slagen betaalde men 8 à 10 fr.

Ook platvis werd tegen renderende prijs aan de man gebracht. Evenals grote- en middelslagsteenschol.

Dit alles had natuurlijk ook betrekking op de schepen die van de West kwamen verkopen. Gezien ook zij voor dergelijke soorten zorgden. En deze bovendien met wat rog aanvulden. Soort die ook nu tegen peperdure prijzen opgekocht werd. Want voor de verschillende sorteringen werd tussen 15 en 27 fr betaald.

Van deze visgrond was ook wijting zee rgevraagd. Op het einde van de markt werd immers tot 17 fr betaald voor kleine wijting.

Voor de zoveelste maal de laatste tijd kwam O.316 na een korte reis van de Noordzee verkopen. Het grootste gedeelte van zijn vangst bestond nu uit haai. Waarmee het bij de verkoop niet getroffen werd.

Want slechts de grote sortering bracht ongeveer hetzelfde op als gisteren. Terwijl middelslaghaai merkelijk goedkoper werd.

Dit belette nochthans niet dat O.316 de reis met een renderende 318.000 fr afsloot.

Merken we tenslotte ook nog op dat verschillende Kanaalders de reis met een batig saldo afsloten. Vier schepen, O.141, O.160, Z.597 en O.369 besomden immers meer dan 200.000 fr. Voor dit slag schepen was 264.000 fr de hoogste opbrengst. Het was Z.597 die daarvoor zorgde.

Snelle en voordelige ombouw van Uw vaartuig tot

BOKKENVISSER

op één dagreis van de kust langs Zeekanaal Gent-Terneuzen te Terdonk (Gent)

Scheepswerven VAN LANGERBRUGGE

Tel. (09) 78 04 01 (3 lijnen)
Post Wachtebeke

— o —

RAADPLEEG ONS OOK... VOOR NIEUWBOUW

(5776V)

GEHOORD en GEZIEN in de vismijn

WAAROM ZO LAAT BEGINNEN ?

Zaterdag, daags voor Pinksteren, kregen we een 8-tal schepen op de Oostendse markt. Onverwacht veel, zeker, maar toch waren er een 4-tal van voordien reeds aangekondigd. Waarom dan nog slechts om 8 uur met de verkoop werd begonnen is een raadsel. Moet er te Oostende voor een zich opdringende maatregel eveneens vooraf vergaderd en gediskuteerd worden tot in het oneindige ? We hebben al gezien wat er van al die palabers terecht komt. Een slag in het water en verder niets. Nu was de verkoop slechts rond 9.30 u. gedaan, waar het anders één uur vroeger zou geweest zijn. De handelaars zijn zeker nodig in hun winkel op dergelijke dagen en worden er liefst zo weinig mogelijk gemist.

Tijdens de donkere wintermaanden is het normaal dat een eventuele vangst slechts om 8 uur wordt verkocht. Eens Pasen voorbij zou men echter wel terug om 7 uur mogen beginnen, vooral wanneer er enkele schepen te verwachten zijn. Het stijve reglement bepaald echter dat er van 1 oktober tot 1 juni slechts vanaf 8 uurwordt verkocht en afwijkingen zijn blijkbaar niet toegelaten, ook niet wanneer de goede gang van zaken zulks vereist. Voor volgend jaar zou men er alleszins moeten op waken dat er vanaf het Paasweek-end terug vanaf 7 u. wordt verkocht.

GUSTIGE VERKOOP

De verkoop is zaterdag zeer bevredigend verlopen. Vooral de IJslandse soorten kregen goede prijzen, dit zeker met het oog op de geringe te verwachten aanvoer van de volgende dagen. Meteen konden sommige handelaars reeds beginnen hun vis voor de volgende week klaar te maken. Sommige soorten werden duurder verkocht dan woensdag, onder meer schelvis, eng en kabeljauw. Kreeftjes deden het eveneens zeer goed, al was er een groot prijsverschil tussen de eerste en de tweede verkoopbeurt. Zo zakte de grote sortering van 1300 naar 980 fr. en de kleine van 710 naar 400 fr. De zeer begeerde «gatjes» kregen rond de 60 fr. per kg. Tongen van de West waren zaterdag veel duurder dan die van het Kanaal. De kwaliteit van de kanaalvangst was trouwens maar zo en zo en de kopers zien dat immers ook. De opbrengst was voor dat kanaalschip dan ook lager dan verwacht, terwijl de bokkenvissers het er goed afbrachten na reisjes die soms slechts een paar dagen duurden.

N.800 VOOR HET EERST TE OOSTENDE

Zaterdag kregen we voor het eerst de eerste en enige Nieuwpoortse hekbokker op de Oostendse markt. Het vaartuig, dat een zeer korte reis van slechts 3 nachten achter de rug had, loste een 40-tal bennen vis en een 600 kg tong. De opbrengst daarvan bedroeg 55.220 fr. We hopen de N.800 nog dikwijls terug te zien.

VLOTTE VERKOOP OP MAANDAG

Niettegenstaande er 25 schepen hun vangst kwamen verkopen op de dinsdagmarkt was alles reeds verkocht rond 10.30 u. Het feit dat er nogal weinig vis door de kanaalschepen werd gebracht is daar zeker niet vreemd aan. Ook de honderden bennen haaien verkopen vlot maar toch blijft het een feit dat 5000 B. vis, 33.000 kg tong en 8.500 kg kreeftjes verkocht werden in 3 uur tijd. Vorige jaren werd er op een koppeldag steeds verkocht tot rond de middag en zelfs over de middag. Dat is nu een hoge uitzondering geworden en niemand is daar kwaad om.

Visleurderssprokkelingen

Het doet wel goed aan het hart als men gewaar wordt dat men niet in de woestijn predikt. Daar zijn verscheidene visleurders die „Sprokkel" een pint beloofd hebben omdat zijn sprokkelingen de heer J. Van Hal, sekretaris-generaal van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, er begrijpend toe aangezet hebben, in het verweer te springen ten onze voordele. Ik meen dat Sprokkel heel zeker die beloofde pinten best zou delen met de h J. Van Hal, en ook wel met de verantwoordelijken van het Visserijblad Ook deze laatsten, die zo mild het gesprokkeld proza opnemen, en regelmatig op de spijker helpen kloppen, hebben ook wel recht op een slokje van het gerstennat. Ik verwittig daarom ook onze vrienden-visleurders : „belofte maakt schuld" en gezien we met verscheidene zijn om te drinken, laat het dan maar meteen een bakje zijn Anderzijds zal een goed pintje aan Sprokkel de nodige inspiratie leveren om verder aan zijn reeds sprokkelingen te breien.

Dat wil nu ook niet zeggen dat deze vrienden visleurders met een ton bier moeten komen aandraven, want de redaktiekerels op het Visserijblad refuseren nooit iets en ge ziet van hier wat dat zou worden aan zetwerk en presentatie nadat die ton bier spiernaakt ledig zou zijn.

Om nu tot de verdienstelijke h. J. Van Hal terug te komen danken onze visleurders om zijn tussenkomst bij het Ministerie van Middenstand en wachten tevens benieuwd op het antwoord op zijn vraag gericht aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

Mijnheer Van Hal, de visleurders zijn zeer taaie kerels en nu dat U in het gareel gesprongen zijt, zullen zij zeker de tomen strak gespannen houden en niet meer loslaten vooraleer aan de verouderde reglementatie op de visleurhandel, geschaafd en bijgewerkt wordt De visleurders verwachten van U dat U de politieke mandatarissen en de personen met een lange arm, tracht op te warmen (ze hebben het toch zo van doen) en bij de slippen houdt om alle beperkende maatregelen, die een hinder vormen voor de vrije-visleurhandel te doen opheffen.

Daar zijn nog een paar reglementen die de visleurders dwars zitten en waarover we het in een paar volgende sprokkelingen zullen hebben. Ik mag het inderdaad niet allemaal in eens zeggen, want dan zou mijn bobijn te spoedig ten einde zijn er zit ik met de handen in het haar (in hetgeen er van over blijft) kwestie van de inspiratie. Ondertussen zullen wij zeker niet nalaten U voor te stellen voor het ereburgerschap van het Gilde der visleurders, iets waar eveneens hij die tekent naar streeft Dat laatste mag echter niet op straat lopen.

Sprokkel

Verhoging van de verzendingskosten per spoor voor viscollis ?

De verzendingskosten van de colli's, verstuurd van de kust naar het binnenland, werden in de loop van de laatste jaren regelmatig aangepast.

Op eerste zicht zou men dit logisch kunnen noemen. Alle kosten verhoogden en het is dus normaal dat ook de N.M.B.S. zijn tarieven aanpaste aan de steeds stijgende onkosten-tendenz.

Het is nu echter zo, dat het de indruk verwekt dat de verhoging van de verzendingstarieven eerder tot doel heeft het toesturen van vis vanaf de kust naar het binnenland te belemmeren door het dermate verhogen van de kosten, zodat uiteindelijk de kostprijs van de vis in zulke mate verzwaard wordt, dat zij niet meer betaalbaar is.

Het is wel zo dat aan de visverzendingen momenteel een zekere reduktie gegeven wordt, nl. 20 fr voor elke 100 kg welke dagelijks verstuurd wordt wanneer men jaarlijks minstens 50 Ton verstuurd en 5 % ristourne op de verzendingskosten wanneer men tenminste 200.000 fr per jaar verzendingskosten heeft gehad. Heel juist is dit reduktiesysteem nu ook weer niet, omdat alleen de grote firmas ervan kunnen genieten en de kleinere niet.

Eens te meer is er sprake van aanpassing van de spoorwegtarieven en dit vanaf 1/7 a.s. In het midden van de zeevisserij wordt nu terecht de vraag gesteld of deze zoveelste herziening geen al te grote weerslag zal hebben op de kostprijs van het produkt, zodat deze vorm van commercialisatie zoniet onmogelijk, dan toch aanzienlijk zou belemmerd worden.

De gevolgen liggen voor de hand. De hoeveelheden welke per spoor verzonden worden, hetzij rechtstreeks naar de verbruiker, hetzij naar de kleinhandelaar, zijn absoluut niet te onderschatten. Een beperking van afzet langs dit kanaal, zou niet alleen een verminderd verbruik van vis in ons land voor gevolg hebben, maar eveneens een verminderde vraag naar het produkt in de kustvismijnen, waaruit een verminderde prijs zou volgen, waarvan de reder het slachtoffer zou worden.

Het komt ons voor dat er toch een zekere anomalie schuilt in de toepassing van de tarieven van de N.M.B.S. Waarom geen speciaal tarief voor de verzendingen van vis ? Veel te kostelijke zaak en we hebben nu al elk jaar deficiet, antwoordt de N.M.B.S. ! Maar, wanneer nu produkten van grote waarde verzonden worden, is het toegepast tarief hetzelfde dan dit voor produkten van een kleinere waarde. Voor een colli van 5 kg waarvan de waarde bvb. 1.000 fr zou bedragen, wordt een zelfde tarief toegepast als voor een colli vis van 5 kg. Het is nu duidelijk dat de verzendingskosten van de vis relatief de kostprijs veel zwaarder drukken per kg. dan wel voor het andere zeer kostelijke produkt.

Wanneer nu de N.M.B.S. inderdaad een aanpassing van de verzendingskosten overweegt, dan ligt hierin wellicht een element, nl., dat bij de toepassing van de verzendingstarieven het element «kostprijs van het verzonden produkt» samen met het gewicht, in overweging dient genomen.

We menen ook dat de heer Ch. Heger, Minister van Landbouw, zijn collega de heer Minister van Verkeerswezen mocht wijzen op het feit dat een verhoging van de verzendingstarieven van de N.M.B.S. voor de viscolli een nefaste invloed zal uitoefenen op een belangrijk gedeelte van het visverbruik. Het zou maar normaal zijn moest voor deze tak een bijzondere tarief toegepast worden, zodat het visverbruik zou aangemoedigd worden in plaats van belemmerd. Veeleer dan het streven naar het afschaffen van de visverzendingen, zou het Ministerie van Verkeerswezen moeten ijveren om deze commercialisatievorm aan te moedigen.

Verzending van viscollis door de groothandel van de kust naar het binnenland geschiedt immers al meer dan 35 jaar, en heeft het visverbruik fel in de hand gewerkt, inzonder in de plattelandsgemeenten waar een gevestigde kleinhandelaar is. Van bijzonder belang is het feit dat het verbruik van vissoorten welke in het binnenland minder gekend waren aldus gelanceerd werd, zoals bvb. blauwe en witte leng, lommen, wolven, tijgers en schollen. Voor 10 jaar was de vraag naar deze soorten praktisch nihil en nu is er een degelijke vraag naar.

J. VAN BROECK.

BUITENLAND

IERLAND

Volgens een rapport van de Amerikaanse Ambassade in Dublin, is het verbruik in Ierland van vis met 11 % gestegen in 1964 en met 13 % in 1965.

Steeds in 1965 bedroeg de aanvoer van vis 28.500 ton voor een waarde van 180. mlj. F. tegen 24.000 ton ter waarde van 150. mlj. F. in het vorig jaar. Bij een gelijke produktie van schaaldieren in 1964 en 1965 steeg de waarde in 1965 tot 55 mlj. F.

De aanvoertoename van visprodukten kan worden toegeschreven aan de inspanningen va de Ierse Visserijdirektie die de diepzeevisserij wenst aan te moedigen o.m. door het toekennen van financiële steun aan hen die boten wense te bouwe. Het gevolg hiervan is, dat de aanvraag van een bouwvergunning een nog nooit gekend niveau bereikte en reeds een 100-tal licen-

AFVAARTEN

DER VISSERSVAARTUIGEN UIT DE Oostendse haven

DONDERDAG 26-5-1966

IJsland . O.80 — O.317 — O.269 — O.331.
Kanaal : O.114 — O.229 — O.118.

VRIJDAG 27-5-1966

IJsland : Z.571 — O.250 — O.318. — O.26 — O.82.
Kanaal : O.151 — O.94 — O.309
West : O.174 — N.738.
Noord : O.192.

ZATERDAG 28-5-1966

IJsland : O.242.
Kanaal : O.180 — O.164.
West : N.276 — N.750.
Oost : O.34.

MAANDAG 30-5-1966

Oost : O.147 — O.181 — O.204.

DINSDAG 31-5-1966

West . N.470 — N.765 — N.710.
Oost : Z.509.
Noop Head : O.335.

WOENSDAG 1-6-1966

IJsland : Z.572 — O.282 — O.239.
Kanaal : Z.482 — O.295.
West : N.701 — O.738 — O.267.
Oost : O.174.
Noord : O.69.

BUITENLAND

NOORWEGEN

De Koninklijke Noorse Raad voor technologisch en natuurwetenschappelijk onderzoek maakt het volgende bekend :

In verband met de lancering van drie raketten voor ruimte-onderzoek vanaf de basis Andoya in Noord-Noorwegen zijn gedurende de periode van 9 mei tot 15 juni 1966 twee gevarenzones aangewezen voor de scheepvaart.

Deze gevarenzones worden begrensd door lijnen getrokken tussen de volgende posities :

a. 69°18' N 16°01' O
69°16' N 15°52' O
69°19' N 15°38' O
69°26' N 15°52' O
69°21' N 16°06' O

b. 69°05' N 7°30' O
71°20' N 1°30' O
73°30' N 9°45' O
71°20' N 15°30' O

Mededelingen omtrent de lancering zullen worden bekend gemaakt door de radio-kuststations van Troms en Hardstad te 0703 GMT en 01718 GMT.

ALGEMENE VERGADERING HAND IN HAND ZEEBRUGGE

Vorige week donderdag kwam in het lokaal «Hotel Central» te Heist a/zee de Beroepsvereniging der Oostkustreders «Hand in Hand» in algemene vergadering bijeen onder voorzitterschap van de heer Neyts Edgard.

Door deze beroepvereniging werakute problemen tot een voldoening gevende oplossing gebracht. Wij denken hier aan o.m. de gechillen inzake de opvangprijs voor de sprot te Zeebrugge, de nieuwbouwkredieten en het vislossersprobleem dat weliswaar geen sanering onderging, maar waarvan de wanverhoudingen toch enigszins getemperd werden.

De handelsafdeling van «Hand in Hand» kende in 1965 een topjaar, zodat het voor de eerste keer mogelijk was hogere ristournes te geven dan de konkurrenten. De verkoop van materiaal werd vooral gekenmerkt door een akkoord welke door de vereniging werd afgesloten met de Apeldoornse Nettenfabriek Von Zeppelin, waardoor de beste Europese deskundigen ter beschikking werden gesteld.

Tenslotte kent ook de amper één jaar geleden opgerichte elektriciteitsafdeling een steeds grotere evolutie.

ENGELAND

Krijgt het stelsel van versnelde beroepsopleiding navolging in het buitenland ?

Het is een onloochenbaar feit dat het stelsel van versnelde beroepsopleiding tot visser, opgericht door de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening, in samenwerking met de Rederscentrale, suksesvolle resultaten kent.

Dit ontgaat ook het buitenland niet en verschillende buitenlandse diensten hebben reeds hieromtrent om inlichtingen verzocht.

Het bemanningstekort in de zeevisserij immers is een aktueel, universeel verschijnsel.

In Engeland, waar totnogtoe geen bemanningsprobleem heerste, beginnen de symptonen daarvan zich nu ook te gevoelen ; vooral te Grimsby heerst er een aktueel tekort. Om hieraan te verhelpen heeft een van Engelans' voornaamste rederijen, de gekende Ross-Group een 40-tal Spanjaarden als het ware ingevoerd. Twee ervan, een 40 en een 44-jarige werden reeds te Grimsby ontvangen.

Precies zoals de meeste Spanjaarden die ook bij ons worden opgeleid, hebben deze mensen nooit op grote treilers of diepzeevaartuigen gewerkt, maar wel op kleinere scheepjes vissend langs de Spaanse kust.

Verwacht wordt dat tijdens de zouerperiode het tekort aan treilerbemanning aldaar op zal lopen tot 100 eenheden.

VISPROPAGANDA TE SINT AMANDSBERG

Tijdens de maand juni zal door het Propagandakomitee ter bevordering van meer Visverbruik te Sint Amandsberg volgend programma afgewerkt worden :

2 JUNI :

Grote voordracht aan de Brugse Poort over konserven, met medewerking van de firma's Globus, Solo, Ozo en Remy-deegwaren, gevolgd door gezellig samenzijn.

4 JUNI :

Voordracht 1ste Schoolkomité Gent met opdienen van een koude visschotel, versierd met produkten van de firmas Globus, Solo, Ozo en Remy, in het vooruitzicht van het winter-zomerfestival 1966.

5 JUNI :

Vispropagandadag in de Familiale school te Sint Amandsberg.

11 JUNI :

Voordracht voor de politie en bedienden van Sint Amandsberg met visproeven en gezellig samenzijn.

26 JUNI :

Vlaamse Foor, 1ste Schoolkomité. Een tent zal opgetrokken worden waar alle vissoorten kunnen geproefd worden, terwijl uitleg zal verschaft worden over de bereidingswijzen, in samenwerking met de firmas Globus, Parlevliet, Solo, Remy.

28/29 JUNI :

Tijdens de prijsuitdeling zullen aan de leerlingen die les hebben gekregen in visbereidingen en zich hierbij lieten opmerken boeken overhandigd worden.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 6/6/66

IJsland : O. 324 (225 vis — 325 kreeft).
Kanaal : O. 235 — O. 218 — Z. 527
Oost : Z. 509 — O. 204 — O. 34
West : O. 192 — O. 147

VERMOEDELIJK MAANDAG

Noord : O. 180

VERMOEDELIJK MAANDAG OF DINSDAG

IJsland: O. 216

DINSDAG 7/6/66

IJsland : O. 85 (1.800 b. t.t.z. 800 kab. gul — 650 bonen — 300 kools — 50 varia)
Kanaal : O. 176 — O. 312 — O. 38
West : O. 267
Oost : O. 181

WOENSDAG 8/6/66

IJsland : O. 237
Noop Head : O. 305
Kanaal : O. 114 — O. 229
Oost : O. 174

OOSTENDSE MARKT IN CIJFERS

ZATERDAG, 28 MEI 1966

IJSLAND			Kreeft	
O.282	18	360	5700	419.500
O.239	19	200	8100	316.548
KANAAL			**Tong**	
O.295	18	40	4500	221.980
OOST			**Tong**	
O.204	2	5	350	27.020
O.34	2	15	620	32.170
N.800	3	40	620	55 220
O.«81	4	40	1200	84 690
O.147	1	5	200	13.870
WEST				
N.750	6	60	—	37.680

DINSDAG, 31 MEI 1966

IJSLAND			Kreeft	
O.81	21	1500	—	577.540
O.236	17	400	8500	467.210
NOOP HEAD				
O.334	16	600	—	362.490
O.228	16	800	—	418.440
KANAAL			**Tong**	
O 159	17	20	4500	233.170
O.156	16	20	4300	212.100
O 301	15	20	3300	171.470
O.115	16	20	3900	200.250
O.37	17	140	2500	187 760
O.275	17	50	4500	271 130
O.249	16	50	4000	223 423
O.66	15	20	3500	173.690
NOORD				
O.457	3	150	—	81.090
O.214	10	180	—	113 800
O.537	5	130	—	79.730
WEST			**Tong**	
O.267	7	60	500	67 580
N.819	4	40	—	25 210
N 765	4	40	—	28.900
N 185	3	30	—	20 000
N 703	8	110	200	78 470
O 77	4	40	—	22.840
N 470	4	50	—	41 750
N.710	5	120	—	71.110
O.142	6	100	—	58.600
OOST			**Tong**	
Z.509	5	40	1300	74.390

WOENSDAG, 1 JUNI 1966

IJSLAND			Kreeft	
O.90	19	1900	—	773.070
Z.572	18	320	7500	430.744
KANAAL			**Tong**	
Z.597	16	40	5000	264.510
O.132	15	30	2200	123 610
Z.482	16	20	2200	116 270
O 141	17	30	4400	240.280
O 160	16	30	3900	204.470
O.369	16	120	2500	213.190
O.346	13	60	200	52.010
OOST			**Tong**	
O.34	4	10	1000	46.290
O.174	4	30	1300	88.160
NOORD				
O.329	10	200	—	115.840
O.247	11	275	—	210.040
WEST				
N.722	6	100	—	72.560
N.738	5	140	—	96.100
NOORDZEE				
O.316	9	900	—	318.250
WEST				
N.701	5	90	—	76.870

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

28-5	9	59.520	1.247.898			
31-5	25	277.500	4.339.318			
1-6	17	249.950	3.442.264			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

30-5	1	24	2.856	119,—		

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

26-5	23	14.075	394.220			28,—
27-5	7	10.802	289.860			26,80
28-5	9	10.476	241.620			23,—
31-5	27	60.120	1.400.000			23,20
1-6	17	41.575	935.600			22,50
	83	**137.048**	**3.261.370**			

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

26-5	1	86	8.336	86,—	106,—	
27-5	1	106	8.488	78,—	82,—	
28-5	5	433	37.723	67,—	106,—	
31-5	18	1.899	124.518	53,—	82,—	
	43	**4.359**	115.3226	44,—	73,—	
			294.391			

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

26-5	23	6.856	294.310			42,90
27-5	7	4.288	219.390			51,10
28-5	9	4.787	171.050			35,70
31-5	27	20.452	912.210			44,60
1-6	17	14.501	624.520			43,06
	83	**50.884**	**2.221.480**			**43,65**

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

26-5	4	1.596	33.664			
28-5	3	3.712	55.820			
31-5	10	17.737	252.119			
1-6	5	9.750	101.680			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

1-6	9	251	19.616	72,—	82,—	78,10

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	26-5	28-5	31-5	1-6
Grote tong — Grosse sole	72-73	70-74	70-74	70-72
Bloktong — Sole moyenne	88—	78-85	80-84	68-76
Fruittong — Sole ¾	80-84	80 82	78-86	——
Schone kleine tong — Petite sole	78-79	65-68	78-77	70-74
Kleine tong — Toute petite sole	50-51	50-54	55-60	48-52
Grote tarbot — Turbot gros	70—	86—	85—	75—
Midd. tarbot — Turbot moyen	——	65-70	65-70	——
Varia — Divers	50—	50—	50—	45-50
Griet — Barbue	——	40-45	45-35	38-40
Pieterman — Grande vive	——	——	——	——
Grote pladijs — Grosse plie	15-18	8-10	10-14	7- 8
Middelm. pladijs — Plie moyenne	22-24	8-10	10-16	7-11
Kleine pladijs — Petitie plie	13-17	5- 6	5- 8	5-12
Deelvis — Portion	——	——	——	——
Kabeljauw — Cabillaud	——	——	28-25	25-26
Gul — Petit cabillaud	20-21	12-23	18-10	12-16
Keilrog — Raie radiée	——	——	——	——
Rog — Raie	——	18-21	21-23	——
Tilten	15-24	16-17	19-20	12-17
Scherpstaarten	——	6- 9	14-16	——
Halve man	——	——	——	——
Grote wijting — Gros merlan	12-13	9-10	11-13	12-13
Kleine wijting — Petit merlan	10-11	8- 5	6- 8	8- 9
Bot — Flet	12-18	8- 4	10- 5	8-13
Schar — Limande	10-12	7- 8	7- 9	10-11
Zeehaai — Aiguillat	11-12	8- 9	10-11	11-12
Zeehond — Chien de mer	——	——	10-11	11-12
Robaard — Grondin rouge	——	——	14-18	——
Knorhaan — Grondin	——	3- 8	4- 5	3- 4

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	28-5-1966	31-5-1966	1-6-1966
Grote schelvis	17,—23,—	21,20-24,60	5,80-30,—
Middelmatige schelvis	9,40-15,—	12,—15,80	13,80-23,60
Kleine schelvis	6,—8,—	7,40-16,40	13,—
Kabeljauw	8,60-13,60	8,20-13,60	8,20-17,40
Gullen	11,—	6,20- 8,40	5,60- 7,80
Wijting	8,—	.....	.....
Schaat	18,40	22,40-23,60	.....
Zeebaars	7,60-11,40	10,—16,40	5,80-18,—
Leng	7,60- 8,—	6,—10,60	7,— 9,—
Schartong	4,60-14,—	15,60	11,—16,—
Heilbot	26,—61,40	19,0-56,—	12,60-61,—
Koolvis	7,— 8,60	5,— 9,60	5,40- 9,80
Hondstong	4,20-13,—	4,40-13,80	6,80-12,40
Zeewolf	6,—12,—	.....	10,40-15,—
Platen	7,20-17,40	.....	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

DONDERDAG 26-5-1966

Z.785	1	150	10	15.850
Z.517	1	100	10	8.150
Z.466	1	100	10	9.450
Z.467	1	50	10	8.080
Z.733	1	100	10	11.730
Z.560	1	200	10	18.710
Z.593	1	200	10	21.190
Z. 22	1	150	10	13.670
Z. 30	1	150	10	14.800
Z.585	2	500	20	25.090
Z.578	1	200	10	16.330
Z.442	1	150	10	14.580
Z.257	1	150	10	14.080
Z.594	1	200	10	19.870
Z 184	1	150	10	15.620
Z.577	1	200	10	21.870
Z.536	1	200	10	22.300
Z.558	1	400	10	32.990

DINSDAG 31-5-1966

Z.349	1	500	20	29.390
Z.562	1	350	15	21.390
Z.430	1	200	15	11.500
Z.516	1	200	15	11.500
Z.516	8	800	60	67.050
Z 460	8	300	45	73.250
Z.428	2	400	20	27.770
Z 570	3	700	25	52.880
Z.564	15	4000	100	273 950
Z.184	1	150	10	10.210
Z.262	5	1100	80	111.230
Z. 24	2	400	10	18.480
Z 579	3	350	25	36 810
Z.465	5	1000	50	75.560
Z 473	3	500	15	26 130
Z.552	2	500	10	23.740
Z.199	10	350	150	110.210
Z.544	2	500	10	22.700
Z.435	4	1000	30	78.280
Z. 22	2	600	20	25.870
Z 471	2	600	20	32.450
Z.405	7	1100	60	94.120
Z.603	7	100	100	89.180
Z.548	3	500	20	35.950
Z 474	2	300	10	15.110
Z 551	1	100	5	9.240
Z.410	1	300	10	11.570
Z.560	2	300	20	16.100

WOENSDAG 1-6-1966

Z.472	2	400	15	18.470
Z.455	2	500	15	16 510
Z 581	7	1000	70	87.790
Z 546	15	2800	90	191 980
Z.431	7	1000	90	103.060
Z.462	7	500	80	85.120
Z.504	11	100	90	82.240
Z.508	1	300	10	14 650
Z.585	1	300	10	15.500
Z.555	2	400	10	19.620
Z.569	4	700	40	68.750
Z. 30	2	600	20	34.520
Z.419	4	1500	40	76.150
Z.545	4	1600	40	73.280
Z.785	2	200	20	15.740
Z 562	2	500	20	23.210
Z.471	1	150	10	9.010

Over te nemen zeer bekende vishandel, drukke handelsligging te Antwerpen. Winst fr. 60.000 p. maand, kan opgedreven worden. Frigoinstallatie. Spotprijs weg. Dubbel bedrijf : fr. 400 000. Schrijven : M.160 Publ. Alpha, Lamorinièrestr. 58, Antwerpen, die doorzendt. (5808V)

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

26-5-1966

N.720	11.860	N.788	1.310
N.734	14.104	N.753	6.390

28-5-1966

N.805	17.045	N.737	21.416
N.449	17.359		

31-5-1966

N.762	11.933	N.730	11.219
N.715	35.673	N.763	26.832
N.744	46.933	N.761	46.933
N.753	15.930	N.491	40.855
N.734	14.475	N.728	25.358

1-6-1966

N.732	33.916	N 209	47.090
N.753	6.464	N.788	9.160
N.725	5.050		

GENT

Van 21 tot 27 mei 1966

Tongen 3/4 150 fr., v/kleine 110 fr. en kleine 75 fr.; Tarbot grote 140-160 fr., midd. 110 fr., kleine 65 fr.; Griet 130 fr., kleine 65 fr.; Grote iek 30-44 fr.; Kleine iek 35 fr.; Iek 3de slag 25 fr.; Schelvis midd. 68-75 fr.; Heek midd. 25-40 fr.; Rog 60-70 fr.; Vleugels 90 fr.; Kabeljauw 60-94 fr.; Gullen 25-32 fr., repen 72 fr.; Wijting 28-32 fr.; Rode knorhaan 30-35 fr.; Zeebaars repen 60-72 fr.; Haringshaai gepeld 60-110 fr.; Heilbot 130-140 fr.; Verse garnalen 60-160 fr.; zalm 220 fr. geep (meivis) 50-60 fr.

BRUSSEL

Van 21 tot 27 mei 1966

Tongen 3/4 160 fr., v/kleine 115 fr., kleine 80 fr.; Tarbot grote 155 fr., kleine 75 fr.; Griet 135 fr., kleine 70 fr.; Grote iek 35-46 fr.; Platjes 24 fr.; Schelvis midd. 72-80 fr. kleine 35 fr.; Rog, vleugels 90-100 fr.; Kabeljauw 75-90 fr.; Gullen, repen 76 fr.; Hozemondhamme 95 fr.; Wijting 30-36 fr.; Rode knorhaan 38 fr.; Zeebaars repen 70-78 fr.; Heilbot 125 - 145 fr.; meivis 55-70 fr.; verse garnalen 75-95 fr.; gepelde garnalen 365 fr.; kreeftjes 100 fr.

Algemene Vergadering van de Koöperatieven HULP IN NOOD en S.C.A.P.

Vrijdag jl. kwam in het lokaal «Zeemansverlangen», te Oostende de Algemene Vergadering bijeen van de koöperatieve Maatschappijen «Hulp in Nood», en «S.C.A.P.», respectievelijk onder het voorzitterschap van de hh. Vlieinck Victor en Lambrecht Emiel. Met de onderstaande gegevens blijkt duidelijk de gezonde werkink van deze koöperatieven en het grote nut voor onze visserij.

UIT HET JAARVERSLAG VAN HULP IN NOOD

We hebben reeds zo dikwijls ons jaarverslag geopend met een verwijzing naar de totale verliezen die Hulp in Nood, praktisch ieder jaar, onveranderd te dragen kreeg. Verheugend was toen echter telkens het feit, dat er bij deze verliezen, doorgaans geen mensenlevens verloren gingen. Het afgelopen jaar is ons echter ditmaal niet zo gunstig geweest. Behalve het verlies van de Z.453 en van de nieuwe treiler O.188 van reder Frans Van der Veen, kwam de ganse bemanning van dit laatste vaartuig in de golven om. Het past hier dan zeker ook dat we voor deze moedige mensen, die een leven van hard labeur en plichtsbesef met de dood bekochten, rechtstaande, een minuut ingetogen stilte bewaren.

Verleden jaar schreven we, dat Hulp in Nood in 1965 terug de kaap der tien miljoen premieontvangsten zou overschrijden. Dit werd, op heel weinig na, bijna verwezenlijkt. Inderdaad telt Hulp in Nood aan premieontvangst voor 1965 het bedrag van 9.937.659 fr., hetzij slechts weinig onder de tienmiljoengrens. Hier dienen we er echter op te wijzen, dat de nieuwe vaartuigen, bijna alle stalen schepen zijn, die de minimumpremie betalen en dat aldus, naar verhouding van het verzekerd kapitaal, in absolute cijfers gezien, minder premie werd ontvangen. We leggen de nadruk op «absolute cijfers», want de nieuwe stalen vaartuigen zijn voor de maatschappij een gezonder risiko, hetgeen vooral uit de statistiek der schadegevallen zal blijken.

Ten overstaan van 1964 noteren we dus een meer-ontvangst van tweehonderd duizend frank. We menen dat de ontvangsten aan premies zich rond de tienmiljoengrens zullen stabiliseren. Bij Hulp in Nood komt het er inderdaad in de eerste plaats niet op aan, veel vaartuigen te verzekeren, maar een gezond risiko te verzekeren. In dit opzicht werden verscheidene vaartuigen niet aanvaard en sommige zelfs geweerd. Het is tevens een waarborg voor die reders die zich finantiële moeiten getroost hebben voor de bouw van een nieuwe eenheid en ook voor hen die grote zorg besteden aan hun vaartuig, opdat de reserven van Hulp in Nood niet zouden aangewend worden voor vaartuigen die een onverantwoord risiko daarstellen en waarvan zelfs de exploitatiemogelijkheden boven het hoofd van de betrokken reder uitgegroeid zijn. Het weren uit de verzekering van dergelijke eenheden, of het niet-aanvaarden der zelfde, zou tevens een vingerwijzing moeten zijn voor de reder en hem er toe brengen tot nieuwbouw over te gaan voor eigen baat en profijt. We kennen inderdaad reders die zich aan een oud vaartuig totaal geruineerd hebben, of meer, nog steeds bezig zijn het te doen. In 't open Europa van morgen zullen zij met hun verouderde vaartuigen en apparatuur, zeker de konkurrentie niet kunnen doorstaan.

Aan nieuwbouweenheden kende Hulp in Nood in 1965, niet dezelfde aangroei als in 1964. Dit komt ook wel enigszins door het vertragend ritme van de ekonomische hoogkonjonktuur en ook door de beperkende maatregelen in de kredietverlening.

Tegenover 1.158, Brt voor een verzekerde waarde van 61.025.000 fr. in 1964 is dit werkelijk beduidend minder. Hulp in Nood dient dan ook zoveel mogelijk de nieuwbouw te bevorderen en in dit opzicht is het toekennen van leningen voor nieuwbouw, mits de nodige waarborgen, zeker verantwoord. Ook de gunstige premievoet voor nieuwgebouwde vaartuigen is stimulerend in die zin.

Aan de hand van de vergelijkende tabel der laatste jaren, is het opvallend hoe het aantal verzekerde vaartuigen in 1965 teruggelopen is, terwijl daarentegen het verzekerd kapitaal slechts van 3 % verminderde.

In de rush naar modernisatie sneuvelden veel marginale uitbatingen. De uitbating van een moderne visserijeenheid is heden ten dage werkelijk een finantieel probleem, terwijl men anderzijds niet meer renderend kan uitbaten wanneer men niet over een «up-to-date» vaartuig en apparatuur beschikt.

Sommige reders wagen het experiment niet, van een nieuw vaartuig, en verkiezen hun eenheid in de hoek te leggen. Dit is zo waar dat de opliggende eenheden zelfs een hinder en een gevaar zijn gaan vormen voor de varende eenheden.

Dit alles brengt met zich mede dat het aantal uitbatende rederijen vermindert, terwijl het totaal geïnvesteerd kapitaal, praktisch gelijk blijft, zoniet verhoogt. Dit is niet alleen een nationaal, maar zelfs een internationaal verschijnsel. Modernisatie en rationalisatie, grotere eenheden met immer sterkere P.K., maar inkrimping wat het aantal betreft. Ook Hulp in Nood ondergaat hier deze wet van het aantal. Voegen wij daaraan toe dat onze maatschappij verscheidene eenheden, hetzij geweigerd, hetzij geweerd heeft, en het wordt aldus begrijpelijk dat het aantal eenheden verminderd is. Voor onze maatschappij biedt dit echter een voordeel in die zin, dat het verzekerd risiko gezonder wordt, en dat Hulp in Nood aldus de premievoet voor de verzekering zo laag mogelijk kan blijven houden.

Onze vloot telt voor het ogenblik 185 eenheden voor een verzekerd kapitaal van 386 miljoen. De gemiddelde waarde per eenheid is hier 2.089.000 fr. Ten overstaan van 1964 is dit een verhoging van 300.000 fr. per eenheid. Als we nu echter in aanmerking nemen dat een modern stalen garnaalscheepje reeds meer dan twee miljoen frank kost, is de hoge gemiddelde verzekerde waarde, allerminst nog een verrassing.

TABEL DER GEMIDDELDE VERZEKERDE WAARDE

Jaar	Vaartuigen	Verzekerd kapitaal	Gemiddelde waarde
1960	242	316.810.000	1.309.000
1961	228	309.921.000	1.403.000
1962	218	297.087.000	1.363.000
1963	203	317.913.000	1.566.000
1964	223	398.320.600	1.786.000
1965	185	386.469.327	2.089.028

De verhoging van de gemiddelde verzekerde waarde zal niet alleen blijven aanhouden, maar zich zelfs nog versterken. De toekomstvloot zal zeker bestaan uit een verminderd aantal eenheden, zeer modern opgevat en kwalitatief uitgerust, waarvan de produktiemogelijkheden immer groter zullen worden. Een geluk is het in die zin wel, dat, met minder vaartuigen en dus met minder bemanning, in totaal meer produktiekapaciteit geboden wordt, zoniet zou het probleem van de rekrutering van het scheepsvolk zich nog veel scherper stellen.

Aan de hand van bovenstaande tabellen zien we dat slechts Nieuwpoort kon stand houden, wat betreft het aantal verzekerde eenheden. De westhaven wordt ook minder beroerd door de modernisatie. We zouden bijna kunnen zeggen dat Nieuwpoort traditionalistisch en konservatief is ten overstaan der andere havens. Zou de bouw van de N.800 van reder Plaetevoet misschien het sein op groen zetten voor de nieuwbouw te Nieuwpoort ?

Wat Zeebrugge en Oostende betreffen, stellen we een vermindering vast in het aantal verzekerde eenheden. We wezen hoger reeds op het feit dat de nieuwbouw heel wat minder was in 1965, terwijl anderzijds een aantal vaartuigen door de eigenaars uit de vaart genomen werden en nog andere eenheden door Hulp in Nood geweigerd of zelfs geweerd werden.

Het verzekerd kapitaal verminderde met zeventien miljoen te Oostende en met vier miljoen te Zeebrugge. Te Nieuwpoort kregen we een verhoging van verzekerd kapitaal van 9 miljoen, te danken aan de nieuwgebouwde eenheid N.738 en aan de van de haven van Zeebrugge overgenomen eenheid N.491 en het bouwrisiko van de N.800 «Duc in Altum».

Het gemiddelde verzekerd kapitaal per eenheid verhoogde gevoelig voor de drie havens, niet zozeer door nieuwbouw, maar meer door het uitvallen van oude vaartuigen met geringe verzekerde waarde. Aldus krijgen we voor de drie betrokken havens, respektievelijk volgende getallen :

Jaar	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
1963	2.30.000	1.858.000	1.080.000
1964	2.130.000	1.860.000	1.100.000
1965	2.534.000	2.232.000	1.310.000

Deze cijfers van verhoogde gemiddelde verzekerde waarde zijn normaal te noemen ten overstaan van de voortschrijdende vernieuwing der vloot.

SCHADEGEVALLEN

In 1965 werden 289 schaden aangegeven tegenover 282 en 278 voor de jaren 1964 en 1963. Gezien voor deze drie beschouwde jaren onderscheidelijk 185, 223 en 203 eenheden verzekerd waren, is het aantal schadegevallen per varende eenheid dus gevoelig verhoogd. In 1965 hebben we aldus 1,56 schadegevallen per varende eenheid tegenover 1,26 voor 1964

en 1,37 voor 1963. Over het algemeen kunnen we zeggen dat de motorschaden verminderd zijn en de rompschaden vermeerderd. Dit komt in de eerste plaats door het feit dat de vernieuwing van de motoren een snelle evolutie gekend heeft en zelfs in verscheidene oude vaartuigen een nieuwe motor ingebouwd werd. Anderzijds veroorzaken krachtiger motoren ook gemakkelijker zware rompschaden.
Ingedeeld per thuishaven krijgen we voor Oostende 86 schadegevallen, tegenover 149 voor Zeebrugge en 54 voor Nieuwpoort. Volgens het aantal varende eenheden, maakt dit voor Oostende 1,8 schadegevallen per vaartuig en voor Zeebrugge en Nieuwpoort onderscheidelijk 1,6 en 1,2. De Oostendse vloot bezorgt de maatschappij dus, relatief gezien, de meeste schadegevallen en Nieuwpoort het minst.
Wat de totale verliezen betreffen verloren Oostende en Zeebrugge elk één vaartuig, nl. de O.188 en de Z.453, voor een verzekerde waarde van respektievelijk 4.000.000 en 865.000 fr., terwijl Nieuwpoort, zoals in 1964 trouwens, hiervan gespaard bleef. Het zijn terug de totale verliezen die de schadestatistiek zeer ongunstig beïnvloed hebben, en wel in die zin, dat de maatschappij niet meer aan dezelfde voordelige voorwaarden heeft kunnen herverzekeren.
In 1965 werd voor 15 % niet herverzekerd. Het desbetreffend aandeel van Hulp in Nood als tussenkomst in de Totale Verliezen en Opslepingen bedraagt voor 1965 de som van 878.288 fr. De detail hiervan is voornamelijk een eigen tussenkomst van 600.000 fr. in het totaal verlies van de O.188, en van 129.750 fr. voor de Z.453. Het saldo, zijnde 148.538 fr. werd door Hulp in Nood betaald voor diverse opslepingen. Anderzijds werd echter een besparing aan herverzekeringspremie verwezenlijkt van 812.237 fr. Het eigen aandeel van 15 % in de herverzekering bracht dus een verlies mede van 66.051 fr. Hopen we dat 1966 in dit opzicht een gunstiger jaar wordt, in acht genomen dat ons eigen aandeel in de herverzekering voor dit jaar 50 % bedraagt.
Behalve het aandeel van 15 % van Hulp in Nood in de herverzekeringsschaden, staan we dit jaar voor het eerst gekonfronteerd met een post «Toeslag op Opslepingen». Gezien de maatschappij van oordeel was, dat de tarieven van de opslepingen, een aanpassing vergden, werd door Hulp in Nood een aanvullende vergoeding toegekend van ongeveer 20 % op het opslepingstarief.

Hieraan besteedde Hulp in Nood, met inbegrip van de «Ramingen voor nog hangende schadegevallen», de som van 86.966 fr. Ondertussen werd voor 1966 deze tariefverhoging door de herverzekeraars aanvaard en in de herverzekeringsvoorwaarden opgenomen.

Onder de afgehandelde schadegevallen werden terug 39 gevallen afgewezen voor diverse oorzaken, waarvan 22 in aangiften van Eigen Schaden, 13 bij Schaden aan Derden en 4 bij Schaden door Derden. De meest voorkomende oorzaak van afwijzing bij de Eigen Schaden, is de aangifte van een risiko dat niet gedekt is door de polis. Bij Schade aan Derden is het vooral de betwiste verantwoordelijkheid. Diverse oorzaken zijn «Franchise», «nalatigheid bij het indienen der bewijsstukken» en niet-gedekt zijn wegens verzuim van premiebetaling. Traditiegetrouw kregen we natuurlijk terug een paar regelingen onder Partijen zelf, waarbij de maatschappij over het hoofd gezien werd !

BALANS- EN UITBATINGSREKENING

De kredietzijde van de uitbatingsrekening leert ons dat het de verkoop van gronden zijn die, samen met de post interesten, de maatschappij toegelaten hebben, een batig overschot te verwezenlijken waardoor de beheerraad aan de Algemene Vergadering kan voorstellen tien % van de gestorte premies voor gewoon risiko te boeken op het voorbehoudingsfonds der leden. De sterkte van Hulp in Nood, is dus haar kapitaalvorming, want zonder dit bezit zou niet aan de huidige voorwaarden kunnen verzekerd worden en geen aandeel in het voorbehoudingsfonds uitgekeerd. Inderdaad belopen de premieontvangsten slechts 9.937.000 fr terwijl de debetzijde van de uitbatingsrekening ons leert dat de uitgaven 10.943.000 fr bedragen. We mogen dus vrij schrijven, dat de reders, voor iedere frank die ze aan premie betaalden, 13% meer terugkregen onder de vorm van gedekt risico en diensten, terwijl hen dan nog eens tien % uitgekeerd wordt als aandeel in 't voorbehoudingsfonds. Aan uitgekeerde en voorziene schaden werd 3.472.483 fr besteed, aan totale verliezen 4.865.000 fr, aan uitgekeerde en voorziene opslepingen ruim één miljoen, aan tussenkomst in herverzekeringsschaden 791.756 fr en aan aanvullende opslepingsvergoeding 54.256 fr, hetgeen ver de premies overtreft. Dit bewijst dus ten overvloede dat de kapitaalvorming en het wijs finantieel beleid van uw beheerraad, haar vruchten heeft afgeworpen, en dat zeer oordeelkundig met de reserven van de maatschappij werd omgegaan.

Aan herverzekeringspremie betaalde Hulp in Nood, 4.880.000 fr tegenover 4.320.000 fr in 1964. Tegenover een vermindering aan verzekerd kapitaal, schijnt deze verhoging eerder paradoksaal. Hier dient echter niet uit het oog verloren, dat wij voor het jaar 1965 voor 85 % herverzekerd waren, tegenover slechts 80 % in 1964.

Het besteed aktief aan «onroerende goederen» is verder teruggelopen en wel van 5.241.505 fr in 1964 tot 3.832.909 fr in 1965. Dit is een gevolg van de verkoop van gronden te Stene, waardoor het anderzijds Hulp in Nood mogelijk werd de toegekende scheepskredieten van 7.543.000 fr in 1964, op te voeren tot 8.127.900 fr in 1965 en de leningen aan de zustermaatschappijen S.C.A.P en Hand in Hand te Zeebrugge, te verhogen van 7.906.000 fr tot 10.606.000 fr. Hiermede blijft Hulp in Nood trouw aan haar gedragslijn, de cooperatieve maatschappijen te helpen en aldus rechtstreeks mede te werken aan het drukken van de kostprijs der scheepsbenodigdheden, hetgeen de reders in de uitbating van hun bedrijf ten zeerste ten goede komt.
De post «Debiteuren» voor 'n bedrag van 818.957 fr. is voornamelijk samengesteld uit twee door ons toegekende hypotheekleningen, toegestaan aan de kopers van onze villa's te Den Haan. Deze gewaarborgde hypotheekleningen brengen de maatschappij een interest op van 7%.

In het passief wijzen wij op de substantiele verhoging van het provisiefonds voor zware rampen, en wel van 13.483.000 fr in 1964 tot 14.456.000 fr in 1965. Dit werd verwezenlijkt door een statutair aandeel van 332.493 fr in de winst van het boekjaar 1964 en door de toepassing van art. 35 van de statuten bij opzegging en/of uitsluitingen.

De post kapitaalaandelen is in verhouding van het kleiner aantal verzekerde eenheden, teruggelopen van 44.865 fr tot 43.095 fr. Het voorbehoudingsfonds is eveneens verminderd en wel van 5.785.511 fr tot 5.201.149 fr Dit is voor het grootste gedeelte als gevolg van de verbeurdverklaring van het aandeel van verscheidene reders die gemeend hebben de maatschappij zonder geldige reden te moeten verlaten. Dit bedrag kwam ten goede aan het Provisiefonds voor zware rampen, dat aldus een evenredige verhoging kende. Het voorbehoudingsfonds zal in de loop van het huidige boekjaar nog gevoelig verminderen, gezien de beheerraad de beslissing genomen heeft, het gezamelijk voorbehoudingsfonds over de jaren 1955, '56 en '57 aan de rechthebbende leden uit te keren.

De vooruitgeboekte premies bedragen slechts 873.415 fr tegenover 2.080.601 fr. in 1964. Dit illustreert op zijn manier, het teruglopen van in aanbouw verzekerde eenheden in het jaar 1965.

Het batig overschot ten bedrage van 1.348.397 fr ligt ruim 58.000 fr hoger dan verleden jaar. Het wordt ter beschikking gesteld van de Algemene Vergadering aan wie we voorstellen, een bedrag van 10% van de gestorte premies voor gewoon risico vrij te geven, ten voordele van het voorbehoudingsfonds der leden en de rest over te dragen aan het Provisiefonds

BESLUIT

De cijfers van dit jaarverslag leren ons terug, dat Hulp in Nood, dank zij de vruchten van haar kapitaalvorming, de belangen van haar leden ten zeerste heeft gediend. Er werd terug meer aan de leden uitgekeerd dan het totaal der ontvangen premies. Het doel dat de maatschappij zich altijd voor ogen heeft gesteld en waarvan zij zich, niettegenstaande sommige aanvallen en kritieken, nooit heeft laten afleiden, namelijk, een zeer sterke onafhankelijke finantiele positie, is praktisch bereikt. Het is een van de mooiste geschenken die uw beheerraad, bij dit vijf en twintigste jaarverslag, de leden kan aanbieden. Dank zij de cooperatieve organisatie van onze maatschappij, gaan de voordelen van deze kapitaalvorming terug naar de leden zowel klein als groot.

Het is daarom ook dat Hulp in Nood altijd de cooperatieve gedachte aangemoedigd heeft en de gelden die onze maatschappij, de zustercooperatieven zoals S.C.A.P. en Hand in Hand Zeebrugge, onder goede waarborg, ter hand stelde, kan dan ook slechts de algemene instemming wegdragen. Het heeft de uitbatingskosten van de rederijen gevoelig doen verminderen. We vragen ons inderdaad af, wat deze uitbatingskosten zouden geworden zijn zonder de cooperatieven, waardoor vreemde maatschappijen de hand vrij zouden hebben in de prijsbepaling der goederen en diensten. Deze maatschappijen moeten nu de cooperatieven volgen. De kapitalen die hierdoor voor de visserij gewonnen werden, zijn benaderend niet te schatten, maar zijn zeer zeker van aard geweest om de visserij er bovenop geholpen te hebben. Hulp in Nood zal op deze weg blijven voortgaan en leiding geven. In dit opzicht zijn haar initiatieven, zoals het verlenen van scheepskredieten, waaraan zij op dit ogenblik reeds meer dan acht miljoen besteed heeft, ten zeerste richtinggevend. Inderdaad is het absoluut noodzakelijk dat de vloot een voortdurende modernisering ondergaat. De praktijk heeft immers aangetoond dat de reders die tot nieuwbouw overgingen hun exploitatiemogelijkheden gevoelig verhoogden. Het is dan ook jammer dat sommigen, waarvan de exploitatiemogelijkheid boven het hoofd gegroeid is, zich aan een oud schip ruineren of bezig zijn het te doen. Het past hier daarom te wijzen op het prachtig werk dat Hulp in Nood reeds verwezenlijkt heeft in het bevorderen van de modernisering van de vloot. De maatschappij dankt hierbij haar leden om de medewerking, ze dankt eveneens de Hogere Overheid voor haar medewerking en raad. Ze dankt onze herverzekeraars voor het groot vertrouwen dat ze jarenlang in ons hebben.

In onze dank betrekken we verder de maritieme overheden met de waterschouten van Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge, onze raadgever, de h. Heymans, de heren Verhoest Johan, Dedrie Louis en ten slotte onze agentschappen te Heist en Nieuwpoort die allen hun steentje bijbrachten om Hulp in Nood sterk en goed te maken.

Ter gelegenheid van haar 25-jarig bestaan, geven wij in een afzonderlijke brochure, de historiek van de maatschappij, evenals haar bijzonderste verwezenlijkingen. Het weze een vingerwijziging voor al wie de visserij genegen is en een voorbeeld van wat coöperatieve samenwerking vermag.

UIT HET JAARVERSLAG VAN S.C.A.P.

Voor de negende maal, sedert U ons verzocht het roer in handen te nemen, hebben wij het genoegen U verslag uit te brengen omtrent de werking van Uw coöperatieve, welke in 1948 gesticht werd.

Sedertdien werd er door U een enorme weg afgelegd en is vorig jaar het bouwen van een werkhuis voor motoren, electriciteit en vlotten, één van de laatste initiatieven geworden van Uw coöperatieve samenwerking.

In 1965 werd aan de verdere uitbouw daarvan voortgewerkt en vastgesteld dat, reders welke destijds de coöperatieve de rug toekeerden, nu ook hebben beginnen inzien, dat S.C.A.P. al doet wat in haar bereik ligt om haar leden en de visserij te dienen.

In 1965 werden de magazijnen voor garens, touwwerk en wires volledig heringericht. Een afdeling nylonnetten werd tot stand gebracht, de afdeling van Apeldoorns nettenfabriek werd overgenomen en getracht wordt, ook deze afdeling meer en meer op gang te krijgen.

Een hervorming van het kader van het personeel werd verwezenlijkt, zodat op het huidig ogenblik S.C.A.P. in haar gehele dienst niet minder dan 12 bedienden en 35 werklieden heeft, waarvan 7 bedienden en 28 werklieden in het werkhuis werden tewerkgesteld.

Buiten de aankopen en verkopen, brengt dit ook kopzorgen met zich in de aktuele problemen die zich op sociaal en financieel gebied stellen.

Het volstaat niet mensen tewerk te stellen, maar men moet ze aan het werk kunnen houden op ogenblikken dat er minder werk is, omdat het onmogelijk is, vandaag door te zenden wat men morgen nodig heeft. Zoals U weet zijn er perioden van opliggen, maar er zijn er ook andere.

Het is in dat opzicht een geluk te noemen, dat we ondertussen akkoorden hebben kunnen afsluiten inzake nieuwbouw, zodat voor de inbouw van motoren, het plaatsen van electriciteit aan boord, ook veel werk kon uitgevoerd, welke de reders zeker voldoening moeten geven als we de prijzen vergelijken met de kwaliteit van het aldus verrichte werk.

Als we nagaan in welke korte tijd en met welk gering kapitaal dit alles verwezenlijkt werd, dan zult ge moeten bekennen dat zulks enig is in zijn aard. Het mag daarom een geluk genoemd worden dat de zustercoöperatieve Hulp in Nood bij wie we einde december nog met 9.106.667 fr. in het krijt stonden, ons het nodige kapitaal geleend heeft in tien jaar af te lossen aan een interest welke we zelfs bij de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid niet zouden kunnen bekomen.

Het vormt een bewijs van wat Coöperatieve samenwerking vermag en wij zijn overtuigd Uw tolk te zijn, wanneer we hier openlijk de beheerraad van Hulp in Nood, met reder Victor VLIETINCK van Heist als voorzitter, bedanken voor hun coöperatieve medewerking aan wie SCAP thans zijn grote bloei te danken heeft.

MATERIAAL & GEBOUWEN

Als we het bilan voor 1965 en vorige jaren overlopen, dan stellen we vast, dat SCAP in de laatste jaren aan gebouwen en werktuigen niet minder dan 15.713.947 fr. heeft besteed, waarop einde 1965 3.879.189 fr. was afgeschreven volgens de wettelijke voorschriften en nog 11.834.758 fr. af te schrijven valt. Daarbij hadden we einde 1965 een bezit aan stock van 6.560.906 fr., zodat SCAP zonder de aktuele meerwaarde van zijn gebouwen te rekenen, een betaald bezit heeft van niet minder dan 22.274.853 fr., waarop op 31 december 1965 aan leningen van H.N. en diverse, 10.248.748 fr. verschuldigd was, zodat het kapitaal van 4.305.300 fr. door de leden in de coöperatieve belegd, een werkelijke waarde van 12.026.105 fr. heeft en dit, zonder rekening te houden met de meerwaarde van de gebouwen welke in die periode opgetrokken werden.

Dit alles had zich nog veel sterker kunnen doen voelen, moesten de coöperateurs in de mogelijkheid zijn geweest, hun winstaandeel gedurende een drietal jaren te laten staan omdat daardoor enorm grotere mogelijkheden hadden kunnen geschept worden. Om 53 miljoen frank zaken te doen, zoals dit in 1965 het geval was, moet men immers over een kapitaal van minstens tien miljoen frank beschikken.

De werkhuizen met de steiger vertegenwoordigden op einde december 1965, een waarde van 8.960.937 fr. Zij hadden daarenboven 1.870.145 fr. betaalde waar in stock.

Het nieuw gebouw van de mekaniek, kostte sedert zijn oprichting 3.338.249 fr., plus 2.074.278 fr. aan machines en 722.965 fr. aan gereedschappen.

Het gebouw van de electrische afdeling kostte 1.967.778 fr., de machines 102.260 fr. en de gereedschappen 175.074 fr. Voeg daarbij de kostprijs van de steiger, welke 580.333 fr. beliep, zodat einde 1965, deze in totaal 8.960.937 fr. vertegenwoordigden. Hierop werd tot einde 1965 reeds 996.943 fr. afgeschreven.

Sommigen hebben de oprichting van deze afdeling fel gekritikeerd en beweerd, dat dit geld in het water gooien was omdat het nooit zou opbrengen.

Anderen hebben gemeend dat ook hier zo spoedig mogelijk winstaandelen zouden hoeven uitgekeerd te worden en zijn reeds ongeduldig dat zulks einde 1965 nog niet het geval is geweest.

De meningen kunnen hieromtrent verdeeld zijn, maar ofwel dient een politiek gevolgd van goedkoop werk en aanrekenen van kostprijs van lonen en materialen, ofwel dienen we te doen zoals andere werkhuizen, dezelfde hogere lonen per uur aanrekenen en aan de leden die er kwamen herstellen een winstaandeel op het einde van het jaar uitkeren.

Wij menen dat in dit beginstadium, het beste is, de politiek van goedkope lonen verder toe te passen en er vooral voor te zorgen dat de mensen er goed en met kwaliteit bediend worden in afwachting dat het uitvoeren van werken voor anderen ons toelaten ook hier dividenden uit te keren. Deze werkhuizen gingen er immers in 1965 schitterend op vooruit.

Rekening houdend dat de uitrusting en de constructie in totaal 8.361.885 fr. plus 599.052 fr. (in 1965) is 8.960.937, beliep, moet aanvaard worden dat, vooraleer van winst kan gesproken worden hierop elk jaar ongeveer tien ten honderd dient geamortiseerd.

Waar in 1964 in de mekanische afdeling voor de leden en anderen, voor 3.849.804 fr. aan werken werden uitgevoerd en in de electrische afdeling dit 2.376.645 fr. bereikte, of in totaal 6.226.449 fr., zo verhoogde dit cijfer voor beide afdelingen in 1965 tot 10.596.178 fr., 't zij een verhoging van 70 % waarop na aftrek van alle kosten, plus 524.663 fr. aan afschrijvingen en ongeveer 160.000 fr. aan ristournes op fakturen, een netto overschot bleef van 426.178 fr., wat voor een tweede exploitatiejaar ons toelaat te zeggen, dat eens de zwaarste afschrijvingen der gebouwen en algemene onkosten gedeeltelijk voorbij, ook hier misschien reeds volgend jaar een bijkomende ristourne zal kunnen aangekondigd worden; zo we er in gelukken andere werken dan die voor de leden uit te voeren.

Het is aan U te overwegen of het tot stand komen van die werkhuizen voor de ganse visserij rechtstreeks en onrechtstreeks zijn groot nut had.

Het is aan U er voort Uw vertrouwen aan te schenken en wat geduld te hebben omdat geen mirakels kunnen verwezenlijkt worden en gij allen moet beseffen, dat alleen Uw gezamenlijke inspanningen ons mogelijkheden moeten geven welke gij anders niet hadt.

HET MAGAZIJN

Dit is steeds ons zorgenkind geweest omdat veel leden zeer grillig zijn, vandaag dit willen, en morgen er niet meer naar kijken, zodat hierdoor in het verleden dikwijls verliezen werden geboekt.

Vooral in de garens, waarin er steeds een geweldige evolutie in prijs en kwaliteit is vast te stellen, ligt het delikate van de verkoop, omdat de gedachten zo verscheiden zijn, dat het volstaat een kwantum in te doen om er twee maanden later te blijven mee zitten. Ook dit jaar hebben we dit opnieuw met garens en wires ondervonden.

Bestendig wordt er gestreefd naar betere kwaliteit en naar de goedkoopste prijzen. En in dat opzicht menen we U toch te mogen zeggen dat, alhoewel onze wires niet altijd van de goedkoopste zijn, de kwaliteit zo uitstekend is, dat ze velen reeds van een verlies van visboedel gered heeft.

Wat onze garens betreft, menen we dat én prijs én kwaliteit U volledige voldoening moeten geven en dat de prijzen en ristournes voor het jaar 1965 toegepast, U toelaten te zeggen dat gij in Uw coöperatieve uitstekend gediend wordt en in 1966 op de huidige aankoopprijzen U zeker geen goedkoper prijzen en beter kwaliteit zult vinden.

De evolutie is in dat opzicht echter zo sterk, dat bestendige waakzaamheid geboden blijft. Dat U ons hierin zeer behulpzaam kunt zijn, is een feit. Elke wenk, mededeling of raad zullen we graag ontvangen, want het is niet met «klaps van de kaai» dat we vooruit kunnen.

Aan garens verkochten we in 1965 voor meer dan 2 miljoen frank, waarin polyfa 848.733 fr. en courlène, dat het duurste is, 791.611 fr. bereikten. Aan echte Engelse kabel werd 1.289.494 fr. verkocht tegen 556.648 fr. aan Belgische welke nochtans minder kosten.

Ook de verkoop van onze caoutchouc bollen ging, dank zij de goede kwaliteit, geweldig de hoogte in en vertegenwoordigde reeds 355.706 fr., zonder te spreken van de diverse verkopen in magazijn van allerhande kleine benodigdheden welke reeds 649.660 fr. bereikten. En

ook hier kan nog zeer veel vooruitgang worden gemaakt als elkeen maar zijn steentje wil bijbrengen om de coöperatieve samenwerking te bevorderen.

In het licht van dit alles gezien, mag gezegd worden dat de verkopen in magazijn in 1965 de som van 6.306.165 fr. bereikte, tegen 5.665.167 fr. in 1964.

Daarenboven moet rekening gehouden worden met het feit dat alle aangelegenheden electriciteit en mekaniek aanbelangend, waaronder de wisselstukken waarvan de verkoop niet minder dan **1.099.834 fr.** bedroeg, naar de werkhuizen overgeheveld werden en niet meer gerekend worden tot de verkoop van het magazijn.

DE VERKOOP VAN GASOIL — OLIE — ESSENCE EN LICHTE FUEL

Dat dit gedeelte de voornaamste levensbron is geworden van onze maatschappij, is een feit.

De verhuring van de oude tank aan Caltex bracht zorgen mee. De opbrengst van die huur was in 1965 slechts 124.801 fr. tegen 173.299 fr. in 1964.

Einde februari 1967 is ook dit kontrakt door onze voorgangers aangevangen, ten einde en zal in het kader van de centralisatie en de belangen van onze coöperatieve, dienen nagegaan te worden, in hoeverre het nodig en nuttig is over een groter eigen opslagplaats te beschikken om in gevallen van schaarste en stakingen, meer bestand te zijn tegen prijsschommelingen zoals we er deze winter opnieuw gekend hebben.

De totale verkoop van gasolie beliep in 1965 niet minder dan 18.037.181 liter tegen 15.127.575 liter in 1964.

Deze van lichte fuel bereikte 915.283 liter tegen 414.158 liter in 1964 en de essence verkoop beliep 99.226 liter in acht nemend de beperkte uren en dagen van verkoop.

De verkoop van gasoil aan de visserij ging er echter slechts lichtjes op vooruit, nl. van 12.384.660 liter in 1964 naar 12.754.520 liter in 1965.

Dit is voornamelijk te wijten aan het uit de vaart trekken van verschillende vaartuigen, zoals de O.153, O.87, O.155, O.166, O.265 en de O.348, en het verlaten van de maatschappij door de O.118 en de O.329, welke een mindere verkoop van ongeveer anderhalf miljoen liter teweeg moesten brengen.

Ook de likwidatie van de Froid Industriel bracht een mindere verkoop met zich welke zich in 1966 nog meer zal doen gevoelen. De verkoop van extra zware fuel verminderde insgelijks tengevolge van de versmelting van zekere maatschappijen.

Integendeel neemt de verkoop van gasoil in stad toe, daar deze van 2.052.915 liter in 1964 tot 2.386.627 liter in 1965 gestegen is.

Ook hier dient een groter krachtinspanning gedaan en is het ons aller plicht bij familie en vrienden aan te dringen opdat zij bij S.V. S.C.A.P. kliënt zouden worden. Want van dit alles hangen de financiële resultaten af welke ons op het einde van het jaar moeten toelaten Uw ristournes zoveel mogelijk te verhogen.

DE FINANCIELE RESULTATEN

Aan de hand van dit overzicht heeft de beheerraad gemeend een verdere voorzichtige politiek inzake uitkering der winsten te moeten voeren, rekening houdend met het beperkt kapitaal waarover we beschikken en de enorme uitbreiding welke SCAP genomen heeft.

In dit licht gezien, werd de hiernavolgende beslissing genomen:
GASOIL : ristourne 0,85 fr. tegen 0,70 fr. in 1964 en 0,55 fr. in 1963.
SMEEROLIE EN VETTEN : 15 %, waarvan 10 % reeds in de loop van het jaar werd uitgekeerd.

MAGAZIJN EN VLOTTEN : 15 % waarvan reeds 5 % werd uitgekeerd.
ESSENCE : 25 ct. per liter in plaats van 20 ct. in 1964.

Aan de aandeelhouders wordt verder op hun aandelen een intrest verschaft van 5 % en op de door hen verschafte leningen 6 %.

Verder zal van elkeen zoals vorig jaar, 30 % van zijn ristourne in kapitaal omgezet worden volgens de categorie van vaartuigen waartoe hij behoort, totdat hij het bedrag bereikt heeft welke voor zijn categorie voorzien is.

Om de coöperatieve toe te laten over de nodige fondsen tot verdere uitbreiding van de maatschappij te beschikken, zal onder de leden een innerlijke obligatie lening worden uitgeschreven. Deze lening zal bestaan uit schuldbrieven van 5.000 fr., voorzien van rentecoupons die een jaarlijkse intrest van 6 % zullen opbrengen.

De inkomrechten als lid blijven op 1.000 fr. bepaald.

Aldus beoogt de beheerraad de nodige kapitalen te bereiken voor de verdere ontwikkeling van SCAP.

BESLUIT

Waar de totale verkoop toen in 1956 het roer omgegooid werd, 12.051.683 fr. beliep en vorig jaar tot 44.123.266 fr. was uitgegroeid, werd voor 1965 de som van 53.395.095 fr. bereikt, een brutowinst overlatend van 23.838.133 fr., welke na betalingen der lonen, algemene onkosten en afschrijvingen op gebouwen en materialen, een nettowinst overlaat van 15.200.516 fr. tegen 11.997.054 fr. in 1964 en dit met een kapitaal welke in 1965 slechts de som van 4.305.300 fr. bereikte.

Als men daarenboven weet, dat de hoogste en laagste officiële prijzen voor mazout in 1965 tussen 1,77 fr. en 1,81 fr. beliepen, wat een gemiddelde betekende van ongeveer *1,78 fr.* per liter en dat daarop een ristourne gegeven wordt van 0,85 fr. per liter VOOR GANS HET JAAR, dan mag aangenomen worden dat de gemiddelde prijs van de mazout voor elk lid 0,93 fr. bedroeg voor zowel de kleine garnaalvisser als de grote reder, waardoor eens temeer bewezen wordt, wat samenwerking onder klein en groot vermag.

We willen dan ook dit verslag niet sluiten zonder hulde te brengen aan de leden en in 't bijzonder aan Uw beheerraad en voorzitter voor de wijze waarop zij ons bijgestaan hebben in de soms delikate en moeilijke taak welke we hier en in de visserij in 't algemeen te vervullen hebben

We weten en zijn bewust, dat de coöperatieve samenwerking met allerlei middelen en voor allerlei redenen meestal uit persoonlijk belang, bestreden wordt.

Maar dat mag U allen niet beletten de coöperatieve gedachte hardnekkig te verdedigen en indachtig te zijn dat vóór U, hier kleine mensen, zoals voorzitter Pol VERBANCK, de eerste stoot hebben gegeven van een grootse gedachte en in U het bewustzijn hebben doen ontstaan dat alleen de coöperatieve samenwerking een visserij groot kan maken.

Velen onder U beleven op het huidig ogenblik misschien een zeer vruchtbare exploitatie en kennen een zekere welstand.

Velen onder U hadden hier echter niet meer gezeten, waren ze niet gesteund geweest door de Coöperatieve.

In 1958 waren velen onder ons de ondergang nabij. Toen waren de prijzen van de mazout bv. tussen 1,75 fr. tot 2,30 fr. per liter en werd er U een ristourne gegeven van maximum 5 à 10 ct.

Thans is de officiële prijs van de mazout niet alleen meer stabiel gemiddeld 1,78 fr., maar bereikte gij dit jaar een teruggave van 0,85 fr., 't zij 45 th. op de officiële prijs.

Hetzelfde kan gezegd worden van de garens en de talrijke andere zaken, welke door U moeten aangeschaft worden op een ogenblik dat de kostprijzen in alle domeinen sedertdien 50 t.h. de hoogte zijn ingegaan. U hebt dit te danken aan uw samenwerking waarvan zelfs de tegenstanders, van de coöperatieve grote voordelen hebben.

S.C.A.P. wordt stilaan in de Europese Economische Visserij Gemeenschap aanzien als een der meest markante voorbeelden van coöperatieven.

Laat ons samenwerken opdat in Europa van Uw coöperatieve zal mogen blijven gezegd worden, dat zij de beste is van ons vasteland.

Wij willen hiermede sluiten en hen bedanken die benevens U, daaraan hebben medegeholpen omdat ook zij hun steentje hebben bijgebracht in het verwezenlijken van dit resultaat.

Wij vernoemen in de eerste plaats de H.H. Praet, Louis Dedrie, Albert Vanroose in het werkhuis, Mevrouw Everaert en Mr. Maene en hun medewerkers voor de algemene leiding en de heer Jozef Deroose met het bestuur van Hand in Hand Zeebrugge, die bewezen hebben dat zij het groot nut ervan inzien.

Ons slotwoord gaat tenslotte naar verschillende scheepswerven van wie we mogen getuigen, dat de innige samenwerking welke reeds onder ons bestaat, er veel heeft toe bijgedragen om dit resultaat te bereiken.

Wij van onze kant zullen betrachten de verdere bloei van de s.v. S.C.A.P. te bewerken opdat er zal mogen van blijven gezegd worden dat zij tot de beste coöperatieve van de Europese Economische Visserijgemeenschap behore.

De direkteur.
P. VANDENBERGHE.

Marktoverzicht Zeebrugge

Markt Zeberugge

In de week van 26 mei tot en met 1 juni boden er 83 vaartuigen hun vangsten aan, daarvan was het grootste deel afkomstig van de Noord en de Kust. Slechts twee van het Kanaal en vijf van de West.

Voor de 50.884 kg tongen die werden aangevoerd waren de afname prijzen lager dan vorige week, dit is vooral door het feit dat grotere tongsoorten achterwege bleven en de kleinste niet alleen het grootst in aanvoer waren, maar zoals gewoonlijk het laagst in prijs. De totale opbrengst bedroeg 2.221.480 fr. met een gemiddelde prijs van 43,65 fr. het kg. De tarbotafname was eveneens vrij laag, de aanvoer in aanmerking genomen. De grieten daarentegen waren in trek. Aan ronde vissoorten was er een groot tekort zodat de prijs vrij hoog opliep en renderend was voor alle sorteringen, evenzo was het gesteld met de wijtingsoorten.

Slechts aanvoer van steenschol en zeeduivels van het Kanaal en de West, en dan nog in vrij kleine hoeveelheid. De platvisaanvoer beperkte zich hoofdzakelijk tot kleinere soorten, zoals deelvis en meiers; praktisch geen aanvoer van grotere soorten, die toch ook geen prijs kregen, de kleine hoevelheid in aanmerking genomen. Haaien en zeehonden vonden een vlugge afname evenals de robaards, kleine scharren en knorhanen, haalden minimumprijzen.

Aan roggevis was er en groot tekort met het gevolg dat de prijzen vrij hoog kwamen, zelfs de kleinste slag bereikte 11 fr.

Totale aanvoer 50.884 kg tongen en 1.724 bennen vis brachten ca 3.261.370 fr op.

GARNAALAANVOER

Voor de 43 vangsten werden er 4.359 kg garnalen aangevoerd voor een totaal bedrag van 294.391 fr., de eprijzen schommelden tussen de 44 en de 106 fr. het kg.

DINSDAGMARKT

VEEL VAARTUIGEN

Niet minder dan 27 vaartuigen hebben hun vangsten gelost, daarvan was er slechts 1 vaartuig van het Kanaal en 2 van de West, de overige kwamen van de Noord en de Kust. Voor 20.452 kg tongen waren de afname prijzen renderend. Van 66 tot 69 fr. voor de grote tong, van 66 tot 73 fr. voor de bloks en van 72 tot 80 fr. voor de fruits. De middensorteringen behaalden van 65 tot 76 fr. voor de schone kleine en van 45 tot 49 fr. voor de kleine. De kleinste slag behaalde van 28 tot 35 fr. voor de TP en van 25 tot 28 fr. voor de slips, de gemiddelde prijs bedroeg 44,60 fr. voor een totale opbrengst van 912.210 fr.

De grote tarbotsoorten waren in kleine mate vertegenwoordigd, van 69 tot 73 fr. en de middenslag van 50 tot 55 fr. Voor de grietsoorten werden prijzen geboekt die scchommelden tussen de 35 en de 45 fr. voor de grote en van 28 tot 30 fr. voor de middenslag. Steenschol van het Kanaal van 9 tot 37 fr .en de zeeduivels van 27 tot 49 fr.

Zeer weinig ronde vissoorten werden er binnengebracht, zodat de prijzen sterk opliepen van 18 tot 25 fr. voor de kabeljauws, van 13 tot 15 voor de gullen en van 10 tot 13 voor de kleinste slag. Wijtingsoorten vielen eveneens in de smaak, van 13 tot 14 fr. voor de grote en van 8 tot 10 fr. voor de kleine. Alhoewel de platvissoorten niet bijzonder groot waren in aanvoer, waren de prijzen toch beneden peil, de grote van 10 tot 15 fr., de middenslag van 13 tot 15 fr. Voor de kleinere soorten werden prijzen betaald van 7 tot 9 fr. voor de deelvis en van 4,40 tot 6 fr. voor de meiers, deze laatsten waren het grootst in aanvoer. Voor de robaards waren de prijzen goed, van 10 tot 12, deze van de knorhanen minder, van 3,60 tot 7 fr., de Engelse soldaten volgens sortering van 16 tot 18 fr. De roggevis kwam uitsluitend van de West, de prijzen waren dan ook zoals vorige week winstgevend, van 23 tot 26 voor de grote roggen, van 22 tot 23 voor de tilten en van 19 tot 21 fr. voor de halve mans, zelfs de katroggen van 10 tot 11 fr.

De besommingen : van 9.240 fr. voor de Z.551 tot 111.230 fr. voor de Z.262, en van 11.500 fr. voor de Z.430 tot 75.560 fr. voor de Z.465. De Kust, van 11.570 voor de Z.410 tot 23.740 fr. voor de Z.552. Het Kanaal bracht voor de Z.564 met 4.000 kg tongen 273.950 fr. op. De West, van 73.250 voor de Z.460 tot 110.210 voor de Z.199.

WOENSDAGMARKT

TONG GOEDKOPER

De aanvoer was kleiner dan verwacht, van de 17 vaartuigen kwamen er 8 van de Noord, 2 van de West, 1 van het Kanaal, de overige waren Kustvissers. De prijzen van de 14.501 kg tongen waren iets in prijs afgenomen, de grote van 67 tot 69 fr., de bloks van 69 tot 70 en de fruits van 74 tot 77 fr. De middensortering van 64 tot 74 fr., de kleine van 42 tot 50 fr en de TP van 29 tot 34 en van 23 tot 26 fr. voor de slips, deze laatste twee soorten waren het grootst in aanvoer, dit gaf 'n totale opbrengst van 624.520 fr. met een gemiddelde prijs van 43,06 fr.

Zoals verwacht waren de tarbots duurder, van 70 tot 79 fr. en de middenslag van 55 tot 62 fr. De grietsoorten bleven praktisch konstant, van 39 tot 45 fr. voor de grote en van 25 tot 31 fr. voor de middenslag. Ronde vissoorten waren opnieuw een zeldzaamheid zodat de prijzen de hoogte ingingen van 18 tot 27, voor de kabeljauwvis, de gullen van 13 tot 15 en de kleine gullen van 9 tot 13 fr. Voor de haaien en de zeehonden werden prijzen geboekt van 9 tot 12 fr. en van 9 tot 10 fr. De weinige robaards brachten het tot 18 fr. en de knorhanen van 3,60 tot 7 fr. Praktisch bleven de platvisaanvoer en prjizen gelijk aan deze van gisteren, de grote van 9 tot 14 fr., de middenslag van 10 tot 14 en de 3e slag van 13 tot 14 fr. De kleinere soorten bekwamen van 7 tot 11 en de meiers van 4,40 tot 7 fr. De scharretjes haalden van 3,20 tot 4 fr. De steenschol van 13 tot fr. stijgend en de zeeduivels van het Kanaal en de West van 25 tot 55 fr. De robaards bekwamen van 12 tot 18 fr. en de Engelse soldaten van 11 tot 18 fr.

Niettegenstaande er praktisch geen rogevissoorten werden aangevoerd, gaven de prijzen de indruk te dalen naar het einde van de markt, de keils werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 23 en de 25 fr., de grote roggen van 19 tot 23 fr., de tilten van 17 tot 19 fr. en de halve mans van 12 tot 18 fr.

De opbrengst : voor het Kanaal de Z.546 met 191.980 fr. De West, van 82.240 fr. voor de Z.504 en de Z.462 met 85.120 fr. De Noord van 18.470 fr. voor de Z.472 tot 103.060 fr. voor de Z.431, van 34.520 fr. voor de Z.30 tot 87.790 fr. voor de Z.531. De Kust, van 9.010 fr. voor de Z.471 tot 16.510 fr. voor de Z.455 — Fr.

MARKTBERICHTEN ZEEBRUGGE

	31-5-1966	1-6-1966	
Tongen, grote	66,—69,—	67,—69,—	.....
blok	66,—73,—	69,—170,—	.....
fruit	72,—80,—	74,—77,—	.....
schone kl.	65,—76,—	64,—74,—	.....
klein	45,—49,—	42,—50,—	.....
t. pet.	28,—35,—	29,—34,—	.....
slips	25,—28,—	23,—26,—	.....
Tarbot, gr.	69,—73,—	70,—79,—	.....
midden	50,—55,—	55,—62,—	.....
varia	30,—43,—	30,—43,—	.....
Griet, groot	35,—45,—	39,—45,—	.....
midden	28,—30,—	25,—31,—	.....
Pieterman	.....	.....	.....
Pladijs, groot	10,—15,—	9,—14,—	.....
midden	11,—13,—	10,—14,—	.....
klein	13,—15,—	13,—14,—	.....
Deelvis	7,— 9,—	7,—11,—	.....
Myers	4,40- 6,—	4,40-7,—	.....
Kabeljauw, groot	18,—25,—	18,—24,—	.....
Gul, groot	13,—15,—	13,—15,—	.....
klein	10,—13,—	9,—13,—	.....
keil	.....	23,—25,—	.....
rog	23,—26,—	19,—23,—	.....
t.	22,—23,—	17,—19,—	.....
scherpst.	16,—20,—	11,—18,—	.....
halve mans.	19,—21,—	12,—18,—	.....
teelt	15,—16,—	10,—11,—	.....
katrog	10,—11,—	9,—10,—	.....
Wijting, groot	13,—14,—	11,—15,—	.....
klein	8,—10,—	12,—13,—	.....
Schar	3,20- 4,—	3,20- 4,—	.....
Doornhaai	10,—13,—	9,—12,—	.....
Zeehond	8,—10,—	9,—10,—	.....
Roobaard	10,—12,—	12,—18,—	.....
Knorhaan	3,60- 7,—	3,60- 7,—	.....
Steenschol	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....
Kv.	.....	.....	.....
Schelvis, groot	.....	.....	.....
klein	9,—37,—	13,—31,—	.....
Steenschol	27,—49,—	25,—55,—	.....
Zeeduivel	16,—18,—	11,—18,—	.....
Sold.	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

Voor nieuwbouw en herstelingen van schepen

N.V.

BELIARD-MURDOCH

(5007V)

Berichten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

RECEPT VAN DE WEEK

RODE ZEEBAARS IN RODE WIJN

Een typisch portugese bereiding

Bereidingstijd : 20 min.
Kooktijd : 35 min.

VOOR 4 PERSONEN :

- **1 schone rode zeebaars**
- **voor het visnat : 1 wortel, 1 ajuin in dunne plakjes gesneden, een groentenruiker en 2 dl water**
- **150 gr. ajuin in dunne plakjes gesneden**
- **2 à 3 dl goede rode wijn**
- **zout, peper en nootmuskaat**
- **enkele ontpitte olijven en enkele kappertjes**
- **boter**

BEREIDING :

- **De filets van de rode zeebaars afhalen.**
- **De 150 gr. ajuin in dunne plakjes gesneden, laten stoven in de helft boter en de helft olie. Wanneer ze gaar zijn ze opzij leggen.**
- **Met de visafval (huid, graten) samen met de wortel, één in dunne plakjes gesneden ajuin, de groentenruiker, zout, peper, 2 dl water, een visnat maken dat ongeveer 20 min. moet koken.**
- **De filets van de rode zeebaars in een geboterde pan leggen en overgieten tot ze volledig ondergedompeld zijn met de helft visnat en de helft rode wijn. Zout, peper en nootmuskaat aan toevoegen. Zachtjes laten koken.**
- **Van zodra de filets gekookt zijn, ze op een warm dienstbord leggen.**
- **Het kooknat in een kom opwarmen en binden met een weinig boter. Kruiden aanpassen indien dit nodig is, de ajuinen toevoegen samen met enkele ontpitte olijven, enkele kappertjes en een goed stuk boter.**
- **Over de visfilets gieten en zeer warm opdienen.**

De wereld der zeevissen

door J. VAN BROECK, direkteur van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik



6. DE DOORNHAAI

1. BENAMING :

Latijnse : Acanthias vulgaris (Risso)
Squalus acanthias (Linné 1758)
Spinax acanthias (Linné)
Franse : Aiguillat tacheté
Engelse : Common spiny-fish ; Picked dogfish ; Spurdog.
Duitse : Dornhai

Bij ons wordt hij ook Pighaai of Sparhaai genoemd.

Hij dankt de naam doornhaai aan de stekels welke zich aan de voorrand van beide rugvinnen bevinden, waarin aan de bovenzijde een kleine giftklier zit.

2. VORM EN KENMERKEN :

Het *lichaam* van de doornhaai is afgerond, langwerpig met versmalde staartsteel ; de grootste diameter bevindt zich ter hoogte van de borst. De kegelvormige snuit is zeer langwerpig.

De *ogen* zijn ovaal en hebben geen knipvliezen. De *mond* is zeer groot, waarin zich een karakteristiek gebit bevindt : nl. met driehoekige *tanden* waarvan de punten zijdelings gericht staan ; een boord van deze punt is de snijdende kant van de tand. De laterale *kieuwspleten* zijn kort. 5 in aantal, en bevinden zich boven de borstvinnen.

De *huid* is glad wanneer men de doornhaai betast van de kop naar de staart toe, maar zeer ruw in tegenovergestelde richting. De *ruglijn* is zichtbaar maar het duidelijkst afgetekend tussen de twee rugvinnen. De *buiklijn* is rechtlijnig.

De groei van de jongen is vrij langzaam.

7. VOEDING :

De doornhaai is wreedaardig en wraatzuchtig. Hij voedt zich voornamelijk met vissen, schaaldieren, zeesterren, haring, sprot, wormen, sardienen en makrelen. Hij valt soms kabeljauwen en schelvissen aan welke zo groot zijn als hijzelf en scheurt ze in twee.

8. BIJZONDERHEDEN :

Het vlees is wit en zeer smakelijk. Het wordt wel eens als zeepaling verkocht. Van de lever wordt een zeer goede olie gemaakt.

De twee *rugvinnen* verschillen weinig van elkaar. De eerste is echter wat vierhoekig, terwijl de tweede kleiner is. De eerste bevindt zich tussen de borst- en buikvinnen en de tweede tussen de buikvinnen en de staartvin. Beide rugvinnen worden voorafgegaan door een stekel. Deze stekel is echter minder ontwikkeld bij de eerste rugvin dan bij de tweede. Bij de eerste rugvin is deze stekel kraakbeenachtig op de inplantingsplaats en voor de rest hoornachtig. Hij vertoont duidelijk een gleuf aan de achterkant.

De *borstvinnen* zijn sterk ontwikkeld en zijn sikkelvormig. De *staartvin* is tweelobbig. De rug-lob is het meest ontwikkeld.

De *aarsvin* ontbreekt. De *luchtzak* welke zich niet ver van de achterste kant van het oog bevindt is breed.

3. AFMETINGEN :

Het mannetje van de doornhaai wordt max. 1 m lang en ongeveer 3 kg zwaar. Het vrouwtje wordt max. 1,2 m lang en kan een gewicht behalen van 7 à 10 kg.

4. KLEUR :

De rug van de doornhaai is donkergrijs of grijsblauw en heeft, vooral bij de jonge exemplaren, lensvormige witte vlekjes. De buikzijde is witachtig.

5. MILIEU EN VERSPREIDING :

De doornhaai is een kustvis, voornamelijk in de herfstperiode, in de eerste plaats van de gematigde zone, maar komt ook voor in de noordelijke zeeën en tropen. Het is dus een wereldbewoner. Hij verkiest de ondiepe wateren en leeft meestal in groep. Men treft hem vooral aan in de Noordatlantische Oceaan, de Baltische zee, de Golf van Gascogne. Aan de Europese kusten wordt hij veel aangetroffen.

Het is een haaisoort welke door de Belgische vissers, vooral in het najaar, veel gevangen wordt.

6. VOORTPLANTING :

De doornhaai is levendbarend, d.w.z. de jongen verlaten het ei wanneer dit nog in de baarmoeder is.

De vrouwtjes zijn zeer vruchtbaar, maar de dracht is langer dan bij eender welke andere haaisoort. Ze dragen 18 à 22 m. De jongen komen op de wereld wanneer ze 20 à 25 cm lang zijn. Het wijfje schenkt het leven aan 4 à 8 jongen welke 20 à 30 cm lang zijn. Het voortbrengen geschiedt van de lente tot het einde van de zomer.

Bij de geboorte zijn de jongen planktonisch, d.w.z. dat ze geen enkele vrijwillige beweging kunnen uitvoeren. Ze zijn voorzien van een reservezak met voedingsmiddelen, waarvan ze zich voeden.

De propaganda-aktiviteit in andere landen

Met het doel in dit verband gedokumenteerd te zijn en met het oog te kunnen beschikken over een vergelijkingsbasis hebben we de nationale propaganda-comités van de E.E.G.-landen verzocht ons te willen mededelen :

a. hoe hun werking gefinancierd wordt ;
b. welke aktiviteiten ze aan de dag leggen om het visverbruik in hun land te bevorderen.

Met een schrijven van 14/5 ll., deelde ons de heer A. de Coudekerque-Lambregt, direkteur van het «Comité Nationale de propagande pour la consommation du poisson» uit Frankrijk de samenstelling van hun budget mede, alsmede de aanwending ervan.

Graag delen we de inhoud van dit schrijven mede aan de belanghebbenden.

A. VORMING VAN HET BUDGET :

(1) Een parafiscale taks van 2,5 Fb per duizend wordt geheven op de aanvoeren en eerste aankopen. Dit levert jaarlijks ongeveer 3.500.000 Fb op.
(2) Een toelage van het Ministerie van Nationale Opvoeding en

Bij de Propagandavereniging voor meer Visverbruik

Kultuur.

(3) Toelagen aan visventers voor de aankoop van een camionnette, door het commissariaat Generaal van de produktiviteit.

B. AKTIVITEITEN :

1. Publicatie van een maandblad :
Marée de France, verspreid onder 25.000 viskleinhandelaars waarbij deze op de hoogte worden gehouden van de werkzaamheden van het comité en waarbij hen inlichtingen verstrekt worden over de visserij en de commercialisatie van vis.

2. Propagandamateriaal :
— receptenboekje ;
— een brochure «zeevis, natuurlijk voedsel», bestemd voor de huishoudsters, huishoudonderwijs en gemeenschappen ;
— brochure «zeevissen op de tafel» bestemd voor de geneesheren ;
— een handboek voor de viskleinhandelaars ;
— een affiche : «eet zeevis, U zult zich beter voelen» ;
— een serie van 30 postkaarten met afbeeldingen van vissoorten in kleuren ;
— een spel in kleuren om te verspreiden onder de kinderen.

3. Beroepsopleiding van kleinhandelaars :
Deze cursus bevat onderricht in verband met de prestatie van de vis, de franse taal, rekenen, tekenen, hygiene, wetgeving, enz. Het doel ervan is het bekomen van een bekwaamheidscertificaat van winkelbediende.
Deze cursussen worden mede gefinancierd door een toelage van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Kultuur.

4. Uitwerking van een type-camionnette :
Het doel is de visventers aan te sporen hnn wagen te moderniseren teneinde goede vis te verkopen op het platteland. De normen van deze camionnette zijn erkend door het Commissariaat Generaal van de produktiviteit die in dit verband een subsidie verleent aan de winkeliers welke zich een dergelijke wagen aanschaffen.

5. Deelname aan de kookdemonstraties :
Ingericht door «Gaz de France». Aldus worden er jaarlijks 300 ingericht. In deze demonstraties wordt 1/3 van de plats met vis bereid.

6. In meerdere foren en jaarbeurzen :

Er wordt een stand opgericht in meerder foren en jaarbeurzen waarin visfilets gebakken en gedegusteerd worden. Tijdens deze foren wordt een receptenwedstrijd georganiseerd in de hotelscholen, huishoudscholen, enz.

7. Langs de radio :

Langs de radio worden er interviewuws gehouden over de zeevisserij. Gegevens over de aanvoer van vis worden medegedeeld.

8. Dokumentaire films :

Over de zeevisserij en de kookkunst worden uitgeleend.

9. Pedagogische films :

Worden uitgeleend onder de scholen.

10. Deelname aan proefnemingen :

Betreffende bereiding van vis door de centra van het huishoudonderwijs.

11. Deelname aan pedagogische culinaire dagen :

Ingericht door de «Gaz de France». Dit bestaat meestal uit conferenties, kookdemonstraties, projektie van films, enz.

12. Instelling van regionale propagandacomités :
Deze helpen het Nationaal comité bij haar aktie.

Wardje Beauprez overleden



Vorige week donderdag overleed in de leeftijd van 79 jaar Wardje Beauprez, die in onze visserijmiddens en dan heel speciaal in de vishandelbedrijven een zeer gekende figuur was. Hij werd geboren te Oostende op 2 oktober 1887 en trad reeds op 13-jarige leeftijd in dienst als «schrijver» bij de vishandelaar Pol Herssens. Wardje wilde echter spoedig op eigen vleugels vliegen en dit gebeurde dan ook in 1909 toen zijn patroon overleed.

Vanaf dit ogenblik ontplooide Wardje zich niet enkel tot een zeer bekwaam zakenman maar bovenal tot een voorvechter van de vishandelaars. Bij herhaling ging hij bij de bevoegde diensten te Brussel aankloppen om op bepaalde wantoestanden te wijzen. Het telegram dat hij op 12 februari 1940 tot de Koning richtte verwekte overigens grote opschudding in de betrokken middens. Sedert enkele jaren heeft Wardje evenwel de viskommerce stil gelegd en kon hij van 'n rustige oude dag genieten.

Wardje Beauprez werd dinsdag jl. in alle intimiteit ten grave gedragen.

Ons blad biedt aan de familie Beauprez haar oprechte blijken van deelneming.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

11/103(T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/16-1966.

Gedurende de periode van 6 tot 11 juni 1966, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door de artillerie in de grote sektor. Deze oefeningen worden gehouden op de werkdagen van 0800 tot 1100 GMT (0900 tot 1200, plaatselijke tijd) en van 1300 GMT (1400, plaatselijke tijd) tot zonsondergang. Zij worden 's zaterdags geschorst om 1200, plaatselijke tijd.
De schikkingen van B.a.Z. 1/17-1966 zijn van kracht.
(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 20-5-'66 — H. 42925).

11/104(T) Lombardsijde. — Schietoefeningen op luchtdoel.
Zie B.a.Z. 1/19-1966.

Schietoefeningen op luchtdoel zullen plaats vinden in de sector Lombardsijde van 6 tot en met 10 juni 1966.
(Med. Mar. Com. Oostende 13-5-'66 — H. 42906).

11/105(T) Rede Zeebrugge. — Baggerwerken. Lichtboei tijd. gelegd.

Positie : 51°20'35"N — 3°09'00"E.
Een gele stompe lichtstortboei gemerkt «Br. & W. West 2» werd tijdelijk gelegd in bovenstaande positie. Afk. : Iso 8 sec.
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»).
(Med. Loodswezen Oostende 13-5-'66 — H. 42905).

11/106 Schelde. — Zandvliet. Opruimingswerken wrak «Ada» geëindigd.

Positie : 51°21'12"N — 4°14'47"E.
De opruimingswerken van het wrak «Ada» zijn voltooid.
De tijdelijk uitgelegde 4 gele werkboeien werden opgenomen.
Het wrak werd afgedregd op 120 dm.
B.a.Z. 6/60(T)-1966 vervalt.
(Zie Belg. krt. «Schelde»).
(Med. Antwerpse Zeediensten 18-5-'66 — H. 42918).

NEDERLAND

11/107 Westerschelde. — Everingen. Proefnemingen geëindigd. Lichtboei opgenomen.

Positie : ± 51°23'.5N — 3°47'.0E.
De in onderstaand B.a.Z. vermelde proefnemingen zijn geëindigd. De tijdelijke groene lichtboei is opgenomen en het tijdelijk vaar- en ankerverbod opgeheven.
B.a.Z. 23/169(T)-1965 vervalt.
(Zie Belg. krt «Schelde»).
(Ned. B.a.Z. 1481 — H. 42926).

11/108(T) Westerschelde. — Terneuzen. West Buitenhaven. Ondiepte.
Baggermolen gezonken.
Zie B.a.Z. 2/38(T)-1966.

1. Positie : ± 51°20'.5N — 3°49'.0E.
In de West Buitenhaven even beE de havenas, werd ter hoogte van de in bovengenoemd B.a.Z. vermelde persleiding, een ondiepte aangetroffen. In verband hiermede mogen schepen met een diepgang van meer dan 15 vt de West Buitenhaven niet opvaren zonder toestemming van de Rijkshavenmeester te Terneuzen.
2. Positie : ± 51°20'.3N — 3°49'.0E.
In de West Buitenhaven ter hoogte van de meerstoelen 3 en 4, is een baggermolen gezonken. Het wrak is gemarkeerd door een wrakscheepje dat de voorgeschreven seinen toont.
Indien schepen moeten wachten om te schutten mogen zij niet verder opvaren dan stoel 5.

(Zie Belg. krt. «Schelde»).
(Ned. B.a.Z. 1358(T) — H. 42902).

11/109 Westerschelde. — Bocht van Walsoorden. Wrak.

Op 51°23'09"N — 4°02'11"E aanbrengen een ondiepte van 123 dm «Wk».
(Zie Belg. krt. «Schelde»).
(Ned. B.a.Z. 1343 — H. 42893).

11/110(T) Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Baggerwerkzaamheden.

Positie steiger van Dow Chemical : ± 51°21'.1N — 4°47'.4E.

Even BeE bovengenoemde steiger worden baggerwerkzaamheden verricht. Daartoe ligt onder de wal, ter hoogte van het wrak beSE de steiger, een perszuiger. Het zand hiervoor wordt in bakken aangevoerd van een baggermolen welke zuigt op de Middelplaat en buiten het vaarwater ligt.

De scheepvaart dient het werkgebied met de nodige voorzichtigheid te passeren.
(Zie Belg. krt. «Schelde»).
(Ned. B.a.Z. 1388(T) — H. 42917).

11/111(T) Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Hoge licht Nieuw Neuzenpolder gewijzigd.

Positie : ± 51°20'.9N — 4°47'.6E.
Het hoge licht Nieuw Neuzenpolder is tijdelijk : S 2 sec. en brandt met verminderde lichtsterkte.
(Zie Belg. krt. Schelde»).
(Ned. B.a.Z. 1326(T) — H. 42893).

DRINGENDE BERICHTEN
(D.B.Z.)
van kracht op 25/5/'66

417. Westhinder-Vlissingen route. — Positie ± 51°22'N — 2°53'.5E.
A 1 lichtboei, radarreflector afgenomen. 161550
433. Blankenberge haveningang. W staketsel. — Positie 51°19'N — 3°06'.5E.
Baken verdwenen. 311020
48. W lijke waakton WH 1 van lichtschip «Westhinder» verdwenen. 080430.

HET VISSERIJBLAD.

vakblad voor visserij en vishandel. Verschijnt elke week en is verkrijgbaar per abonnement of in „Noordzee Boekhandel" Vindictivelaan 22, Oostende.

BUITENLAND

GROOT-BRITTANNIE

VERHOGING VAN DE AANVOEREN VAN BEVROREN VIS

De aanvoeren van bevroren vis te Hull, verhogen zonder ophouden, en het lijkt dat deze toestand zal blijven voortduren, daar meer en meer vriesschepen in de vaart worden gebracht. In 1965 13.168.335 kg tegenover 4.556.787 kg in 1964, ziedaar de evolutie te Hull.

FRANKRIJK

INVOER VAN VISSERIJPRODUKTEN (januari tot december '65)

De lid-landen van de EEG, hebben meer dan de helft geleverd van de visprodukten, ingevoerd door Frankrijk.

Inderdaad, terwijl Frankrijk in totaal 180.644 ton vis heeft ingevoerd, vertegenwoordigt het deel hiervan afkomstig uit de lid-staten 91.866 ton.

NIEUWE DOUANE-TARIEVEN (INVOER)

VIS

1) Geheel, onthoofd en in moten (stukken)

— Haringen, sprot, makreel

E.E.G.-landen : 11,5 % ; minimumheffing van 4 ct/Bruto-kg.
Andere landen : 13,2 %; minimumheffing van 5 ct/Bruto-kg.
Voor de periode van 15.2 tot 15.6 24,5 % ; minimumheffing van 0,10 F/Bruto-kg voor de periode van 16.6 tot 14.2.

— Tonijn, sardien

E.E.G.-landen : 11,5 % ; minimumheffing 4 ct/Bruto-kg.
Andere landen : 28,2 %; minimumheffing 10 ct/Bruto-kg.

— Tong, tarbot, griet en gelijksoortigen

E.E.G.-landen : 8,75 % ; minimumheffing 6 ct/Bruto-kg.
Andere landen : 18,5 % met een bruto-heffing van 0,13 F/Bruto-kg.

— Andere vissoorten

E.E.G.-landen : 11,55 %; minimumheffing 4 ct/Bruto-kg.
Andere landen : 8 ct/Bruto-kg.

2) Filets, vers of bevroren

E.E.G.-landen : 12,25 % ; minimumheffing 8 ct/Bruto-kg.
Andere landen : 24,8 % met een minimumheffing van 17 ct/Bruto-kg.

SCHAALDIEREN

Langousten

a) geheel : E.E.G.-landen : 10,5 %; minimumheffing van 0,35 F/Bruto-kg.
Andere landen : : 27 % met minimumheffing van 0,90 F/Bruto-kg.
b) Staarten : E.E.G.-landen : 12,25 %.
Andere landen : 29 %.

Kreeften

a) geheel : E.E.G.-landen : 10,5 %; minimumheffing van 0,35 F/Bruto-kg.
Andere landen : 21 % ; minimumheffing van 0,90 F/Bruto-kg.
b) Staarten : E.E.G.-landen : 12,25 %.
Andere landen : 26 %.

Garnalen

a) grijze : E.E.G.-landen : 7 % ; minimumheffing van 0,35 F/Bruto-kg.
Andere laanden : 18 %.

b) «Bouquet» :
E.E.G.-landen : 10,5 % ; minimumheffing : 0,35 F/Bruto-kg.
Andere landen : 22,8 %; minimumheffing : 0,60 F/Bruto-kg.

Andere soorten

E.E.G.-landen : 14,8 %

Krabben

E.E.G.-landen : 3,5 %.
Andere landen : 14,8 %

Het wd. Hoofd van de Hydrografie
C. *VAN CAUWENBERGHE*

Gezien :
De Hoofdingenieur-Direkteur van Bruggen en Wegen
J. VERSCHAVE

FINS LAPLAND

Aanleg van visserijhaven in Fins Lapland

Het voornemen bestaat in Vesisaari (Finse deel van Lapland) tegenover Kirkenes, een visserijhaven te doen bouwen voor de Laplandse vissers en de benodigde visserijschepen in Polen te bestellen. Naar verluidt zouden de Poolse offertes hiervoor lager liggen dan die van andere landen.

Een winkel die het Buitenland ons benijdt

Grote artikelkeus, decors, stemming...
Men moet onze grenzen overschrijden
om nog iets te vinden in de aard
van de nieuwe BUTCH Tailors
et Couture "nederzetting" in het Zoute.
U die op een boogscheut ervan bent,
loopt U even binnen uit nieuwsgierigheid. U zal toegeven dat het
nutteloos is kilometers te "verslinden"
om zich wat verder te laten kleden.
...en vergeet U niet dat er midden
in deze "nederzetting" Couture-Tailors
een bar verscholen zit : de B$_i$ BUTCH.
Met vrije toegang, voorkomend,
in de mode, lopen er
op dit ogenblik een keur vedetten
en personaliteiten rond.
BUTCH Couture-Tailors en B$_i$ BUTCH
zijn open alle dagen in de week,
gedurende het hele jaar.
kustlaan 89, het Zoute.

TEUGELOOS TRAWLEN

KRINGLOOP

Trawlen is niet enkel de doelmatigste en meest ekonomische visserijtechniek, het is bovendien het enige effektieve middel voor het bemachtigen van bademvis die uitsluitend nabij, op of in de zeebodem leeft.
In de diepzee of op de kusten, het gebruik ervan is niet meer weg te denken, terwijl in de grote meren en binnenzeeën het vissen met de korre als een rechtstreeks gevaar voor de visstapel aanzien wordt en dientengevolge niet of slechts gedeeltelijk mag worden aangewend.
Omdat het de zee betreft, een zeer algemene term die de grenzeloosheid en de onuitputtelijkheid suggereert, lijkt het alsof alles daarin, ook de meest doeltreffende en vernietigende vangstmethode, ongestraft kan worden gebezigd.
Alsof zonder zorgvuldig opgesteld bevissingsplan, de zee niet zou kunnen worden leeggevist.
Het sleepnet, evenals het andere vistuig, scheepsuitrustingen en detektiemiddelen ondergaan, volharding brengt gewin, voortdurend naarmate de vis verder, dieper en langer moet worden opgespoord en gevangen, aanpassingen die hun optimum rendalibiteit moeten handhaven en zelfs nog opvoeren.
Deze aanpassingen vereisen nochtans steeds meer investeringen voor het vangen van dezelfde hoeveelheid vis, die anderzijds nooit meer dezelfde maat bereikt, als voordien. Uiteindelijk groter kapitaal, mindere rendement, minder opbrengst.



Een « trekje » in de noordelijke Atlantische Oceaan - begin 1965

JUISTE OORDEELVELLING

Waar het de oceaan aangaat kan, gedeeltelijk althans, dit ongunstig verloop opgevangen worden, maar de opvatting «onbegrensd en onuitputtelijk» is nochtans, en dit moet de visser in 't biezonder allicht zelf beginnen gewaar te worden. volstrekt verkeerd. Het is reeds verkeerd wanneer de visstand in zijn geheel beschouwd wordt.
Wa tdan wanneer het om een enkele bepaalde soort gaat, in het geval die ons bezighoudt, de platvis ?
Deze vissoort leeft vooreerst al uitsluitend in de ondiepe zee. Zelfs in de zeer ondiepe wateren.
Alleen al deze kennis wijzigt grondig de opvatting over de onbegrensdheid want ten opzichte van de diepzee is er weinig ondiepte. De levensruimte en daarmede de vangstmogelijkheid van een bepaalde soort is dus niet meer zo grenzeloos en onbeperkt als het op het eerste zicht zou lijken.
De visserij op tong in de zuidelijke Noordzee bvb. geschiedt verder ook niet over de totale oppervlakte van dit gebied, maar alleen in déze zones die voor de tong de onontbeerlijke elementen verenigt om haar bestaan te verzekeren, m.a.w. de tonggronden.
Van de begrippen «onbegrensde zee» en «onuitputtelijkheid» blijft dientengevolge weinig over.
En is betrekkelijk gezien, de zuidelijke Noordzee méér dan een binnenzee, waar dutruktieve middelen gevaar voor de visstand opleveren ?

PRAKTISCHE AANDUIDINGEN

Het is daardoor duidelijk dat de visstand, het kapitaal, van deze (beperkte) visgronden niet zo onuitroeibaar zijn als het lijkt. Trouwens, daar heeft de wetenschap reeds lang genoeg voor gewaarschuwd. Tedereen is daar wellicht al van doorgedrongen.
Maar de wetenschap wordt niet steeds op de voet gevolgd. Zeker niet waneer het een ingewikkelde, uitgebreide sektor die de visserij is, aangaat.
En steeds maar wordt, ondanks de kennis van de broed- en trekgewoonten der vis, in bepaalde gebieden de maximale bevissing voortgezet. De vangstkapaciteit niet aangepast.
Op praktische wijze nochtans kan men een zekere graad van nauwkeurigheid vastgesteld worden indien de visstapel bedreigd wordt. Inderdaad, wanneer in de vangst de verhouding van kleine en onrijpe vis — vis die niet de tijd kreeg om te groeien of te broeden — voldoende hoog is in verhouding tot het volwassen en verhandelbare produkt, dan is de visstapel in gevaar.
Op onze kust kan dit verschijnsel dagelijks vastgesteld worden.
Vroeger werd de kleine vis overboord geschept en enkel grote waar aangevoerd. Nu wordt deze vis, die vroeger klein was, aangevoerd en wat nu nog overboord gaat is inderdaad klein ! Nu, deze tijd van het jaar barst de kuil van de bloei die niets anders is dan jong leven.
De ekonomische uitbating van de kustvisserij, nu reeds maar op 1 poot meer, wordt verder bedreigd. Het uitroeien van jonge platvis in het biezonder gaat steeds door in de zuidelijke Noordzee.
Als het uiteindelijk ekonomisch niet meer rendabel zal zijn om naar zee te gaan, zal het broed op adem kunnen komen.

TUIG

De beperktheid van de platvisgronden, die uiteraard ook de tongenbanken omvatten, in de zuidelijke Noordzee, laten geen uitbreiding toe van het vissend tuig. Maar ook in het aanwenden van diepzeetuig voor de bevissing van de beperkte kustzones schuilt groot gevaar.
Het gebruik van wekkers, gewis doeltreffend voor de dwergtongenvangst, blijft een vernietigende techniek, doordat daarmee het milieu van de jonge platvis, waarvan de kleinste het diepst in de bodem dringen, omgewoeld wordt.
Tongezaad en kleine vis zou feitelijk op de bodem moeten beschermd worden door het gebruik van rollen en diabolo's. Dit zou waadrevolle stapels jonge platvis een levenskans gunnen en daarmee de mens dienen.

Het binnenbrengen van ondermaatse vis kan onder geen enkel voorwendsel worden toegelaten, want zodoende zou men de weg openen voor allerlei misbruiken. Alle kleine vis moet, zo vlug mogelijk, terug in zee terechtkomen, opdat het grootste deel zijn groei zou kunnen verder zetten, of tenminste als voedsel voor andere vissen zou kunnen dienen.
Prof. H.J. Koch, Leuven - 1939



Een « sleepje » in de zuidelijke Noordzee - begin 1965.

KRITIEK

De bewering als zou vis niet broeden of zou geen broedsel aanwezig zijn op de gronden waar getrawld wordt, mag niet te lichtvaardig worden aangenomen worden. Het is geen geheim dat minder dan 10 % van de Noordzee nog onbevist is en dat alleen de korren van Engeland samengevoegd in oppervlakte, de totale Noordzee overtreffen en dat meer en

meer ook de zandbanken afgekord worden.
Het gebruik van grotere mazen is door het feit dat onrijpe vis kan ontsnappen, aan te bevelen. Maar wordt de wet toegepast ? Dan nog gaat er door het garnaalkorren juist in deze zones, waar platvisbroed zijn natuurlijk milieu heeft veel zeeleven verloren.

Er bestaat inderdaad een soort dwergtong (12 à 15 cm) die ongetwijfeld voor een groot deel de bevolking uitmaakt van de tongenbanken, maar hun grootte laat enkel een lokale verhandeling toe, terwijl de vangst gepaard gaat men vernietiging of toch uiterst nadelige verstoring van het echte tongenzaad.

BESCHERMING

De bescherming van het kapitaal vis in de Noordzee moet een gemeenschappelijke zorg zijn voor de negen aangrenzende landen.
Maar in vele andere domeinen bleken deze landen niet in staat tot een doelmatige samenwerking en de vraag rijst of dit wel mogelijk zou wezen op gebied van zeevisserij.
Tenslotte treft ieder dezer landen eigen maatregelen zodat vertrouwen in een gemeenschappelijk streven ontbreekt.
België moet dan ook zorgen dat de hand gehouden wordt aan de wetenschappelijke aanduidingen en raadgevingen van eigen vorsers, en in dit licht de eigen (kust) visgronden tegen de vernielende handelingen, ook van eigen vissers, beletten.

EEN KLEIN OVERZICHT VAN LEVENSWIJZE, BROED- EN TREKGEWOONTEN

PLATVISPASPOORT

ALGEMEEN

De algemene benaming platvis dekt heel wat verscheidene platte vissoorten.

Voor wat de kustvisserij aangaat is het tong en pladijs die het belangrijkste kontingent van deze aanvoer uitmaakt.

De zandachtige, modderige en met schelpengruis gemengde ondiepe bodems van de zuidelijke Noordzee zijn uitverkoren verblijfplaatsen voor jonge platvis.

In deze gronden, rijk aan wormen, schelp- en weekdieren (garnaal), vinden zij een ideale voedingsbodem.

Dit is trouwens ook het geval voor de befaamde, rijke, ondiepe doggerbank, voornaam leverancier van platviszaad, waar plekken voorkomen met 1000 tot 8000 weekdieren per vierkante meter.

Platvis zoals ze hier gekend is, wordt nog aangetroffen op diepten van 20 tot 60 meter tot langs de Afrikaanse oostkust, uitzonderlijk nog op 200 meter aldaar.

TONG

Een gewaardeerde vissoort heeft uitzonderlijke betekenis in de handel en is daarom ook zeer gezocht.

Maar ook deze benaming is vrij algemeen en omvat talrijke soorten, de een al smakelijker dan de andere.

Zandtong, dunne scharretong, hondstong, slagtong, kooktong, bloktong en dwergtong zijn niet steeds alleen maar namen voor verschillende grootten, maar dekken ook verschillende soorten.

Zij hebben een gemeenschappelijk kenmerk : ze zijn in april en mei kusttongen.

In de zuidelijke Noordzee vertoeven zij voor de voortplanting onder de kusten.

Onder deze vele soorten is de dwergtong (12 cm) de enige die na ongeveer 1 jaar volwassen is. Hij wordt van de andere tongen onderscheiden doordat hij dikker, meer gedrongen is en een ruw vel heeft. Hij wordt dikwijls verkeerdelijk als jonge tong aanzien. Door zijn kleine maat kan hij enkel lokaal verhandeld worden.

VOORTPLANTING EN GROEI

Van april tot juli vlotten de doorschijnende eieren van 1 tot 1,5 mm. diameter in ondiep water van zandbanken en brakke riviermondingen, weerloos met stroom- en golfbewegingen.

Het organisme van de tong is trouwens voorzien van een systeem dat hem toelaat in wateren van gering zoutgehalte te vertoeven, wat wel wijst op zijn aanpassing aan de troebele kustwateren. De brakke Scheldemonding is een uitverkoren paaiplaats.

Eens de paaitijd achter de rug, trekt de tong zich niets meer aan van zijn nakomelingen die met de dominerende stromingen meereizen en tenslotte neergezet worden.
De tong groeit betrekkelijk vlug maar dit hangt ook af van de soort en het geslacht. Over 't algemeen bereikt hij na 1 jaar 18 cm, na 2 jaar 25 à 30 cm. Het mannetje is kleiner.

De tong kan volgens bepaalde biologen een leeftijd van 10 jaar bereiken en een maat van 45 cm.

Zeer jonge platvis is symmetrisch en bezit op elke zijde een oog. Na korte tijd, 2 à 3 weken, de vis heeft dan een grootte van 1 tot 2 cm, verplaatst een oog zich over de kop en vestigt zich aan de andere kant. Rond deze leeftijd draait de vis op zijn zijkant en zoekt de zeebodem met beide ogen naar boven gericht.

VOEDING EN LEVENSWIJZE

Aan de bovenkant zijn kaken en tanden van de tong weinig ontwikkeld, terwijl de mond naar onder verwrongen is.

De kop is voorzien van biezondere gevoelsorganen in de onderzijde, die de vis helpen bij het opsporen van voedsel. Door met de zijkant van de kop op de zandgrond te kloppen vangt hij wormen, die hij met de hoge kant van de mond grijpt. De prooi, ook garnaal en weekdieren, worden vermorzelt en verobert.

Overdag leeft de tong diep in het slijk teruggetrokken en tamelijk passief zijn bestaan. 's Nachts nochtans verlaat hij zijn schuilplaats. Wanneer hij zich terug op de bodem vestigt flappert hij met de vinnen waardoor zand en bezinksels opwaaien en hem de rug bedekken. Zo is hij terug aan het zicht onttrokken en veilig.

Komt hij op harde of onvertrouwde bodem terecht, dan past de kleur van de bovenzijde zich aan de omgeving.

BIBLIOGRAFIE

De objektieve kwaliteitsbepaling van vis

Zopas verscheen — uitgegeven door het Ministerie van Landbouw — een zeer belangrijke studie van de heer Wilfried Vyncke, assistent bij het Proefstation voor de Zeevisserij te Oostende, getiteld «De Objektieve Kwaliteitsbepaling van Vis».

Dit 39 bladzijden omvattende werk geeft een technisch overzicht van 6 methoden voor objektieve kwaliteitsbepaling welke op kabeljauw (Gadus morrhua L) getest werden, nl. de bepaling van de totale vluchtige basische stikstof van het visvlees en van het oogvocht, van het trimethylamine, van de pH, van de brekingsindeks van het oogvocht en van de elektrische weerstand van het visvlees.

Voor deze methoden werden de proefomstandigheden bestudeerd en de beste toe te passen werkwijzen bepaald.

Aan de hand van talrijke waarnemingen konden kwaliteitsnormen worden voorgesteld en konden tevens de voor- en nadelen van de verschillende technieken in de praktijk worden nagegaan.

Uit het onderzoek is gebleken dat de beschreven methoden voor objektieve kwaliteitsbepaling in de meeste gevallen een nuttige aanvulling van de organoleptische bepaling kunnen zijn. Hiervoor is het echter noodzakelijk steeds te werken met een voldoende aantal vissen en in ieder geval meer dan één objektieve methode toe te passen.

NEDERLAND

Markt IJmuiden

In IJmuiden was de aanvoer donderdag 2000 kisten vis, waarvan 723 tong en tarbot, 480 schol, 20 schar, 5 makreel, 530 schelvis, 82 wijting, 90 kabeljauw en gul, 20 poon, 50 diversen.

Besommingen : SCH 92 f 17170 KW 197 f 19980 KW 109 f 710 KW 63 f 3100 KW 94 f 1658 KW 178 f 4310 KW 270 f 1385 KW 160 f 1960 KW 41 f 35800 IJM 81 f 1150 WR 51 f 1704.

In Scheveningen waren aan de markt de trawlloggers : SCH 16 met f 17800, SCH 64 met f 16690, 33 kustvissers met samen f 74.700 aan verse vis. De aanvoer van gezouten makreel was 84 kantjes, per kantje f 41.20-f 46.40.

Vrijdag zorgden 50 schepen voor 5295 kisten, waarvan 1180 schelvis, 210 wijting, 150 gul en kabeljauw, 80 torgullen, 30 koolvis, 15 haring, 45 kleine haring, 1250 makreel, 410 kleine makreel, 1280 schol, 20 tarbot, 180 varia, 45.000 kilo tong en 330 stuks kabeljauw.

In Scheveningen was de aanvoer 650 schelvis, 220 wijting, 210 gul en kabeljauw, 25 koolvis, 230 kleine haring, 730 makreel, 550 kleine makreel, 750 schol, 100 varia, 200 stuks kabeljauw, 25.000 kilo tong. Aan de markt waren de trawlloggers SCH 7 met f 16530, SCH 50 met f 12330, SCH 23 met f 10760 en 22 kustvissers met f 12300 aan verse vis.

De aanvoer van gezouten makreel was 144 kantjes. Per kantje 44-49.60.

Dinsdag was de aanvoer in IJmuiden 11500 kisten, waarvan 1319 tong en tarbot, 6 heilbot, 1750 schol, 25 schar, 1450 haring, 1030 makreel, 2180 schelvis, 1640 wijting, 1980 kabeljauw en gul, 15 leng, 10 haai, 12 wolf, 15 poon, 25 koolvis en 43 diversen.

Besommingen : KW 144 f 19840 VL 142 f 13000 KW 174 f 5820 KW 12 f 5450 KW 137 f 7010 KW 200 f 6820 KW 186 f 4990 KW 226 f 6810 KW 98 f 5280 KW 97 f 4090 KW 191 f 6220 KW 172 f 4940 KW 190 f 4880 KW 24 f 4720 KW 114 f 5000 KW 17 f 4320 KW 52 f 5470 KW 125 f 6310 KW 212 f 5390 KW 136 f 4740 KW 134 f 460 KW 108 f 6080 KW 145 f 5300 KW 26 f 4060 KW 195 f 6040 KW 164 f 6060 KW 162 f 5020 KW 183 f 4500 KW 165 f 5980 KW 152 f 6490 KW 90 f 4670 KW 194 f 5400 KW 148 f 5370 KW 59 f 4780 KW 225 f 5240 KW 132 f 6030 KW 221 f 6680 IJM 73 f 6500 IJM 46 f 5680 IJM 4 f 4310.

In Scheveningen waren aan de markt : de trawlloggers SCH 249 met f 1490 SCH 35 met f 980 SCH 246 met f 2175 SCH 3 met f 3420 SCH 101 met f 1680 SCH 303 f 3400 SCH 22 f 4320 SCH 307 f 1830 SCH 21 f 4940 SCH 323 f 840 SCH 15 f 8800 SCH 55 f 560 SCH 63 f 1360 VL 14 f 1270. Verder 8 kustvissers met samen f 18555 aan verse vis. De aanvoer van gezouten haring was 45 kantjes. Per kantje maatjes-haring werd genoteerd 494-661 voor kleine, 524-597 voor grote. De aanvoer van gezouten makreel was 20 kantjes. De notering per kantje was 50-52. Woensdag zorgden in IJmuiden 39 schepen voor 4065 kisten vis. De aanvoer bestond uit 2560 schelvis, 320 wijting, 460 gul en kabeljauw, 10 koolvis, 15 haring, 170 kleine haring, 240 kleine haring, 240 kleine makreel, 220 schol, 15 tarbot, 25 wolf, 140 varia, 420 stuks kabeljauw, 31.000 kilo tong. In Scheveningen was de aanvoer 25 wijting, 30 gul en kabeljauw, 100 schol, 6500 kilo tong, 1000 kantjes haring in de cel.

In totaal waren er 24 kustvissers aan de markt met f 52245 aan verse vis. Verder werden er 1050 kantjes gezouten haring aangevoerd, waarbij 300 de vorige dag afgeslagen kantjes. De noteringen per kantje : maatjes zout, klein 275-380, groot 220-270. .

HEKTRAWLERS

Nederland heeft er weer een nieuwe bij : de KW 141 Willy, die onlangs voor de eerste reis naar zee is vertrokken. Deze eerste vriestrawler voor Katwijk is gebouwd door de fa S Seymonsbergen te Amsterdam voor rekening van de n.v. rederij- en handelsmaatschappij v h C den Dulk. De Willy meet 528 brt, is 48.25 meter lang over alles, 8.54 meter breed en 3.62 meter diep. De hoofdmotor is een 8 p. cil. Deutz van 1200 PK. Nederland heeft nu 12 hektrawlers. 7 hiervan zijn in Katwijk ingeschreven. Schipper is de heer C. Remmelzwaai. De n.v. Kennemerland gaat binnenkort na de KW 41 Elisabeth Christina een tweede hektrawler in de vaart brengen. Dit wordt de KW 74 Tetman Hette. Hetzelfde is gebeurd met de SCH 30 Ster van de n.v. Verre Visserij Maatschappij in Scheveningen. De vroegere IJM 62 Jaap, is nu onder de vaart gebracht onder de naam KW 70 Johanna Catharina.

MUTATIES

De SCH 302 Willem van der Zwan, de vroegere IJM 28 Amsterdam, is naar Noorwegen verkocht.

HARINGEXPORT

De Nederlandse export van pekel- en steurharing is in het eerste kwartaal van 1966 kleiner geweest dan de vorige vijf jaar. Er was echter (behalve ten opzichte van 1963) sprake van een grotere opbrengst.

MIJN IN DE KORRE

Zaterdagmorgen vroeg liep de kotter WR.51 Stella Maris de IJmuider Vissershaven binnen met een Duitse kontaktmijn uit de 2e wereldoorlog aan boord. De schipper gaf deze gevaarlijke vangst niet door en deed net alsof er niets aan de hand was. Hij verborg het gevaarlijke oorlogstuig onder een zeildoek op het achterschip. Via 'n tip werd de Velser politie toch op de hoogte gesteld. Deze schakelde de Mijnopruimingsdiens van de Koninklijke Marine in. Eksperts van deze instelling hebben de mijn onschadelijk gemaakt. De schipper kreeg voor zijn onverantwoordelijke houding een pekeuring.

MATROOS EN SCHIPPER GESTRAFT

De raad voor de scheepvaart heeft de matroos, die tijdens de aanvaring van de motorkotter KW 222 «Maarten Cornelia» met het Duitse motorschip «Agenor» op de Noordzee de wacht aan dek van de KW 222 had, schuldig verklaard. De schipper van de kotter wordt medeschuldig geacht.

De aanvaring geschiedde op 2 maart 1965, toen de kotter op weg was van IJmuiden naar de visgronden op de Noordzee. De gediplomeerde matroos had de wacht aan dek. Hij zag de «Agenor» en meende voorlangs te kunnen. Maar het bleek dat hij de afstand en de snelheid van de Duitser verkeerd had beoordeeld. De steven van de «Agenor» drong diep in de stuurboordzijde van de Katwijker. De kotter maakte water en had gemakkelijk verloren kunnen gaan.

Het Ns Jaguar en de sleepboot «Titan» hebben het schip naar IJmuiden weten te slepen. De matroos voerde als dienstdoend stuurman de navigatie. De raad heeft hem die bevoegdheid voor vier maanden ontnomen. De schipper heeft in strijd met het schepenbesluit gehandeld door de wacht aan één man over te laten in plaats van twee, van wie één minstens een matroos SVB. De raad heeft hem de bevoegdheid om als schipper op zeevissersvaartuigen voor de tijd van een maand ontnomen.

NIEUWE LIER VOOR VISSERIJ

Een Hollandse firma heeft nu ook een pneumatische winch gefabriceerd die in de visserijkringen zeer de aandacht trekt. De firma begon al vroeg met het fabriceren van zogenaamde frictielieren, eerst kleine, en steeds grotere naarmate het motorvermogen van de Noordzeekotters werd opgevoerd.

De nu ontworpen pneumatische winch is uit de praktijk geboren. Zij wordt bediend op afstand uit de luchtketel van de motor. Het is een viertrommelige winch die niet minder dan 6,5 ton weegt, maar de bediening is zo dat de schipper aan het roer die zonder verdere hulp zelf kan bedienen. Bij een normale winch zijn naast de schipper aan het roer drie man personeel nodig om de lier te bedienen. Deze mensen kunnen nu vrijblijven voor het strippen en sorteren van de vis. Er is tevens een grote beveiliging bereikt. De trekkracht is door de schipper zelf instelbaar. Kapseizen of slagzij maken kan door een eenvoudige handeling worden voorkomen.

BESOMMINGEN IN 1966 GESTEGEN

De afdeling visserij van het Landbouw-ekonomisch Instituut, heeft een verslag gepubliceerd van de bedrijfsresultaten van de Nederlandse visserij in 1965.

De totale besomming steeg in 1965 met bijna 30 miljoen gulden tot ruim 190 miljoen. Ook de uitvoer was 30 miljoen gulden hoger dan in 1964 en bedroeg in 1965 ruim 226 miljoen. De invoer bedroeg bijna 93 miljoen.

De besomming van de grote zeevisserij steeg van 53 miljoen gulden in 1964 tot 57 miljoen. De getrawlers van de Zuid waren met middelde bedrijfsresultaten van de een, zij het vrij gering, nettooverschot aanzienlijk beter dan in 1963 en 1964. De gunstige resultaten van de jaraen 1960 t/m 1962 werden echter niet bereikt. Het inkomen van de bemanning was in 1965 gemiddeld anzienlijk hoger dan in de voorgaande jaren.

De spectaculaire uitbreiding van de vloot van de kleine zeevisserij is in 1965 tot stilstand gekomen. De totale besomming steeg van 72 miljoen gulden in 1964 tot 88 miljoen gulden in 1965. De bedrijfsresultaten van de vaartuigen met bemanning op maatschapscontract waren beter dan ooit tevoren. De vaartuigen met bemanning op arbeidsovereenkomst hadden wel betere resultaten dan in 1963 en 1964, doch bereikten niet de gunstige uitkomsten van de jaren voor 1963. Wel was het gemiddelde inkomen van de bemanning hoger dan in die jaren.

De resultaten van de garnalenvisserij en de IJsselvisserij waren hoger dan ooit tevoren. De stijging van de opbrengst van de garnalenvisserij werd veroorzaakt door een aanzienlijke hogere gemiddelde opbrengstprijs van de consumptiegarnalen. Vooral de resultaten van de visserij op de zuidelijke visgronden waren aanzienlijk beter. In het IJsselmeer werd meer aal gevangen dan in 1964, terwijl ook de gemiddelde opbrengstprijs hoger was.

Het verslag geeft, naast een groot aantal economisch-statische gegevens, ook ee noverzicht van de investeringen in schepen en motoren. Het blijkt dat er in 1965 veel toegevoegd dan in voorgaande jaminder schepen aan de vloot zijn ren. De vloot werd uitgebreid met 5 trawlers, 9 kotters voor de kleine zeevisserij en 3 andere vaartuigen. De totale investering in nieuwbouw van schepen en motoren daalde van ruim 30 miljoen gulden in 1964 tot ruim 14 miljoen in 1965. Voorts blijkt uit gegevens over de nieuwe ingeschreven scheepshypotheken dat de investeringen in de visserij gretendels met geleend geld werden gefinancieerd.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER STIJGEN

Brief uit Yerseke

YERSEKE, 28 - 5 - '66

«De Oosterschelde is geen altijd kalm en gevaarloos binnenwatertje». Dat werden een groot aantal, vooral Belgische sportvissers verleden zondag tot hun schade en ongerief gewaar. Zoals alle zondagen lag weer een hele vloot scheepjes van allerlei slag op ons breed water hier bij Yerseke te vissen. Alles gin goed. We zagen ze 's morgens vertrekken totdat rond 4 uur een inktzwarte lucht vanuit het westen kwam aanzetten. Een onheilspellende donkere dreiging. Men bleef niet lang in het onzekere, want alles ging snel in 't werk. Bliksem flitsen, donderslagen, stormwind, stortregen met hagel van grof formaat kwamen los uit de wel zeer zware bui. Alles kwam snel en verdween ook weer tamelijk snel en toen de lucht weer wat helderder werd en het zicht beter, was al spoedig duidelijk dat veel kleine vissersscheepjes het moesten ontgelden. Van sommigen braken de ankertouwen, anderen konnen de motor niet meer op gang krijgen, andere motoren waren te licht om tegen de storm op te hebben gekund. Met als gevolg dat verscheidene bootjes voor top en takel afdreven van de veilige kust en haven vandaan. Altijd als er zo iets voorvalt hoef je niet te denken wat de nogal ruwe Yersekenaar doet. Hij stapt in zijn schuit en vaart uit, helpt en redt. Zo ook nu weer. Schipper Boone bracht 4 scheepjes binnen en Hollestelle haalde de verst afgedrevene in de haven. De rasechte Yerseke-visser zal wel kankeren over de onbedrevenheid van de sportvissers en hun ondeugdelijk materiaal, hij zal er om vloeken wellicht, maar hij helpt kost wat kost. We schreven al eens eerder in ons blad dat niet alle sportvissers, maara toch wel de meesten niet het minste benul hebben van varen en dan nog met welk materiaal ? Enfin, alles liep behalve met de schrik en voor velen een nat pak en wat verlies aan materiaal, gebroken trossen en verloren ankers goed af. Maar toch... niet genoeg kan erop worden gewezen, dat de Oosterschelde breed en diep is en zeer gevaarlijk kan zijn. Dus... opgelet Belgische vrienden !

Nu iets van geheel andere aard. We hebben ons reeds vaak verwonderd, verbaasd en zelfs geergerd als we hoorden vertellen hoe de heer van Erp, de mensen die hem met redelijke verzoeken aan boord kwamen, behandelde. Hij gaf geen enkel zinnig antwoord zat met een potlood in de handen te draaien en men werd niets wijzer. Schreef men dan aan hem in de mening dat dan toch wel een antwoord zou worden gegeven waar je wat aan had, dan schreef hij ijskoud : «Waarover je schrijft, heb ik je al gezegd, toen je hier was». En hij had niets gezegd, dus je kreeg doodeenvoudig geen gehoor (Eer we verder gaan, dienen we te zeggen dat van Erp inspekteur der visserijen is. Onder zijn gebied dient verstaan de gehele Waddenzee van den Helder tot Delfzijl). Het is daar dat mossels worden gekweekt op de gehuurde gronden en af en toe (zoals nu alweer enige weken achtereen) mosselzaad *mag* worden gevist op de nog onverhuurde gedeelten. Die van Erp matigt zich zoveel aan, dat men geneigd is te denken dat hij geen chef boven zich heeft. Hij spreekt dan ook van *mijn* wad, *mijn* gronden, *mijn* mossels en *mijn* mensen (dat zijn dan de vissers uit de noordelijke provincies). Toch heeft hij *(vanzelf)* een baas. Maar verleden week, lazen we in «Elzeviers Weekblad» een stuk van Huyskens over de toestand die er heerst en in stand wordt gehouden door een andere inspekteur wiens gebied de afgesloten Zuiderzee (het IJselmeer) omvat. Het stuk is veel te lang om geheel af te schrijven en we zullen ons ertoe beperken enkele gedeelten eruit weer te geven. «De praktijk wordt voor een belangrijk deel uitgemaakt door de visserij-inspekties. Zoals de zaken er nu voorstaan kennen de inspekties *geen overheids-controle ;* integendeel, zij adviseren de overheid en houden de vicieuze cirkel dicht» «Gebrek aan controle en dus min of meer *«recht tot beïnvloeding»* van het visserijbeleid heeft de inspecties danig in opspraak gebracht». «Hoe het zij onder auspiciën van de Inspekties, *is het IJsselmeer een janboel* geworden». En verder : «door de struktuur van een Visserij-inspektie die het beleid kan beïnvloeden *zonder enige overheidscontrole*, is het IJsselmeer goeddeels (de vis) uitgemoord» «Onder auspicien alweer van de Inspekties werd zo gemanipuleerd met het motor-vermogen (der vissersschepen) die niet hoger mocht zijn dan 20 PK., dat nu wordt gevist met 70 PK. Zelfs worden motoren gebouwd van 145 PK. Daardoor werd de kuilvisserij *(tegen de overheidsbedoelingen in)* sterk geintensiveerd, zodanig dat van uitmoorden van de vis moet worden gesproken.». Van Erp is niet flauw maar zijn collega is nog wat anders, menen we. Toch vraagt men zich af hoe zulke toestanden nog steeds kunnen voortduren. .

MARKTCIJFERS IJMUIDEN

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

	26-5-1966	27-5-1966	31-5-1966	1-6-1966		
Tongen, grote — Sole, grosse	5,69- 5,53	5,57- 5,43	5,60- 5,49	5,77- 5,51	.....	.....
¾ tongen — ¾ sole	5,70- 5,48	5,52- 5,44	5,59- 5,45	5,85- 5,59	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	5,40- 5,18	5,27- 5,11	5,33- 5,21	5,46- 5,18	.....	.....
Voor-kleine — Petite	3,16- 2,95	3,03- ——	2,99- 2,92	3,31- 2,80	.....	.....
Kleine — Toute petite	2,12- 2,06	1,99- 1,81	1,91- 1,71	2,21- 1,60	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	4,30- 4,—	5,— 3,90	4,50- 3,60	5,10- 3,70	.....	.....
Middel — Moyenne	.....	**100,0-76,—**	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	**72,—42,—**	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	**56,—46,—**	**44,—38,—**	**80,—56,—**	.....	.....
Grote iek — Grosse	.....	**56,—46,—**	**44,—38,—**	**80,—56,—**	.....	.....
Kleine iek — Petite	.....	**55,—48,—**	**40,—36,—**	**75,—62,—**	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	**54,—45,—**	**40,—36,—**	**82,—60,—**	.....	.....
Platjes — Toute petite	**66,—37,—**	**31,—22,—**	**40,—15,—**	**45,—32,—**	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	**55,—34,—**	**45,—31,—**	**63,—53,—**	**54,— ——**	.....	.....
Middel — Moyen	**43,—26,—**	**32,—20,—**	**41,—20,—**	**56,—27,—**	.....	.....
Kleine — Petit	**31,—22,—**	**29,—17,—**	**21,—15,—**	**26,—15,—**	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	**71,— ——**	**32,— 8,—**	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	**17,— ——**	**32,—20,—**	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**107,0-64,—**	**48,—42,—**	**120,0-43,—**	**73,—52,—**	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	**76,—45,—**	**64,—30,—**	**47,—26,—**	**60,—22,—**	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	**55,—43,—**	**35,—28,—**	**23,—18,—**	**28,—15,—**	.....	.....
Schar — Limande	**43,—35,—**	.....	**13,— 8,—**	**27,—11,—**	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	**57,— ——**	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	**41,—12,—**	**19,—12,—**	**54,—30,—**	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	**56,—38,—**	**42,—36,—**	**46,—37,—**	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	**55,— ——**	**8,— 6,50**	**66,—13,—**	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	**45,— ——**	**35,— ——**	**44,—36,—**	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	**5,50- ——**	**5,20- 4,40**	**5,50- 3,30**	**5,— 3,80**	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	**30,—31,—**	**49,—35,—**	**56,—45,—**	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	**82,—45,—**	**41,—34,—**	**54,—34,—**	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	.....	**50,—45,—**	.....	**64,—60,—**	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	**7,—20,—**	.....	.....	.....	.....

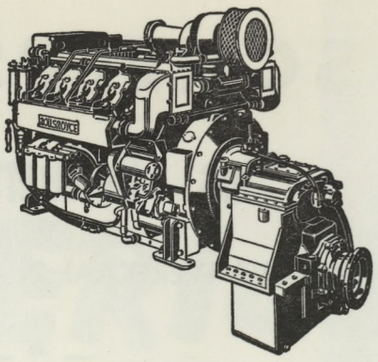
Te koop aangeboden wegens verandering in het bedrijf, de motorkotter UK.60, bouwjaar 1958, met 200 pk. Industrie Dieselmotor. Alles in prima staat. In bedrijf te bezichtigen. Fa J. van den Berg en Zonen, wijk 1 nr 7, Urk (Holland. Tel. 05277 nr 331 of 478.

(5243V)

Verantw. drukker-uitgever :
P. Vandenberghe
H. Baelskaai 30, Oostende

DIESEL SCHEEPS-MOTOREN

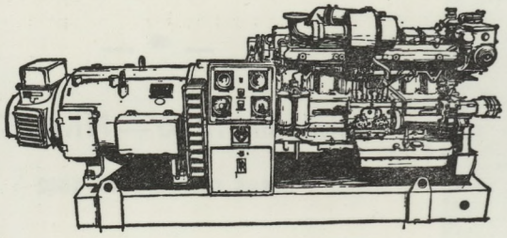
4 - 6 - 8 cylinders van 70 tot 700 P.K.



ROLLS ROYCE Diesels

Een wereldberoemde naam

tot uw dienst



DIESEL ELECTROGENE GROEP

van 60 tot 410 KW.

Verdeler :

BUREAU TECHNIQUE
Em. de Becolaan 47 - 49
BRUSSEL 5 — Tel. 48 16 24 - 47 57 92

BIA

(5789V)

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73
beroepsvereniging

HAND IN HAND

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

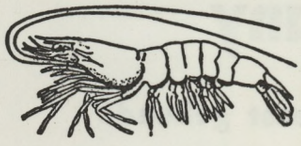
HULP IN NOOD

verzekert

aan zeer goede voorwaarden

de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE — Tel. 716.89



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

(2182V)

VOORBEHOUDEN

Diesel-scheepsmotoren

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

(5008V)

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



Oudaan 26
ANTWERPEN :
Tel. (03) 31.48.70 (10 l.)
Telex :
Leoneessel Antwerpen
AN 277

BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

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

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

Korrespondenten in :

Londen Parijs New-York Rotterdam

(5009V)

SCHEEPSWERF

Jos. Deweert p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI 2 — OOSTENDE

— * —

SCHEEPSBOUW en HERSTELLINGEN

van

HOUTEN en **STALEN** VISSERSVAARTUIGEN

— * —

Telefoon 718 50 — Privé 731 01

HUIS GESTICHT IN 1882

(5676V)

Reders,

Dit interesseert U zeker !

Antwerp Marine Radio Company

- **De firma met de konkurerende prijzen bezit reeds jaren de meest gekende witte lijn dieptemeters van zijn reeks : ELAC.**
- **Prezenteert nu de**

- Daglicht RAYTHEON Radar

- De ATLAS Middenslag Radar 24 Myl

STEEDS TOT UW DIENST.

H. Baelskaai 44
Oostende

Noordhinderstraat 6 - 8
Zeebrugge

Marktstraat 34
Nieuwpoort