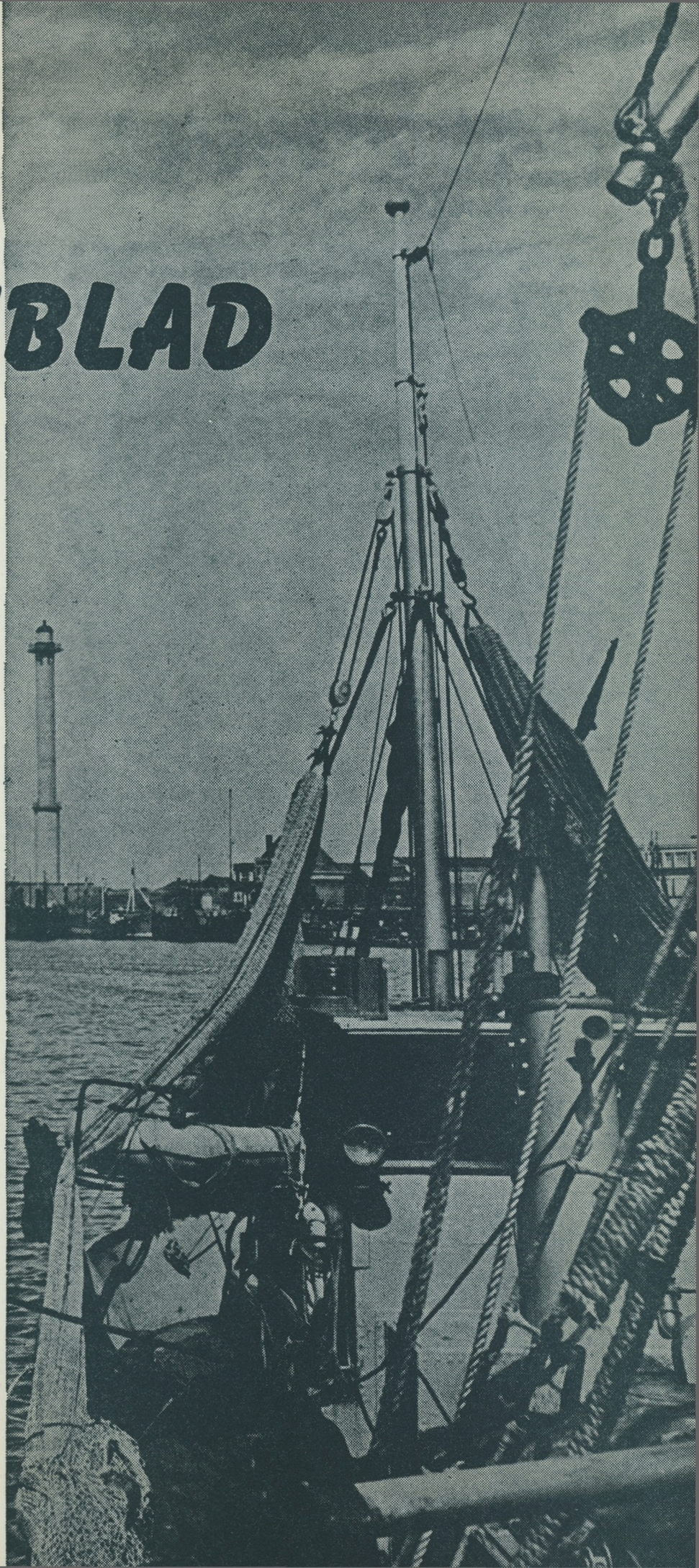
HET VISSERIJBLAD



32e jaargang
Vrijdag 12 augustus 1966
Prijs 10 F
Nr. 32
Verschijnt wekelijks

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

Internationaal Festival 1966

AUDITORIUM 21 u.

11 augustus :

PIANORECITAL
FRANÇOIS GLORIEUX

100 fr.

12 en 13 augustus :

DE FOLKLORISTISCHE ISRAELITISCHE BALLETTEN

Huis Rothschild-Haïfa.

150 - 125 - 100 - 75 fr.

14 augustus :

PERSGALA

onder de patronage van de Beroepsunie van de Belgische Pers.

21 u. : Koncert door

HET GROOT SYMFONIE-ORKEST VAN RADIO EN TELEVISIE MOSKOU

Sol. : Nathalie

CHAKHOVSKAYA,
cello

Dir. : Guennady

ROSDESTVENSKY

Progr. : Tchaïkowsky-Festival.

23 u. : AMBASSADEURSZAAL

Midnight Show

met

Franck Fernandel

LEILA - TRULY SMITH JOCELYNE LUX en CLAUDE REX,

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA

Inkom Koncert + Midnight-Show : 300 - 275 - 250 - 225 fr.

Inkom Mignight-Show alléén : 300 fr.

17 augustus :

THE NEW SADI QUARTET

100 fr.

18 augustus :

Pianorecital
GONZALO SORIANO

100 fr.

19 augustus :

Recital
VICTORIA DE LOS ANGELES

150 - 125 - 100 - 75 fr.

20 augustus :

«Théâtre des 2 Anes» Parijs

Programma :

« Plein les Urnes » met Pierre-Jean VAILLARD, Sophie BAQUET, Suzanne HENNION, Josiane LONZAC, André BETTIN, Daniel MUSSY, Pierre STILL, Christian VEBEL

125 - 100 - 75 - 50 fr.

22 augustus :

Cabaret
« B.R.T.-Gezelschap »

Studio : 80 fr.

Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal Oostende.
Tel. : (059) 751 11
(van 10 tot 13 u. en van 16 tot 19 u.)

„BABY-BAR"

BABY-SITTING GRATIS
van 20u.30 tot 24 u.
Kinderen van 18 maanden tot 10 jaar

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE'

VAN 12 TOT 18 AUGUSTUS

iedere avond van 22 uur af

FRANCK FERNANDEL

en het orkest

André Brasseur

TOT 28 AUGUSTUS :

MERINO COSTA Y SU ORQUESTA
Rita Gutte :
zang.
Franz André :
piano.

AMBASSADEURS-ZAAL

MAANDAG 15 AUGUSTUS
te 21 uur :

British Ball

met

MERINO COSTA EN ZIJN ORKEST
en
THELMA CONNOR

Inkom : 30 fr.

Consumpties : 15 fr.
(dienst inbegrepen).

TENTOON-STELLINGEN

TOT 15 AUGUSTUS :

Inkomhall

EUROPA-PRIJS VAN DE STAD OOSTENDE VOOR SCHILDERKUNST 1966

Montrosezaal

EXOTISCHE TEXTIEL

TOT 16 AUGUSTUS

Erehall

« EEN GROOT DICHTER BEZINGT ZIJN LAND »

België gezien door Emile VERHAEREN

TOT 1 SEPTEMBER

Montrosezaal

J.-M. BOTTEQUIN

Foto's

Conferentiezaal

TOT 15 SEPTEMBER :

CHINA-EXPO

Ingericht door de Missies van Scheut

TOT 18 SEPTEMBER

Inkomhall

KUNST VAN AFRIKA, OCEANIE EN AMERIKA

U die met vakantie gaat !
U die fotografeert en filmt !
Neem deel aan het groot

INTERNATIONAAL FESTIVAL van de VAKANTIEFILM

te uwer intentie ingericht door het Casino-Kursaal Oostende.
voor kineasten- en fotografen (LIEFHEBBERS).

Sensationele prijzen te winnen

DOKUMENTATIE WORDT OP VERZOEK GRATIS VERZONDEN.

VOOR ALLE INLICHTINGEN :
Tel. : (059) 751 11

8458W — 6488N — 5834V)

HET VISSERIJBLAD

Vrijdag 12 augustus 1966
Nr. 32

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

Naar aanleiding van een 60-jarig bestaan

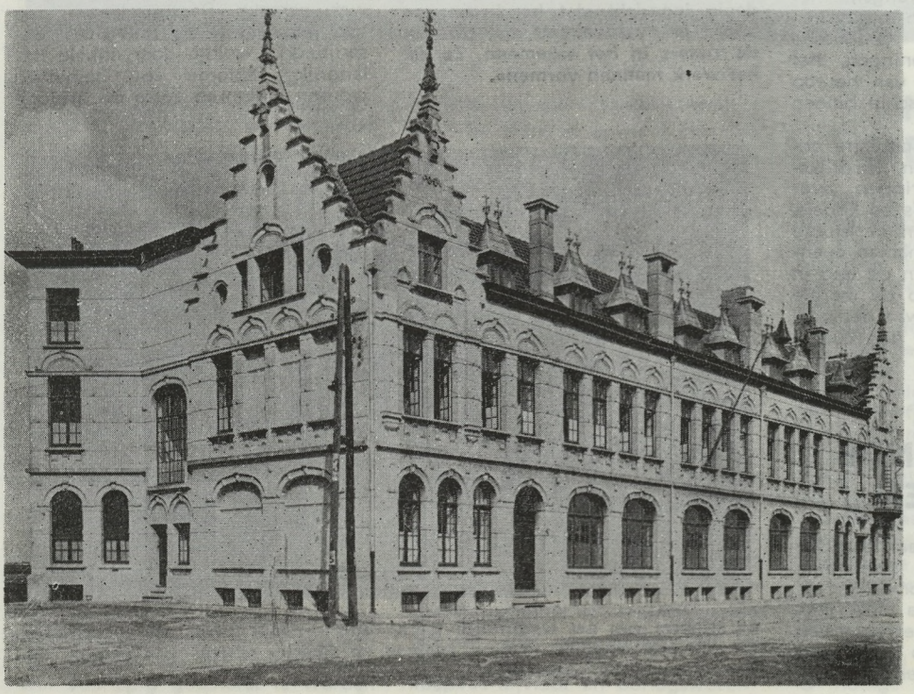
K. W. IBIS BLIJFT EEN SOCIALE EN EKONOMISCHE NOODZAKELIJKHEID

« Voor al de bedrijven bestaan er wetten die de vergoeding der schade, « voortspruitende uit arbeidsongevallen regelen. Maar niets dergelijks be- « staat er voor het visserijbedrijf, dat niet het voordeel van de bescher- « mende wetgeving geniet.

« De kinderen, wezen van onze vissers, worden weliswaar altijd in andere « gezinnen binnengenomen; zo wil het nu eenmaal de traditionele en aan- « doenlijke solidariteit die deze stoere arbeiders verenigt. Doch deze « aangenomen kinderen zijn een zware last voor de kroostrijke gezinnen « die zelf niet over voldoende inkomsten beschikken.»

Aldus een uittreksel uit de toespraak die Z.K.H. Prins Albert, tijdens de stichtingsplechtigheid van het K.W. IBIS, welke gehouden werd in de salons van het Oostendse stadhuis op zondag 6 juli 1906, in tegenwoordigheid van vele personaliteiten, hield.

En zijn Koninklijke Hoogheid besloot : «De oprichting van deze instelling is geschied met slechts één enkel doel : het lot van de vissersbevolking verbeteren door het verspreiden van onderwijs, opvoeding en vakkennis onder de wezen».



De in 1924 voltooide en nog steeds gebruikte gebouwen van het Koninklijk Werk

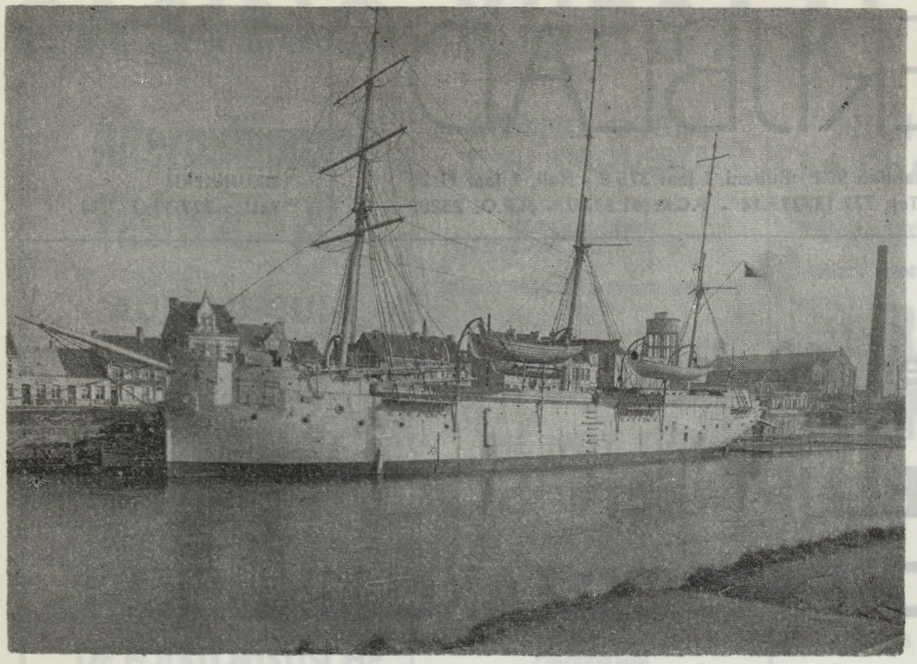
TER INLEIDING...

Vooraleer tot de eigenlijke historiek over te gaan, past het even de verscheidene elementen na te gaan die aanleiding waren tot de oprichting van het K.W. IBIS.

Onze toenmalige vissersbevolking kon niet beschikken over de hedendaagse vissersvaartuigen. Een parlementair noemde ze zonder omwegen «drijvende doodskisten». Het aantal slachtoffers dat ingevolge de natuurelementen verloren ging, was derhalve in verhouding. De vissersweduwen verkeerden dan nog in de onmogelijkheid in te staan voor onderhoud en verzorging van het gezin. Gelukkig was daar de voorbeeldige solidariteit en medevoelen die onder de vissersgezinnen heerste, maar ook dit bleek slechts een voorlopige oplossing. Verslagen van 1860 door de Kommissie voor Onderzoek naar de toestand in de Zeevisserij, de notas van gouverneur Graaf d'Ursel en de opmerkingen van de heer Orban de Xivry in 1884 wezen op een jaarlijkse teloorgang van het visserijbedrijf. Een nijpend tekort aan arbeidskrachten liet zich voelen; een toestand die volgens de toen opgemaakte verslagen te wijten was aan een gebrek aan vaste lonen, het achterwege blijven van een ekonomische en sociale wetgeving voor de visser en zijn gezin en een gebrekkige rekrutering van nieuwe werkkrachten.

Tot in 1896 werd waarlijk niets ondernomen om aan deze toestanden te verhelpen. Veliswaar was er de bij Koninklijk Besluit van 30 september 1867 opgerichte Scheepsjongensschool waar op Staatskosten een liggend vaartuig werd uitgerust voor de opleiding van jonge vissers, maar ook dit bracht niet de gewenste resultaten.

Een in 1905 gedane telling leidde tot de vaststelling dat slechts 1/7 van de vissers een vakopleiding hadden genoten, hetzij op de



Het vastliggend schip « Ibis » te Sas-Slijkens waarin, vooraleer de huidige gebouwen in 1924 werden opgetrokken de kostgangers gehuisvest werden. Het vaartuig werd in 1937 voor sloping verkocht

scheepsjongensschool, hetzij op één der Vrije Visserijscholen langs de kust waarvan de oudste in 1886 werd opgericht. De meeste vissers kregen van kindsbeen af hun opleiding aan boord van de sloepen. In 1905 kregen op de 1973 vissers 15 kinderen van minder dan 12 jaar en 86 van minder dan 14 jaar hun vakopleiding aan boord. Onderricht dat uitsluitend gebaseerd was op de ervaring en de kennis van de schipper.

Het lag derhalve voor de hand dat voornoemde toestanden bezwaarlijk een sanering van het bedrijf in de hand konden werken. Drastische maatregelen drongen zich op en zo kon, na veelvuldig voorbereidend werk en onder de stuwende steun van Z.K.H. Prins Albert, op 6 juli 1906 overgegaan worden tot de oprichting van de «Kwekelingenschool der Visserij» — oorspronkelijke naam van de onderneming — achteraf op 16 mei 1908 gewijzigd in «IBIS» Kooperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid voor de perfektionering van het zeevaartonderwijs. Het Werk had geen bepaalde rechtskundige vorm. De organisatie omvatte : een Centraal Komitée, een Raad van Beheer en een Komitee van Beschermvrouwen.

DE BEGINPERIODE VAN HET WERK...

Op 15 juli 1906 — amper 9 dagen na de stichting van het Werk — meerde de eerste «Ibis» in de Oostendse haven. (In een afzonderlijke tabel geven wij de volledige en gedetailleerde vloot van het Werk weer). Op 6 augustus kwamen de eerste kinderen, die voldeden aan de gestelde voorwaarden en door de gemeentebesturen van onze vissershaven gestuurd werden, aan boord. 16 kinderen in totaal waarvan 12 volle wezen tussen 6 en 11 jaar. Nadat door de Raad, samen met het personeel, de reakties van de kinderen opgenomen werden, kon deze eerste promotie aangevuld worden met 14 nieuwe kinderen. Een tweede promotie, bestaande uit 13 kinderen, werd op 26 maart 1907 opgenomen. Het effektief der leerlingen bestond derhalve, amper 8 maanden na de oprichting, reeds uit 43 kostgangertjes.

Eén der grootste zorgen van de verantwoordelijke leiders bleek het schoolprogramma. Was het programma eerder gemakkelijk te bepalen, dan was dit niet het geval voor wat betreft de dagelijkse verdeling. Het was immers zo dat het aan te nemen stelsel diende toegepast op kinderen in wiens geestelijke en normale opvoeding moest worden voorzien, doch waarbij de lichamelijke ontwikkeling evenmin over het hoofd mocht gezien worden. Dankzij enerzijds harde arbeid en anderzijds de milde finantiële tussenkomsten, kon echter een oplossing gevonden worden. Het beroeps en handwerk omvatte : het scheepswerk, de visvangst, het theoretisch en praktisch onderricht inzake navigatie, de praktische timmer- en smeedoefeningen, het tekenen, de elementen van het op zee besturen van een schip binnen en buiten de kust, enz.

Het schoolonderricht omvatte anderzijds : lezen, rekenen, aardrijkskunde, briefstijl, begrippen over vaderlandse geschiedenis en Engels. Turnen, zang, ontspanning-studie en ontspanning-spelen namen eveneens een groot deel van de dag in beslag. Met het oog op de morele vorming van het kind was het programma aangevuld met een kursus in zedenleer.

EERSTE SCHITTERENDE RESULTATEN...

Vanaf het eerste jaar konden schitterende resultaten bekomen worden en bleek het door de leiders aangenomen programma alle verwachtingen te overtreffen. Een sprekend bewijs hiervan vindt men in de officiële verslagen die destijds werden opgemaakt nopens de lichamelijke, verstandelijke en morele ontwikkeling van de leerlingen.

Toen Z.K.H. Prins Albert zich op 23 juli 1908, nauwelijks 2 jaar na de oprichting, tot de Algemene Vergadering richtte, kon hij haar melden dat het vooropgestelde programma volledig was uitgewerkt. 25 leerlingen werden aan boord van de «Ibis» gelogeerd, opgevoed en onderwezen, terwijl de jongens der hogere klassen bij gelegenheden reeds ingescheept werden op de ter visserij uitvarende sloepen.

Naar aanleiding hiervan, zegde Prins Albert, die vaak dergelijke zeereizen meemaakte : **«Met genoegen wil ik terloops zeggen dat het voor onze, zo aan de zee gehechte wezen een waar feest is aan de leerzame exkursies te mogen deelnemen. Deze zeereizen, welke verscheidene dagen duren, zijn zodanig ingericht, dat het leven aan boord er overeenkomt met dit van de vissers in het algemeen. Zo zal het werk mannen vormen».**

EERSTE WERELDOORLOG REMDE VERDERE EVOLUTIE...

De razendsnelle uitbreiding die het K.W. IBIS in de aanvangsjaren kende, werd op bruuske wijze geremd door het uitbreken van de eerste wereldoorlog. Op dit ogenblik bestond het effektief der kostgangers uit 274 kinderen. Toen de vijandelijke legers onze kuststreek naderden besloot de Raad van Beheer de varende eenheden van de vloot uit te rusten met het oog op de uitwijking naar Engeland. Aldus staken op 13 oktober de stoomtreilers «Ibis V» en «Ibis VI» in zee met aan boord het personeel en de kwekelingen. Koers werd gezet naar Milfordhaven, in konvooi met de andere schepen. Milfordhaven zou voor de duur van het oorlogsgeweld het toevluchtsoord van de Ibis blijven. Terwijl de stoomschepen «Ibis V» en «Ibis VI» samen met de motorkotter «Ibis VII» de visserij bedreven werden de kwekelingen gelogeerd aan boord van de «Ibis III». Vanzelfsprekend kon in deze omstandigheden niet op een normaal peil worden gewerkt. Niettemin bedroeg het gemiddeld effektief toch nog 30 leerlingen terwijl men er zelfs in slaagde rekruten te doen overkomen vanuit De Panne.

Eindelijk kon de Duitse overmacht bedwongen worden en gedacht worden aan de voortzetting van het bedrijf. Einde 1918 kon opnieuw voet gezet worden in de thuishaven en de heropstanding van het K.W. Ibis worden aangevat.

DE HEROPSTANDING VAN HET WERK...

Het K.W. Ibis was door de oorlogsomstandigheden zwaar getroffen. Zowel het programma als de aktiviteiten waren volledig in de war geraakt. Daarbij kwam nog dat, eenmaal terug thuis het visserijbedrijf weldra door enkele belangrijke faktoren zou beïnvloed worden ; faktoren zoals de evolutie



De stichter van het Koninklijk Werk « Ibis », Z.K.H. Prins Albert, vergezeld van de nog jeugdige prinsen Leopold en Charles tijdens een van de vele bezoeken aan het schoolschip.



Een groep kwekelingen aan boord van de eerste Ibiseenheid

inzake scheepsbouw en scheepsmotoren, de verplaatsing van bepaalde visgronden de wijziging in de sociale toestand van de visser, de arbeidsregeling voor de leerling-zeeman enz. waren allemaal elementen waarmede rekening diende gehouden Het onderwijsprogramma van het Werk diende volledig heropgebouwd te worden terwijl het didaktisch materiaal door de bezetter nagenoeg volledig vernield werd

Het personeel en de kwekelingen die uit Milfordhaven waren terug gekeerd werden voorlopig ondergebracht te Sas-Slijkens Oostende alwaar een privaat gebouw werd aangekocht en ingericht tot verblijf. Een belangrijk feit had zich ondertussen voorgedaan Langzaam aan werden de stoomschepen voorzien van motoren, hetgeen een nieuw tijdperk inluidde voor ons zeevisserijbedrijf. De praktische opleiding van de kwekelingen aan boord van de eenheden op zee diende evenwel voorlopig geschorst te worden wegens het groot aantal zeemijnen die onze wateren onveilig maakten. Verder was er ook het hoge loon die, onmiddellijk na de oorlog door de opnieuw werkende bedrijven te lande werden uitbetaald, en die een groot aantal vissers uit hun beroep trok. Voorbeeld dat overigens ook door de jongeren gevolgd werd, dermate dat de toestand voortdurend verergerde en het nationaal visserijbedrijf rechtstreeks naar de ondergang leidde Overigens werd ook de koopvaardijvloot door dit verschijnsel aangetast, de Koninklijke Kommissie voor de Zeevisserij had reeds de mening uitgedrukt dat de Scheepsjongensschool moest worden wederingericht en ook toegankelijk zou moeten gesteld worden voor de wezen van het ondergeschikt personeel van de koopvaardijvloot en oorlogswezen.

NIEUWE GEBOUWEN...

Het lag dus voor de hand... er moest dringend gedacht worden aan de bouw van een nieuw kompleks voor de huisvesting van de kostgangers. Het was aldus dat de Koning op 25 juni 1923 een onderhoud had met de direkteur-generaal van het Zeewezen en als volgt zijn standpunt uiteenzette: het ogenblik is helemaal niet geschikt om de Staats-financiën met kosten te bezwaren ten voordele van de oprichting van een scheepsjongensschool. Het was echter onontbeerlijk zonder verder uitstel te handelen. Het aantal vissers was begin 1923 nog slechts 43 % van het effektief van 1914. Men had zelfs de mening geopperd te gaan rekruteren onder de Nederlandse vissersbevolking.

Tenslotte slaagde men er toch in de nodige kredieten bijeen te krijgen en kon men nog in hetzelfde jaar aanvangen met de bouw van een prachtig kompleks dat hedendaags nog steeds als dusdanig dienst doet.

Een jaar later waren de bouwwerken afgelopen en kon de verhuis van de verouderde «Ibis III» naar de nieuwe gebouwen beginnen.

Het programma, dat na een 18 jaar lange ervaring geperfektioneerd werd, zou in zijn principes niet worden gewijzigd, doch wel uitgebreid en aangepast aan de nieuwe toestanden. Nieuw didaktisch materiaal werd aangekocht terwijl de van de oorlog terug gekeerde «Ibis»-eenheden, die niet langer beantwoorden aan de nieuwe scheepskonstruktie verkocht e vervangen werden door een zeilschuit met hulpmotor, nl. de O. 178 «Ibis», die in maart 1925 van stapel liep en halverwege hetzelfde jaar in de vaart kwam. Gedurende de tweede helft van dit jaar maakten sedert de in bedrijfneming van de O. 178 zestien scheepsjongens een periode van drie maanden aan boord mede en kregen praktisch onderricht in hun later vak. Ook het onderricht werd verder uitgebreid met ondermeer kursussen in de draadloze telegrafie, terwijl verder besloten werd de leerlingen voor te bereiden op het eksamen van leerling-schipper ter visserij. De opneming in de «Ibis» van kinderen die nog hun ouders hadden kon slechts in overweging genomen worden dankzij een overeenkomst met de Staat, vertegenwoordigd door de Algemene Direktie van het Zeewezen. Luidens die overeenkomst nam de Staat een bepaald aantal kwekelingen die, door zijn afgevaardigden bij voorkeur in de visserijmiddens aangeworven werden t n hare laste. Later werden ook de kinderen toegelaten die om allerlei redenen als misdeelden van 't leve konden beschouwd worden. Die overeenkomst werd in 1924 afgesloten tussen de Staat en de «Ibis», de in 1908 gestichte coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid. Voor het bereiken van de doelstellingen van het K.W. Ibis was vanaf de stichting gezorgd door enerzijds het Kollege van Kommissarissen en de Algemene Vergadering der aandeelhouders en anderzijds door de Raad van Beheer. Alleen het eerste van de twee kolleges bezat rechtspersoonlijkheid. Die toestand, waaraan niet had kunnen verholpen worden vóór de goedkeuring van de wet van 27 juli 1921, bood tal van moeilijkheden inzake bestuur. In de loop van 1926 besloten de leiders het Werk met een nieuwe rechtstoestand te begiftigen. Dit gebeurde tijdens de Algemene Vergadering van 27 juli 1927 waarbij met algemene stemmen de voorkeur gegeven werd aan 'n vereniging zonder winstoogmerk. Na wijziging van de statuten werd de kooperatieve vennootschap gelijkgeerd en op 27 februari 1927 het nieuwe organisme, nl. «Koninklijk Werk Ibis, vereniging zonder winstoogmerk», geplaatst onder de Hoge Bescherming van Z.M. de Koning, in het leven geroepen.

(vervolg blz. 11)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

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—

MAANDAG :

Zestien vaartuigen kwamen hun vangsten presenteren. Twee daarvan kwamen van IJsland, twee andere van Noop-Head, één van het Kanaal, drie van de Oost, twee van de Noord en zes van de West.

Wat de aanvoer betrof viel het vooral op dat er een zeer ruime verscheidenheid waar te nemen was. Naast de ongeveer 2500 bennen vis die te koop aangeboden werden kreeg men vervolgens nog te kiezen uit ongeveer 4000 kg tong, 12.000 kg kreeft, 10.000 kg makreel en, last but not least, uit ongeveer 62.000 kg haring.

Bovendien was het opmerkelijk dat de hoedanigheid van al deze hoeveelheden zeer degelijk was. Iets wat we 's maandags meer zouden wensen te zien.

Komen we echter nog even tot de visaanvoer terug. Was deze alles behalve uitgebreid, dan diende toch gezegd dat ze vrij gevarieerd was. Het overwicht van de ronde vissoorten was op lange na niet meer zo overweldigend. Waar tegenover stond dat er nu meer rog voorhanden was.

Bleef nog de verkoop. Die over het algemeen een meevaller werd. Vele visvariëteiten werden tegen zeer renderende prijzen aan de man gebracht. Tong was zeer duur. En waren de prijzen van kreeft, makreel en haring niet geweldig hoog, dan zorgde de omvang van deze vangsten er voor dat er niet met verlies gevaren werd.

IJSLAND

De O.231 en de O.286 stonden voor de IJslandse markt in. Gezamelijk zorgden ze voor ongeveer 800 bennen vis en voor plus minus 12.000 kg kreeft. Waarbij de kwaliteit van beide vangsten vrij goed was. In het bijzonder dan waar het de vangst van de O.286 metrof.

Waardoor dit vaartuig de mooie prijzen die voor de verschillende visvariëteiten geboden werden dan ook dubbel en dik verdiende.

Winst werd hier vooral geboekt bij de verkoop van kabeljauw en gul. Deze soorten, die de voorgaande weken bijna doorlopend goedkoop van de hand gedaan werden, brachten nu renderende prijzen op. Voor kabeljauw betaalde men nu 10 à 14 fr. Terwijl de gulprijs rond de 10 fr. schommelde.

Filetvis was nu veel schaarser dan verleden week. Wat verklaarde waarom er zoveel meer geboden werd. Rode poon werd tegen nagenoeg 14 fr. van de hand gedaan. Blauwe leng werd tegen 14 à 15 fr. opgekocht. Terwijl de witte soort tegen 9 fr. aan de man gebracht werd.

Koolvis werd iets duurder. Men had nu voor die soort iets meer dan 8 fr. over. Zeewolf bleef zeer gevraagd; men betaalde er meer dan 16 fr. voor. Schotse schol werd tegen 14 à 20 fr. opgekocht. Schaat bracht 14 à 18 fr. op. Terwijl hondstong ook iets duurder verkocht werd dan de voorgaande weken. Men had er nu weinig minder dan 12 fr. voor over.

Heilbot en staartvis waren zeer schaars. Geen wonder dan ook dat voor die soorten respektievelijk 40 à 70 fr. en 40 à 52 fr. geboden werd.

Kreeftjes waren daarentegen verre van duur. Voor de grote sortering betaalde men 20 à 26 fr. Terwijl de kleine soort 12 à 15 fr. opbracht.

Dit belette nochtans niet dat beide schepen de reis op een renderende manier afsloten. In het bijzonder de O.286. Die 380.000 fr. besomde.

NOOP-HEAD

De vaartuigen O.124 en O.202, beiden van dezelfde redrij, kwamen met vangsten van Noop-Head verkopen. Waarbij de nadruk vooral lag op de aanvoer van de haring en makreel. Van deze soorten waren er respektievelijk ongeveer 62.000 en 10.000 kg voorhanden.

Hoeveelheden die tegen eerder middelmatige prijzen verkocht werden. Zo had men voor makreel iets meer dan 7 fr. over. En betaalde men aanvankelijk iets minder dan 8 fr. voor de haring, dan daalde die prijs naderhand tot 5,40 fr.

Watnu de aanvoer van vis betrof, werd opgemerkt dat het grootste gedeelte van die aanvoer uit wijting bestond. Soort die minder gevraagd was. Geizen men er niet enkel slechts de opvangprijs voor betaalde, maar dat ook een groot gedeelte naar de Rederscentrale verwezen werd. Kleine schelvis was eveneens niet zeer duur.

Dit in tegenstelling met de grote vissoorten. Waarvoor meestal uitstekende prijzen geboden werden. Zo werd kabeljauw tegen 18 à 22 fr. aan de man gebracht. Gul bracht 10 à 16 fr. op. Koolvis werd tegen 9 à 10,60 fr. opgekocht. Voor haai had men meer dan 16 fr. over.

Zeer duur ook waren de meer zeldzame soorten. Heilbot werd opgekocht tegen prijzen die tussen 50 en 7 7fr. schommelden. Grotere staartvis bracht meer dan 50 fr. op. Grote mooie meid was in de ogen der liefhebbers niet meer dan 40 fr. waard. Terwijl schotse schol tegen

De Belgische-Nederlandse Visserijalmanak 1966

Verschillende lezers of belangstellenden doen nog regelmatig navraag naar dit zeer belangrijk werk, dat op alle visserijvaartuigen een leidraad is.

Dit boek is nog steeds verkrijgbaar ter Drukkerij van „Het Visserijblad», Hendrik Baelskaai 30, Oostende, voor de prijs van 00 fr. + 15 fr. verzendingskosten na voorafgaande storting van dit bedrag op postrekening nr 41 89 87 Oostende.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	8-8-1966	9-8-1966	10-8-1966			
Tongen, grote — Sole, grosse	96,—104,3	107,0-111,4	105,4-113,4	.....	.....	.....
¾ tongen — ¾ sole	106,4-109,8	113,6- ——	112,0-116,6	.....	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	78,—88,80	85,80-96,60	80,—86,80	.....	.....	.....
Voor-kleine — Petite	59,80-63,80	61,40-66,80	5860-66,40	.....	.....	.....
Kleine — Toute petite	55,—55,80	54,—56,—	51,—54,—	.....	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	.....	.....	92,—98,—	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	79,—80,—	.....	79,40- ——	.....	.....	.....
Kleine — Petite	40,—45,—	.....	31,—51,—	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	12,—13,—	16,— ——	16,— ——	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	13,80-15,—	22,— ——	17,—20,—	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	14,—14,80	20,— ——	15,60-19,—	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	12,40 14,40	18,— ——	14,—17,80	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	5,20- 7,60	9,60- ——	6,20-11,—	.....	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	31,40- ——	.....	.....	.....
Middel — Moyen	15,— ——	.....	18,40- ——	.....	.....	.....
Kleine — Petit	5,—12,60	3,60- 8,—	5,—14,—	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	46,— ——	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	24,40-32,—	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	12,80-20,60	.....	15,—23,40	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	17,60-23,40	23,80-27,30	20,—30,—	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	7,20-17,40	8,—26,—	740-20,—	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	38,—59,—	.....	58,—59,—	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	4,40- 6,80	4,40- 7,80	3,80- 5,40	.....	.....	.....
Schar — Limande	4,40- 6,—	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	16,—26,80	.....	26,80-33,60	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	10,40-15,20	.....	11,60-15,40	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	10,60-13,—	.....	13,—14,40	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	6,20- 9,—	10,—11,—	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	8,—22,—	.....	14,—27,—	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	23,40-26,40	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	37,— ——	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	5,20- 7,60	5,20- 7,70	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	3,40- ——	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	70,80-73,—	78,40-88,—	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	7,—10,60	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	31,40- ——	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....

S K L



TECHNOCOMMERZ GmbH

Berlin W 8 - Taubenstrasse 6-10, Deutsche Demkr. Rep.

SLECHTS ÉÉN BEDRIJFSZEKERE MOTOR... S K L

- Rechtstreeks omkeerbaar of met keerkoppeling
- Bijzonder geschikt voor het harde werk op de vissersvloot
- Een robuste motor, hierdoor lange levensduur
- Eenvoudige bediening en toezicht
- Zeer economisch verbruik
- Zeer lage onderhoudskosten
- Service en leveren van onderdelen verzekerd
- Motorvermogens van 80 PK tot 1.000 PK.

Invoer, verkoop en service:

STEFENS ELECTRO, N.V. - NOORDERLAAN, 107, ANTWERPEN - TEL.: 03/41.20.90

Verdelers voor het Vlaamse land:

BENELUX SCHEEPVAARTBUREAU - A. DE BACKER, TERNEUZENLAAN, 38, GENT - TEL.: 09/51.01.04

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

36 à 40 fr. aan de man gebracht werd.

Wat tenslotte de resultaten betrof ,kon ook niet geklaagd worden. Temeer daar het eerder korte reizen betrof. Vooral de O.202 deed het, met een opbrengst van 427.000 fr., zeer goed.

OOST

Het vrij slechte weder van de verlopen periode was er de oorzaak van dat de bokkenvisserij zich niet kon uitleven. Wat bewezen werd door het feit dat drie schepen die

MEER SNELHEID

MEER TREKKRACHT

(5723V)

voor die visserij uitgerust zijn gezamelijk slechts voor een goeie 3000 kg tong zorgden. En niet eens 100 bennen vis.

Gelukkig echter bleef de tongprijs zeer voordelig. Ook al was ze iets minder dan verleden week woensdag. Nu had men voor de 3 grootste slagen ongeveer 100 à 110 fr. over. Bloktong werd tegen 78 à 85 fr. verkocht. De voorkleine soort bracht 58 à 62 kg op. Kleine tong werd tegen 55 à 57 fr. van de hand gedaan. En de slips werden tegen 45 à 48 fr. aan de man gebracht.

Platvis was eveneens iets goedkoper dan verleden week. Toch had men voor de grote en middelslagen nog 13 à 15 fr. over. Platjes daarentegen brachten nu nog slechts 7 fr. op.

De opbrengsten, ook al waren ze niet zeer hoog, konden toch als renderend doorgaan. Dit doordat de reizen eerder aan de korte kant waren. De hoogste opbrengst, 88.000 fr., was ditmaal voor de O.38.

WEST EN NOORD

Van deze visgronden kwamen respektievelijk zes en twee vaartuigen verkopen. Meestal met vrij beperkte vangsten. Iets waar slechts de O. 457 uitzondering op maakte.

Van zeer groot belang was dan ook dat deze verkoop een waar sukses voor de betrokkenen werd Het merendeel der soorten werd immers tegen zeer renderende prijzen aan de man gebracht.

Zo was de uitvoer zeer geïnteresseerd in de aanvoer van gul. Direkt werd voor die soort dan ook 9 à 15 fr. betaald. Terwijl op het einde van de markt kleine gul tegen 11 à 14 fr. verkocht werd. En de kabeljauw werd tegen meer dan 20 fr. verkocht.

Rog was nu op lange na niet meer zo schaars als de voorgaande weken. Wat daarom niet wilde zeggen dat deze soort op slag veel goedkoper werd. Verre van daar zelfs. Voor de grotere sorteringen betaalde men no galtijd 16 à 20 fr. Terwijl voor de kleinere slagen 13 à 15 fr. betaald werden.

Schelvis en grote totten waren ook redelijk in trek. Men betaalde er 12 à 18 fr. voor. Zeer gevraagd bleef haai. De geringe hoeveelheden die binnen gebracht werden brachten 15 à 17 fr. op.

Tong en rare vis waren zeer schaars. Tongprijzen vielen hen dan ook te beurt. Grote en middelslagtong werden tegen meer dan 100 fr. verkocht. Terwijl de kleinere slagen tegen 50 à 65 fr. van de hand gedaan werden. Grote tarbot bracht meer dan 90 fr. op. Kleinere slagen en grote griet werden tegen 50 à 70 fr. verkocht.

Dit alles was natuurlijk zeer bevorderlijk bij het bepalen van de resultaten. Zo geraakten bijna alle Westers aan renderende opbrengsten. In het bijzonder N.765 en N.701. Die beiden meer dan 95.000 fr. besomden. Terwijl de O.457 al evenmin reden tot klagen kreeg. Hem viel een zeer goede opbrengst, 120.000 fr., te beurt. Wat eens te meer bewees dat de afwezigen, in dit geval diegenen die alles beter vinden in de Engelse havens, ongelijk hadden. Misschien leren ze het nog eens. Men weet nooit.

DINSDAG :

Het lag in de lijn der verwachtingen dat het een zeer kalme week zou worden wat de aanvoer betrof. Gisteren werd dit reeds bewezen.

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

En vandaag was het niet veel beter. Want nu kwamen slechts zeven schepen verkopen : drie IJsladers, twee vaartuigen van Noop-Head en twee van de Oost.

Dit gering aantal vaartuigen ten spijt, werd er toch ongeveer evenveel aangevoerd dan gisteren. Waar het de visaanvoer betrof, kreeg men ongeveer 2500 bennen voorgeschoteld. Of evenveel als gisteren dus. Maar met dit verschil dat die hoeveelheid veel minder gevarieerd was dan gisteren. Zo waren soorten als rog en platvis praktisch gezien.

Met de aanvoer van tong bleef het zeer pover gesteld. Men kreeg juist geteld te kiezen uit amper 3300 kg. En meestal dan nog kleine sorteringen. De kreefetnkopers bleef men daarentegen verwennen. Dezen kregen ook vandaag meer dan 12.000 kg voorgeschoteld.

Ook werd voor haring gezorgd. Zelfs voor iets meer nog dan gisteren. Of voor ongeveer 70.000 kg. De makreelaanvoer daarentegen was veel beperkter. Men loste van deze soort ongeveer 2000 kg.

Verder kon over de kwaliteit niets dan goeds verteld worden. Alle genoemde hoeveelheden waren uitstekend verzorgd. En dan niet in het minst deze die van IJsland aangevoerd werden.

En opnieuw mocht van een sukses gesproken worden waar het de verkoop betrof. In het bijzonder dan waar het de visvariëteiten betrof. Waarbij de meeste grote sorteringen nog duurder van de hand gedaan werden dan gisteren. Iets wat vooral in de kaart van de IJslanders speelde. Wat trouwens duidelijk merkbaar was aan de behaalde resultaten.

IJSLAND

De kopers mochten zich gelukkig achten dat er drie IJslanders kwamen verkopen. Zo werd de aanvoer van vis nog enigszins gered. Gezamelijk zorgden ze immers voor iets meer dan 1800 bennen. Terwijl daarenboven door twee van hen voor meer dan 12.000 kg kreeft gezorgd werd.

Zodat het geenszins verwondering baarde dat kreeftjes tegen ongeveer dezelfde prijzen van de hand gedaan werden als gisteren. Te meer daar het een publiek geheim was dat er voor zaterdag 'n goeie 300 bennen dergelijke diertjes te verwachten waren. Hoe dan ook, men betaalde voor de grote sortering 20 à 28 fr. Terwijl de kleine soort 13 à 19 fr. opbracht.

Het meeste winst boekten die schepen echter bij de verkoop van vis. Waarnaar een zeer grote vraag bestond. En niet in het minst naar ronde vis. Zodat kabeljauw nu 13 à 17,40 fr. opbracht. En gul tegen 10 à 15.40 fr. aan de man gebracht werd.

En alhoewel filetvis in grotere mate voorhanden was dan gisteren lagen ook bij deze verkoop de prijzen hoger. Voor blauwe leng betaalde men nu 16 à 18 fr. Terwijl de witte soort 10 à 12 fr .opbracht. Voor grote paan vervolgens bood men 12,60 à 14 fr. Zelfs de kleine sortering bracht nog 10,60 à 11,80 fr .op.

Koolvis werd op slag eveneens duurder. Dan kzij de uitvoerders betaalde men er 9 à 11,60 fr. voor. Voor een gans ander doel was schelvis gevraagd. En deze soort was zeer duur. Voor de kleinste slagen betaalde men 20 fr. en meer. Terwijl de grootste slagen tegen 30 fr. aan de man gebracht werden.

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

Andere zeer dure variëteiten waren zeewolf, steenschol, platvis en schotse schol. Vooral voor laatste soort werden topprijzen betaald. Voor zover we weten had men nog nooit 19 à 27 fr. over voor deze soort. Zoals nu het geval was. Natuurlijk werd ook heilbot en staartvis, twee zeer schaars vertegenwoordigde soorten, zeer duur.

Dit alles droeg er natuurlijk ontzaglijk veel toe bij om de opbrengsten nog beter te doen lukken dan gisteren. Vooral de O.126 bracht het er buitengewoon goed van af. Met niet eens 1000 bennen vis werd zo maar eventjes 673.000 fr. besomd.

NOOP-HEAD

De twee vangsten die van deze visgronden aangevoerd werden bedroegen gezamelijk ongeveer 600 bennen vis, 70.000 kg haring en 2000 kg makreel.

De aanvoer van vis nu bestond hoofdzakelijk uit wijting. Soort die jammer genoeg de minst gevraagde was die binnen gebracht werd. Zodat er dan ook slechts de opvangprijs voor betaald werd.

De andere vissoorten die van deze gronden gepresenteerd werden gingen heel wat vlotter van de hand. Sommige zelfs tegen topprijzen, zoals in de eerste plaats heilbot, staartvis, mooie meid en schotse schol. Zoals ook ronde vis. In de eerste plaats kabeljauw. Waarvoor tot 27 fr. betaald werd. Ook gul was alles behalve goedkoop. Deze soort bracht 14 à 20 fr. op. Koolvis was eveneens zeer gevraagd. Er werd tot 12 fr. voor betaald. Ook voor schelvis, grote totten ,enz. werden vlotte prijzen betaald.

Makreel was vrij gevraagd. Er werd van 6 tot 10 fr. voor betaald. Haring was echter minder in trek. Deze soort brachttnu 4,60 à 7 fr. op.

Doordat beide schepen echter redelijk uitgebreide vangsten losten, en daarenboven niet lang in zee waren geweest, vielen de opbrengsten bij slot van rekening nog mee, de O.316 en de O.305 besomeden respektievelijk 345.000 en 313.000 fr.

OOST

Dat er vandaag tong te koop werd aangeboden was te danken aan de Z.212 en de O.114. Die respektievelijk 1460 en 1860 kg losten. Op een paar kg na dan. Ook zorgden ze gezamelijk voor een 40-tal bennen vis. In hoofdzaak platvis.

Soort die nu zeer duur van de hand gedaan werd. Voor de grote en de middelslagen betaalde men 18 à 20 fr. Terwijl de platjes ongeveer 10 fr. opbrachten. Ook voor de paar bennen gul en roodbaard werden zeer goede prijzen geboden.

Het moest echter vooral van de tongprijs komen. En in het bijzonder van de prijs die voor de kleinere sorteringen geboden werden. En we kunnen direkt zeggen dat de schepen op dit gebied niet te kort gedaan werden. Voor de slips werd immers 50 fr. betaald. Kleine tong werd tegen 54 à 57 fr. van de hand gedaan. Een voorkleine tong bracht 62 à 67 fr. op. Verder werd voorkleine tong tegen 62 à 70 fr. verkocht. Een brachten de drie grootste sorteringen ruim 100 fr. per kg op.

Zodoende kon het niet anders of de opbrengsten waren ook zeer goed. Vooral als men de omvang der vangsten als basis nam. De O.114 was de beste. Dit schip besomde 140.000 fr.

WOENSDAG :

Wie gedacht had het weer met een zeer gering aantal vaartuigen, 5 à 6, te moeten stellen, kwam deze keer bedrogen uit. Het waren er in werkelijkheid 11. Waarvan het grootste aantal, 7 om juist te zijn, van de West kwam. Verder waren er nog 2 vangsten van de Noord en 2 van de Oost te verkopen.

En daar het over het algemeen na zeer korte reizen was dat al die schepen kwamen verkopen, was de kwaliteit natuurlijk uitstekend. Bovendien was de visaanvoer zeer ge-

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)

varieerd. Rog en platvis werden nu in veel grotere mate aangevoerd.

Echter niet genoeg om de vraag te voldoen. Want rog bleef zeer duur. Voor de grotere sorteringen werd immers tussen 18 à 24 fr. geboden. Terwijl de kleinere slagen 15 à 17 fr. opbrachten. Platvis werd wel iets goedkoper. Toch kon de prijs, 14 à 20 fr., nog iedereen voldoening schenken.

Gul was er natuurlijk genoeg. Daar zorgden de schepen van de Deze soort werd daarom niet zeer goedkoop verkocht. Verre van daar zelfs. Voor de grootste slagen betaalde men immers 15 à 20 fr., terwijl de kleinere slagen tegen 10 à 13 fr. aan de man gebracht werden. Bovendien werd voor de zeer geringe hoeveelheden kabeljauw 25 à 30 fr. geboden.

Zeer gevraagd was ook steenschol. De grote en de middelslagen werden tegen 25 à 30 fr. opgekocht, terwijl de kleinste sortering nog 20 à 23 fr. opbracht. Verder werd ook grote rode knorhaan 25 à 28 fr. betaald.

Verschillende vaartuigen voorzagen de markt van wat haai. Zo verwonderlijk was het dan ook niet dat deze soort iets goedkoper werd. Wat daarom niet wilde zeggen dat haai goedkoop van de hand ging. Men betaalde er immers nog steeds 12 à 14 fr. voor.

Rare vis was zeer schaars. Zo was er zeer weinig grote tarbot. Waardoor de prijs van die soort dan ook niet ver beneden de 100 fr .lag. Kleinere slagen werden zelfs nog tegen 80 fr. verkocht. Ook griet en staartvis waren zeer duur.

Kleine vis daarentegen bracht over het algemeen niet veel op. Uitgezonderd dan waar het haai, gul, rog en rode knorhaan betrof. Wijting, totten en platvis daarentegen waren eerder zeer goedkoop.

Bleef dan nog de tongenverkoop. Die ongeveer gelijk bleef aan deze van de voorgaande dagen. Wat wilde zeggen dat voor de drie grootste soorten 100 à 110 fr. betaald werd, dat de bloks 80 à 86 fr. opbrachten, dat voorkleine tong tegen 60 à 66 fr. verkocht werd, dat de kleine tegen 51 à 56 fr. van de hand gedaan werden en dat slips tenslotte 46 à 51 fr. opbrachten.

Prijzen die hoog genoeg waren om de O.189 aan een beer degelijk resultaat te helpen. Dit schip besomde immers 180.000 fr. Ook de twee vangsten van de Noord brachten aardige bedragen op. Le O.229 en de O.275 besomden immers respektievelijk 215.000 fr. en 276.000 fr. Meestal moesten ook de Westers niet klagen. In het bijzonder dan de O.15, de N.819 en de N.762. Die allen meer dan 100.000 fr. opbrachten.

GEHOORD en GEZIEN in de vismijn

GOEDKOPE KREEFTJES

In tegenstelling met de vooruitzichten (het week-end van 15 oogst) kregen we eerder matige kreeftenprijzen. Misschien is de verkoop de laatste weken minder goed geweest, de weersomstandigheden hebben al ieder week-end tegengezeten, en nemen de kopers dit keer geen risiko. Voor de IJslanders die verkochten was het dan ook min of meer een fiasco al maakte de omvang van de vangst veel goed. Daarenboven werd er voor de meeste vissoorten meer betaald dan verleden week zodat de resultaten alleszins bevredigend waren.

EERSTE RUIME HARINGVANGSTEN

Nadat we vorige maand reeds een paar keer 'n paar honderd bennen haring gekregen hadden, waren er maandag twee ruime haringvangsten op de markt. Ze werden zelfs verkocht in de haringhalle, zodat het zeker de moeite loont die vangsten even te bekijken. In totaal waren er 1070 bennen op de markt, het grootste gedeelte kwam van de speciaal uitgeruste haringvangende O.202 van de rederij Boels. Dat vaartuig nam 800 bennen voor zijn rekening. De prijzen voor die haring waren niet bepaald slecht maar ook niet bijzonder schitterend. Er werd gewoonlijk tussen 320 en 370 fr. per mand gegeven, de kleine sortering zakte tot 250 fr. Betrekkelijk weinig gekwetste haring, waarvoor 140 fr. gegeven werd. De belangstelling was redelijk levendig (er werden enkele keren 100 manden ineens verkocht). Behalve haring losten die schepen ook makreel. De makreelprijs was bevredigend en schommelde van 310 naar 450 fr. Dank zij ook opbrengende visvangsten werden het renderende opbrengsten voor beide haringvangers.

DUURDERE GULLEN

Dat de markten elkaar opvolgen is reeds meer dan eens bewezen. Hoge prijzen in Engeland hebben ook hier stijgende prijzen voor gevolg. Deze week bvb. zagen we stijgende prijzen voor gullen, kleine en grote sortering, voor steenschol en voor platvis. De kleine gullen kregen op het laatste van de markt tot 500 fr., de grotere sortering haalde tot 750 fr. Steenschol steeg tot 30 fr. per kg, de staarten liepen op tot bij de 60 fr. en platvis oteerde tussen 12 en 15 fr. Alleen wijting blijft voorlopig nog goedkoop, ook totten zijn reeds duurder geworden.

De resultaten van de Noord- en Westvisers waren dan ook renderend vermits ook roggen duur bleven, niettegenstaande een aanzienlijk verhoogde aanvoer.

NOG HARING OP DINSDAG

Ook dinsdag kwamen nog twee schepen met haring op de markt, in totaal zowat 85.000 kg. Haring was er deze week dus genoeg. De prijs bleef redelijk vast en schommelde ook dinsdag rond de 7 fr. per kg. De visvangsten waren minder omvangrijk maar verschillende soorten werden beter verkocht zodat de resultaten ook dit keer renderend bleven na tamelijk korte reizen die de kwaliteit bevorderden.

MEER DAN VERWACHT VOOR DE IJSLANDERS

De IJslandse vangsten werden maandag reeds ,maar vooral dinsdag zeer vlot verkocht. Voor alle soorten werden hogere prijzen betaald ,vooral voor kabeljauw, schelvis, leng, rode zeebaars en gullen. De kreeftjes daarentegen deden het minder goed dan verleden week maar kregen toch nog middelmatige noteringen. De uitslagen voor de IJslanders lagen alleszins boven het minimumpeil met vooral de O.216 met een onverwacht resultaat : 673.230 fr. voor amper 1000 bennen.

TE WEINIG SCHEPEN

Deze week kregen we weer bijzonder weinig schepen op de markt. De prijzen waren nochtans meer dan middelmatig en somige soorten werden peperduur verkocht. We vermelden schelvis, witte kabeljauw, heek, staartvis, grote tong, mooie tarbot, steenschol en platvis. Ook de andere soorten kregen voortdurend stijgende noteringen, zodat momenteel weinig voordeel te doen is met een verkoop in Engeland, alles in aanmerking nemend. Onze kopers worden steeds meer aangewezen op ingevoerde vis zodat onze reders zeker niet moeten zeuren wanneer er vis ingevoerd wordt, zij brengen er te weinig en voeren ze in vreemde havens in, dus...

De gebrekkige akkomodatie der scheepsbouwdiensten te Oostende

Reeds vroeger hebben wij gewezen op de alles behalve behoorlijke akkomodaties van de burelen der scheepsbouwdiensten te Oostende. In verband hiermede werd door volksvertegenwoordiger Lootens een parlementaire vraag gericht tot de Minister van Openbare Werken, waarvan de inhoud als volgt luidt :

«Gedurende de jongste oorlog werden de bureaus van de scheepsbouw groep Zeewezen, te Oostende, door oorlogsfeiten vernield, zodat er voorlopige bureaus werden opgericht met de kenmerken eigen hieraan verbonden : gebrek aan plaats, degelijkheid en komfort.

Ook de sanitaire installaties zijn onvoldoende.

Wil de h. Minister mij mededelen :

1. Wanneer de bouwplannen van de definitieve bureaus werden goedgekeurd;
2. Of wanneer een schadevergoedingskrediet tot wederopbouw werd vastgelegd;
3. Zo ja, wanneer de uitvoering van deze werken zal geschieden ?»

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

«Als tweede gevolg aan voornoemde vraag heb ik de eer het geacht Lid ter kennis te brengen dat de heropbouw van bedoeld burelenkompleks het voorwerp uitmaakte van een eerste ontwerp, dat reeds gedeeltelijk uitgevoerd werd, nl. de refter, de stookplaats en de elektrische centrale.

De voorgenomen schikking kon echter niet behouden blijven wegens wijzigingen aan het magazijn en de toevoeging van een vierde tracé aan de bankwerkerij. Dit laatste punt is nog in studie.

Van het burelenkompleks bleef nog alleen de plaats over voor het huidig magazijn. Deze wijziging omvat ook de infirmerie, de garages en de plaats voor losse werklieden.

Het Bestuur van de Scheepsbouwdienst te Oostende maakte hiervoor verschillende schetsen waaronder dit dd. 27 maart 1963 dat voor beslissing aan het Hoofdbestuur van het Zeewezen in Brussel werd overgemaakt door de zorgen van de Dienst Oostende. Het Hoofdbestuur was niet akkoord met deze schets, noch met het volume, noch met de algemene schikking. Inmiddels werden meerdere tegenontwerpen opgemaakt, doch er ontbreken vaste gegevens hoe er ten slotte mag gebouwd worden.

Het is absoluut noodzakelijk dat een vast bouwprogramma voorgelegd wordt, ten einde deze aangelegenheid een konkrete vormgeving te zien krijgen en om het Bestuur der Gebouwen in de mogelijkheid te stellen het definitief voorontwerp op te maken en ter goedkeuring voor te teleggen.

Dit vast bouwprogramma werd aangevraagd op 17 mei 1966 aan het Bestuur van het Zeewezen.

Naderhand zal mijn Departement met de afgevaardigden van het Bestuur van het Zeewezen deze kwestie opnieuw onderzoeken.»

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

AFVAARTEN

DER VISSERSVAARTUIGEN UIT DE Oostendse haven

DONDERDAG 4-8-1966

IJsland : O.224 — O.282.
Noord : O.247.
West : N.722 — O.123.
Oost : O.181.
Noop Head : O.237.

VRIJDAG 5-8-1966

West : O.192 — O.225 — N.738.
Noop Head : O.239.

ZATERDAG 6-8-1966

IJsland : O.81 — O.242.
Noord : O.69 — O.292.

MAANDAG 8-8-1966

Noord : O.284.
West : O.267 — O.142 — O.345 — N.763.

DINSDAG 9-8-1966

West : N.185 — N.715.
Oost : O.38 — O.283 — O.35.

WOENSDAG 10-8-1966

IJsland : O.231.
Noord : O.120.
Kanaal : O.312.
West : N.701 — N.765.
Noop Head : O.202.

DE E.E.G. EN DE VISSERIJ

Op 1 juli 1968 zou in feite inzake visserij een gemeenschappelijk beleid moeten tot stand komen tussen de zes landen, waarbij het niet zou te verwonderen zijn daaraan Engeland te zien deelnemen.

In het kader van de talrijke problemen welke in dat opzicht op te lossen zijn, werd zopas een eerste rapport over de toestand in de visserijsektor van de zes landen uitgegeven en de grondbeginselen voor een gemeenschappelijk beleid.

Dit lijvig boekdeel leidt drie delen in meer dan 400 blz. verdeeld.

Het gaat er in over de vangsten aanvoeren de visgronden en de bewaringsmiddelen, de produktie en zijn structuur, de subsidies en andere financiële steun welke worden toegekend, de buitenlandse handel, de markt van verse vis en de verwerkende industrie.

Dat de kwestie van kapitaal belang is voor ons land, kan men slechts begrijpen, wanneer men er in te lezen krijgt, hoe enorm verschillend het belang van elk land is.

Als men daarenboven moet vaststellen hoe zwak de positie daarin is van de belgische visserij en vishandel dan zal men pas beseffen van welk belang het voor ons land is, dat de visserij sterk verenigd blijft en dat zij samen met de handel en de visverwerkende nijverheid goed overlegge om in het kader van de toekomstige te nemen besluiten niet fel benadeeld te worden.

We komen hier later op terug.

VOOR
NIEUWBOUW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN
N.V.
BELIARD-MURDOCH
(5007V)

ADVERTEERT IN
„HET VISSERIJBLAD"
UW VAKBLAD

VERWACHTINGEN

ZATERDAG 13-8-1966 :

IJsland : O.236 (2oo ben. vis en 350 ben. kreeft).

DINSDAG 16-8-1966 :

IJsland : O.90 (2.000 ben. vis, t.tz 400 leng, 300 kools, 700 bonen, 500 kab., gul, 100 varia)
O.331
Kanaal : O.141, O.128, Z.597
West : O.142, O.192, O.148, N.738, O.123, O.225, O.345
Oost : O.181, N.720
Noord : O.214, O.204, O.247, Z.543, O.26

WOENSDAG 17-8-1966 :

IJsland : O.269 (250 ben. vis en 150 ben. kreeft)
Kanaal : O.295, O.134
Noop Head : O.237, O.239
Oost : O.283, O.38, O.35, O.147
West : N.185, N.715, N.701, N.765 N.763
Noord : O.82, O.254, O.160, O.195, O.132

Het nodig voorbehoud dient gemaakt voor de Noord-shepen.

PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

UURTABEL der OVERVAARTEN

voor de week van 14.8.1966 tot 20.8.1966

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

— Alle dagen te 00 u. 45, te 09 u. 30, te 10 u. 15 en te 14 u. 45.
— Op 14, 19 en 20.8.1966 bijkomende afvaart te 15 u. 45.

Afvaarten uit Dover :

— Alle dagen te 01 u. 00, te 10 u. 15 (1), te 11 u. 20, te 13 u. 00, te 16 u. 00 en te 17 u. 00.

(1) Te 09 u. 55 op 14 en 20.8.1966.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende :

— Dagelijks te 01 u. 15, te 07 u. 15, te 10 u. 15, te 13 u. 15 en te 22 u. 15.
— Op 14.8.1966 bijkomende afvaarten te 04 u. 15, te 16 u. 15 en te 19 u. 15.
— Op 15 en 20.8.1966 bijkomende afvaarten te 04 u. 15, te 16 u. 05 en te 19 u. 15.
— Op 16 en 17.8.1966 bijkomende afvaart te 19 u. 15.
— Op 18.8.1966 bijkomende afvaarten te 16 u. 15 en te 19 u. 00.
— Op 19.8.1966 bijkomende afvaarten te 16 u. 15 en te 19 u. 15.

Afvaarten uit Dover :

— Dagelijks te 00 u. 30, te 03 u. 30, te 06 u. 30, te 12 u. 30, te 15 u. 30 en te 18 u. 30.
— Op 14, 15 en 20.8.1966 bijkomende afvaarten te 09 u. 30 en te 21 u 30.
— Op 18 en 19.8.1966 bijkomende afvaart te 21 u. 30.

OOSTENDSE MARKT IN CIJFERS

MAANDAG, 8 OOGST 1966

IJSLAND			Kreeft	
O.286	18	420	7700	380.940
O.231	18	390	5100	298.880
NOOP HEAD			Makreel	
O.124	16	210	8500	219.686
			11700	haring
O.202	15	300	3200	427.436
			41800	haring
KANAAL				
O.312	16	150	—	147.540
OOST			Tong	
O.283	9	20	1100	84.390
O.35	9	15	1000	76.040
O.38	9	40	1000	88.010
WEST			Tong	
N.763	9	95	270	63.410
N.765	9	160	—	95.020
N.715	8	100	—	67.626
N.185	8	120	—	74.640
N.701	8	100	300	96.919
O.346	6	70	—	52.440
NOORD				
O.457	11	220	—	120.180
O.154	11	150	—	91.650

DINSDAG, 9 OOGST 1966

IJSLAND			Kreeft	
O.129	18	310	6510	304.410
Z.418	18	410	6210	434.030
O.216	18	1000	—	673.230
NOOP HEAD			Haring	
O.305	12	100	45000	313.730
O.316	13	400	20000	336.964
			350	makreel
OOST			Tong	
O.114	10	30	1800	140.640
Z.212	8	15	1550	100.500

WOENSDAG, 10 OOGST 1966

OOST			Tong	
O.189	8	60	2250	180.100
O.34	8	30	1550	115.180
WEST			Tong	
O.172	9	95	—	81.480
N.762	8	140	450	105.630
N.449	7	80	—	76.720
O.15	7	150	—	103.280
N.730	7	115	400	89.510
N.819	7	160	100	111.080
O.267	3	10	150	20.250
NOORD				
O.229	10	320	—	215.860
O.275	14	330	—	276.720

GEEN VERKOOP OP MAANDAG 15 AUGUSTUS

De aandacht van handelaars en reders wordt erop gevistigd dat op maandag 15/8/66 geen verkopen zullen plaatsgrijpen in de 3 kustvismijnen. De praktische schikkingen in dit verband zijn :
Oostende : verkoop op zaterdag 13/8 en dit om 8.00 uur.
Zeebrugge : verkoop op zaterdag 13/8 en dit op de voorziene uren.
Nieuwpoort : verkoop op zaterdag 13/8 en dit op voorziene uren.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

8-8	16	209.400	2.497.132		
9-8	7	194.320	2.379.664		
10-8	11	74.900	1.398.090		
	34	478.620	6.274..886		

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

1-8	5	269	29.502	49.—	53.—
2-8	1	49	3.577	73.—	
3-8	11	373	23.388	57.—	70.—
4-8	11	354	20.123	49.—	71.—
5-8	3	112	9.043	72.—	91.—
6-8	3	93	7.282	72.—	86.—
8-8	12	472	27.388	49.—	75.—
9-8	13	526	29.071	48.—	63.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

5-8	6	16.010	314.850	19,66
8-8	12	31.459	730.240	23,20
9-8	155	47.024	1.276.830	27,10
10-8	20	51.327	1.373.880	26,70
	53	145.820	3.695.800	

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

5-8	13	2.454	134.882	44,—	75,—
6-8	29	4.895	256.850	37,—	75,—
8-8	34	5.510	231.403	29,—	63,—
9-8	33	5.847	210.245	14,—	72,—
	109	18.706	833.380		

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

5-8	6	1.751	106.660	60,91
8-8	12	6.532	429.410	65,—
9-8	15	13.864	823.740	59,40
10-8	20	12.403	820.350	66,10
		34.550	2.180.160	

KREEFTENAANVOER TE ZEEBRUGGE

5-8	2	60.350	60.350	48,31
8-8	1	714	29.010	40,—
9-8	1	821	32.150	39,10
10-8	2	1.455	66.310	45,50
	6	4.239	187.820	

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

8-8	12	23.080	7.010	
4-8	2	357	347.625	
10-8	10	13.450	218.170	

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

4-8	3	125	8.729	65,—	76,—	69,83
6-8	1	16	1.392	87,—	87,—	87,—
8-8	7	243	14.177	53,—	73,—	58,—
9-8	8	319	18.862	54,—	71,—	59,70
10-8	4	208	11.721	53,—	62,—	56,—

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	4 aug.	8 aug.	10 aug.
Grote tong — Grosse sole	80—82	85—92	94—98
Bloktong — Sole moyenne	80	100—115	100—110
Fruittong — Sole ¾	80	96—98	88—93
Schone kleine tong — Petite sole	47—50	68—70	70—80
Kleine tong — Toute petite sole	37—38	52—54	52—58
Grote tarbot — Turbot gros		80—85	94—96
Midd. tarbot — Turbot moyen		60—70	80—83
Varia — Divers		60	64—66
Griet — Barbue		48—65	55—60
Pieterman — Grande vive	—	—	—
Grote pladijs — Grosse plie	16—17	12—14	16—18
Middelm. pladijs — Plie moyenne	16—17	12—16	17—18
Kleine pladijs — Petitie plie	6— 8	8—12	9—12
Deelvis — Portion	—	—	—
Kabeljauw — Cabillaud	—	—	—
Gul — Petit cabillaud	—	18— 8	14—17
Keilrog — Raie radiée	—	—	—
Rog — Raie	—	18—20	21—22
Tilten	—	14—18	19—20
Scherpstaarten	—	12—16	16—20
Halve man	—	—	—
Grote wijting — Gros merlan	—	8	11—12
Kleine wijting — Petit merlan	—	5	5— 6
Bot — Flet	—	—	2— 3
Schar — Limande	10	12— 4	7—16
Zeehaai — Aiguillat	—	14	16—17
Zeehond — Chien de mer	—	14—15	16
Robaard — Grondin rouge	—	—	—
Knorhaan — Grondin	—	5	5

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	8-8-1966	9-8-1966	
Grote schelvis	19.— —	28.60-30.—	.....
Middelmatige schelvis	16.—16.80	18.40-27.—	.....
Kleine schelvis	.....	3.60-16.—	.....
Kabeljauw	7.60-13.40	13.—17.40	.....
Gullen	8.40-10.40	10.—12.40	.....
Wijting	.....	10.— —	.....
Schaat	20.— —	.....	.....
Zeebaars	12.60-14.40	11.—13.80	.....
Leng	6.60-15.—	9.60-17.40	.....
Schartong	12.—19.80	19.—29.30	.....
Heilbot	54.—61.—	49.40-77.—	.....
Koolvis	5.— 8.—	9.—11.60	.....
Hondstong	3.60-11.40	3.60-11.—	.....
Zeewolf	9.—15.—	8.60-16.40	.....
Platen	.....	14.—20.—	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

DONDERDAG 4-8-1966

Z.560	1	100	10	17.380
Z.590	3	450	20	43.100
Z.557	1	100	6	11.100
Z.149	6	400	20	27.530
Z.600	5	800	40	95.710
Z.540	9	100	100	99.620
Z.594				5.830

VRIJDAG 5-8-1966

Z.452	9	50	100	86.950
Z.427	9	50	120	117.720
Z.775	5	1000	40	90.970

MAANDAG 8-8-1966

Z.516	10	1400	100	142.900
Z. 24	8	100	50	34.960
Z.435	4	600	40	76.120
Z.562	7	800	80	102.640
Z.582	8	100	90	85.120
Z.432	5	150	10	15.780
Z.542	10	1500	100	130.050
Z.184	5	400	50	57.620
Z.560	1	150	10	21.170
Z.594	1	200	15	23.120
Z.596	1	200	10	25.260
Z.201	1	100	10	15.500

DINSDAG 9-8-1966

Z.431	11	2000	140	178.770
Z.557	6	700	25	58.700
Z.497	11	2000	80	182.320
Z 468	6	1000	60	123.200
Z.500	9	1400	80	136.610
Z.558	6	900	50	109.550
Z.598	6	700	35	57.690
Z 603	11	50	120	127.330
Z.445	8	500	50	90.670
Z.199	10	50	100	120.000
Z.544				19.640
Z.419				31.880
Z 22				29.320
Z.785				5 790
Z.809				5.360

WOENSDAG 10-8-1966

Z.563	7	800	35	68.690
Z.444	9	100	120	81.730
Z.443	9	2000	100	186.690
Z. 30	2	400	10	36.250
Z.531	6	1000	60	115.990
Z.482	11	50	150	122.460
Z.591	4	450	45	73.110
Z.458	7	150	60	72.830
Z.580	6	800	60	113.580
Z.186	6	500	50	81.510
Z.590	3	500	30	71.940
Z.422	3	500	30	71.940
Z.402	3	500	30	103.790
Z.574	8	1400	50	101.250
Z.467				5.930
Z.785				3.050
Z.471				42.560
Z.432				14.120
Z.785				9.420

GENT

VAN 30 JULI TOT 5 OOGST 1966

Tongen 3/4 150 fr., v/kleine 85-96 fr., kleine 70 fr.; Tarbot midd. 120 fr., kleine 72 fr.; Griet kleine 68 fr. Grote iek, 30-40 fr., iek 3e slag 25 fr. Schelvis midd. 60-68 fr.; Rog 40-48 fr., vleugels 70-80 fr.; Kabeljauw 60 85 fr.; Gullen 40 fr., repen 72 fr.; Wijting 22-28 fr.; Makreel 35-40 fr. Rode Knorhaan 35 fr.; Zeebaars, repen 70-80 fr.; IJle haring 25 fr.; Heilbot 100-130 fr.; Zalm 220 fr; verse garnalen 64-1220 fr.; gepelde garnalen 330-360 fr.

BRUSSEL

VAN 30 JULI TOT 5 OOGST 1966

Tongen 3/4 160 fr., v/kleine 110 fr. Tarbot grote 150 fr., kleine 70-78 fr.; Griet 135 fr., kleine 70 fr.; Grote iek 35-42 fr.; Schelvis grote 80 fr.; kleine 35-40 fr.; Rog, vleugels 90-100 fr.; Kabeljauw 75-86 fr., repen 78 fr.; Hozemondhamme 90-96 fr; Wijting 26-32 fr.; Makreel 40-48 fr.; Rode Knorhaan 45 fr.; Zeebaars, repen 70-82 fr.; IJle haring 30 fr.; Heilbot 110-140 fr.; Koolvis 50 fr.; Verse garnalen 80-100 fr.; Gepelde garnalen 320-350 fr.

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG, 4 augustus

N.106	2.930	N.807	4.080

MAANDAG, 8 augustus

N.276	30.106	N.703	95.352
N.152	59.895	N.734	42.897
N.788	5.700	N.744	13.980
N.106	7.535	N.790	3.720
N.732	67.320	N.817	9.800
N.3	7.810	N.758	3.510

WOENSDAG, 10 augustus

N.740	39.890	N.106	5.680
N.817	9.070	N.726	6.510
N.788	8.610	N.790	9.850
N.720	77.820	N.93	48.100
N.3	8.610	N.758	4.030

HET VISSERIJBLAD

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

Bestaat er een krisis in de Nieuwpoortse Visserij ?

In verschillende dag- en weekbladen is er een artikel verschenen over de zware krisis die de Nieuwpoortse visserij zou doormaken en werd er zelfs in een paar bladen gesproken van het feit, dat die visserij binnen tien jaar tot het gebied van de folklore zal behoren.

Om de gewoonte niet te verliezen, kent de schrijver ofwel niets van de toestanden, ofwel neemt hij klakkeloos op, wat de ene of de andere politieker in de gemeenteraad er over uitkraamt.

Er heerst in de Nieuwpoortse visserij niet de minste krisis en het is een vergissing te melden, dat de vaartuigen meer en meer de Oostendse haven aandoen, omdat de prijzen er meer lonend zijn.

In de gemeenteraad worden immers ook talrijke kwakkels uitgekraamd, omdat men aan politiek wil doen zonder zich van de werkelijkheid te vergewissen.

De Nieuwpoortse haven heeft in 7 maanden een verkoop van 21.995.828 fr gekend tegen 24.093.373 fr. in dezelfde periode van 1965, dus amper 2 miljoen frank minder.

Ook de Oostendse vissershaven heeft een achteruitgang van enkele miljoenen.

In 1965 kende men een veel groter aanvoer van tongen.

Verder werd in 1965 te Nieuwpoort veel meer garnaal aangevoerd dan dit jaar Dat er bij het vis sorteren of het verhuren van benen weleens iets hapert, heeft niets te zien met de mindere aanvoer of met een krisis.

In de zomer wordt er te Nieuwpoort veel door winkeliers gekocht en vooral de kleine vis krijgt dan groot geld.

De klanten van die markt zijn meestal winkeliers en er zijn slechts een paar groothandelaars.

Schepen die 8 of 9 dagen in zee zijn, gaan naar Oostende omdat er praktisch geen groothandel is.

En die groothandel kan er zich moeilijk vestigen omdat er geen pakhuizen zijn.

En vermits die vismijn ook te klein is, kunnen grote schepen er moeilijk verkopen omdat eens een bepaald uur voorbij, de te verkopen vis veel zakt in prijs met al de gevolgen voor de visser

Nieuwpoort moet een grotere vismijn krijgen en dus ook meer pakhuizen waar rekening gehouden wordt met de moderne opvatting inzake koeling, enz.

EN DE VERLEIDELIJKE PREMIES ?

Vroeger werd aan een reder die een nieuw vaartuig bouwde, een premie van 25.000 fr verleend zo hij gedurende 3 jaar minstens 80 t.h. van zijn vis in die mijn verkocht.

De gemeenteraad heeft nu de beslissing genomen dergelijke premie als volgt te verhogen :

20.000 fr voor nieuwe vaartuigen van 45 à 100 PK.
30.000 fr voor visservaartuigen van 101 tot 150 PK.
40.000 fr voor vissersvaartuigen van meer dan 150 PK.

Dit alles op voorwaarde dat zij gedurende 5 jaar minstens 75 t.h. van hun vangst aldaar verkopen

Deze premies hebben niet de minste zin en zullen zeker geen enkel reder bewegen om in de vismijn van Nieuwpoort te verkopen, omdat voor een nieuwgebouwd schip de periode van drie jaar op vijf jaar werd gebracht, het een nieuwgebouwd schip moet zijn en dus praktisch er geen drie nieuwe schepen per jaar die haven aan doen en zich daarenboven door dergelijke premie op vijf jaar berekend niet zullen laten verleiden.

Als het gemeentebestuur van Nieuwpoort iets voor de haven wil doen, en we twijfelen daaraan niet, dat ze trachten de vismijn modern te zien vergroten met meer pakhuizen, een premie geven voor de beste vis, een goed georganiseerde propaganda voeren voor Nieuwpoortse vis en dat zal nuttiger zijn, daar het huidig lapmiddel geen zin heeft.

Wat het feit betreft dat men met spanning de evolutie der zaken volgt, zien we niet in welke spanning en welke verbetering er thans in de gemeenteraad werd beslist.

Wij hebben gemeend dat het eens te meer nodig is al die kwakkels in dag- en weekbladen weergegeven, te moeten terecht wijzen, omdat het vraagstuk van een groter of kleiner aanvoer niet gelegen is in dergelijke ondoordachte overwegingen van journalisten of beslissingen van een gemeenteraad, waarvan de bedoelingen wel goed gemeend kunnen zijn, maar zeker niet van aard om te lezen dat dit de zware (?) krisis, die niet bestaat zal oplossen.

Dergelijke artikels doen tevens meer kwaad dan goed aan de handel want er zijn slechts een 3-tal groothandelaars daar gevestigd.

P.V.

Overdrachttaks op voedingswaren en speciaal op vis

Door Volksvertegenwoordiger Dries Claeys werd volgende parlementaire vraag aan de Heer Minister van Financiën gericht :

Wanneer ik goed ben ingelicht zou de overdrachttaks op alle eetbare waren vervangen zijn door een faktuurtaks van 0,7 %

Daartegenover zouden de produkten van de zeevisserij met een overdrachttaks belast zijn van 14 % verminderd tot 10,5 % wanneer de verkoop in de gemeentelijke vismijn plaats heeft, dit met het oog op de vismijnrechten.

Mag ik de achtbare minister vragen mij antwoord te geven op volgende vragen :

1) Waarom de vis niet als eetbare waar beschouwd en behandeld wordt en de faktuurtaks niet wordt toegepast zoals voor de andere eetbare waren, welke zijn de redenen die dergelijke diskriminatie verrechtvaardigen ?

2) Welke zijn in de laatste jaren de opbrengsten van de overdrachttaks op de door de Belgische Zeevisserij aangevoerde visserijprodukten.
= de bedragen der terugbetalingen van overdrachttaks aan de uitvoerders.

3) Is er nog een land van de EEG waar overdrachttaks op de zeevisserijprodukten van toepassing is ? Zo ja, hetwelk en aan welke tarieven ?

Nota der Redaktie : We zijn benieuwd wat de minister hierop zal antwoorden of hoe hij die vragen zal ontwijken.

PRAKTISEREN

OVER AFVAL IN ZEE, KOOPERATIE EN RUMOER

Scheikundige afvalstoffen

De bezoedeling van de zeeën is, dàt beginnen we nu ook wel stilaan te weten, een uiterst onrustwekkend verschijnsel. Olie, vetten en voorwerpen zijn in dat verband niet de grootste schuldigen.

In mondingen van rivieren en baaien concentreren zich de kunstmatige (scheikundige) afvalstoffen die met de binnen wateren zeewaarts spoelen. Zeer geleerde mannen werden dit gewaar, nochtans, door de werking van de bacteriën worden vlle afvalprodukten, in omvang wel het grootste gedeelte van hetgeen in de zeeën terecht komt, geneutraliseerd. Deze natuurlijke reaktie is wel geruststellend, maar toch blijven nog de chemikaliën over die ontsnappen aan dit proces. En dit zijn precies de gevaarlijkste stoffen. In de stille Zuidzee werden bvb. vissen aangetroffen met D.D. T. in de weefsels. Dit verschijnsel verwekte grote verrassing bij de biologen, doordat het ver van industrielanden was. De scheldemonding en de zuidelijke Noordzee in 't algemeen is een broedplaats, een verzamelcentrum van vele vissoorten, in 't bijzonder platvis.

Indien deze gebieden ook bezoedeld zijn door dergelijke afval, en waarom zou dat niet, dan zou men logischerwijze mogen verwachten dat de levende wezens die er vertoeven vergiftigd worden of tenminste de stoffen opnemen en misschien wel opslaan.

Uiteindelijk is het de mens die in deze cyclus de door hemzelf vervaardigde chemicaliën in zijn organismen opneemt. Dit is trouwens ook het geval voor het vlees.

De betreurde Amerikaanse bioloqe Rochel Carson heeft daaraan trouwens een opmerkelijk boek gewijd dat het hele proces van de vergiftiging van het mensdom door scheikundige afval, omvat.

Een boek dat onbehagen verwekt.

Enkel door het climineren van de oorzaken kan dit verschijnsel vermeden.

Maar gaat daartegen ten strijde.

Senegal (1)

Is een Westafrikaanse republiek met 600 km kust. Aan deze kust ligt de grote, moderne haven DAKAR. De stad van dezelfde naam heeft meer dan 100.000 inwoners, waarvan 15.000 blanken. De kust van de Atlantische Oceaan rond DAKAR is zeer visrijk en ligt op het kontinentaal plat.

Een kust van 600 km lengte dat stemt ons dromerig. Wat een visserijmogelijkheden moeten daar verborgen zijn.

Maar, het is niet allemaal goud wat blinkt. De Atlantische golfslag maakt deze kust namelijk zeer onherbergzaam en daardoor zijn de haventjes op de rivieren ver van de zee verwijderd en moeilijk bereikbaar. Schepen moeten dikwijls afzien van hun bestemming en beter zee afwachten.

Senegalezen, pikzwarte negers, vissen voornamelijk roodbaars, tong, tonijn en garnaal op ambachtelijke wijze met 5.000 prauwen, elk bemand door 4 vissers. Er zijn maar 24 treilers en 14 sleeplijnvissersvaartuigen. Een diepvriestonijnvisser werd gebouwd in Frankrijk. De binnenlandse markt van Senegal is bijzonderlijk afnemer van gerookte produkten die de voorkeur genieten van de (zwarte) bewoners. De voornaamste klant is Ghana, die veel vis moet invoeren. Maar ook Kameroen, Ivoorkust en Europa voeren graag vis in uit Senegal. Garnaal in blik uit Senegal is gekend.

Samenwerking (1)

Gewijzigd ekonomische omstandigheden dwingen ook in bepaalde vissershavens van Engeland tot herziening van het uitbatingssysteem van de visserij.

De visserijgemeenschap van MEVAGISSY in Cornwall berustte voornamelijk op de individuele praktijk in het beroep, tot nu toe. Tot het bittere einde verdedigde iedere visser er zijn eigen zaak. Nù is het niet meer mogelijk individueel voort te werken. Buigen of barsten zegt de harde wet der ekonomie. Anderzijds traditionneel nog te zeer met de zee verbonden, kunnen zij deze de rug niet toekeren.

Nu besloten zij zich te verenigen en een samenwerkende maatschappij te vormen. Koöperatieven worden uit de nood geboren, leerden wij, en het geval van deze vissers bevestigt deze stelling.

In dit vissersplaatsje ging een eeuwenoude zaak de deuren sluiten en dit betekende zoniet de godsklop dan toch een zwaard van damokles voor de ganse plaatselijke bedrijvigheid.

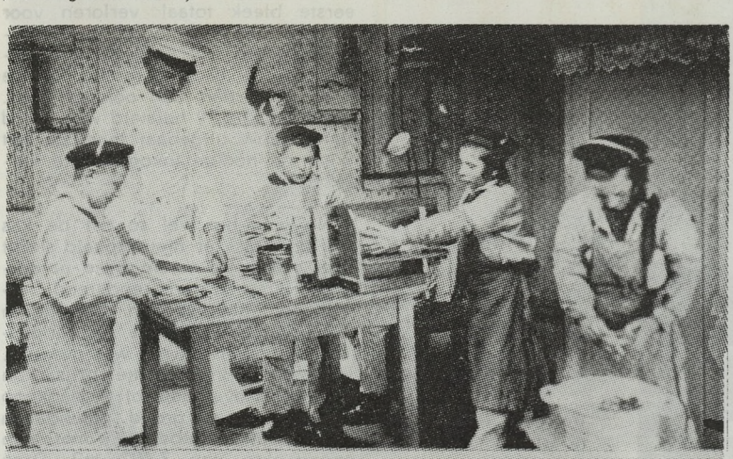
Dit was de impuls.

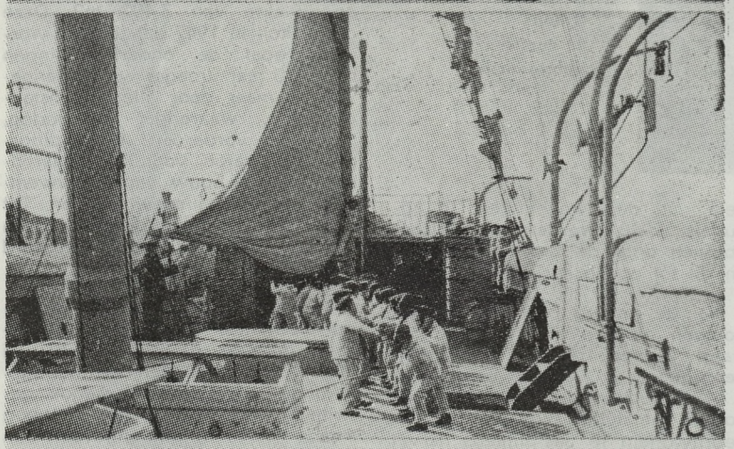
De mevagissianen stichtten hun koöperatieve zonder leningen van (groot) belang. Dit is trouwens geen noodzakelijkheid. Het oprichten van een dergelijke maatschappij, weten wij uit ervaring, gebeurt steeds met entoesiasme. Immers, de individuele zaak met ondergang bedreigd, kon gered worden.

Maar toch zei de sekretaris van de nieuwe vennootschap : er is geen reden waarom deze onderne-

(vervolg blz. 17)

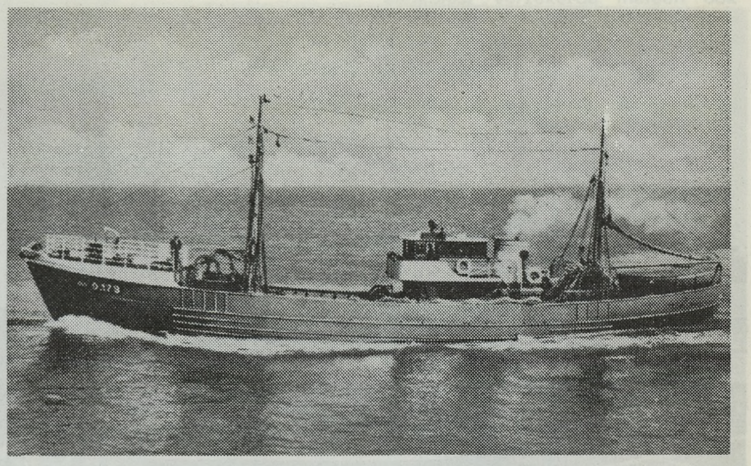
(vervolg van blz. 3)







Het onderricht aan boord van de eerste Ibis-eenheid, waar terzelfdertijd de kwekelingen gelogeerd waren. Foto boven : de werkzaamheden in de keuken. Foto midden : de zeilen worden gehesen. Foto onder : het in- en uitzetten van de reddingboot



De laatste Ibis-eenheid, de O.179.

van de visserij en tenslotte de inkomsten van het Werk verzekeren. Doch de Ibis, aangesproken door de besturen van sommige visserijscholen, had sedert lang overwogen ook de leerlingen van andere onderwijsinstellingen voor de zeevisserij een praktische opleiding te laten genieten aan boord van haar drijvende afdelingen. Aldus werd in 1935 een nieuw schip gebouwd, nl. de O. 179 «Ibis IX» uitgerust met een 300 PK. dieselmotor. Er was plaats voor 8 kwekelingen aan boord tegenover slechts 4 op de O. 178. Achteraf werd ook de O. 178 aangepast voor 8 leerlingen.

Op de Algemene Vergadering van het dienstjaar 1928 liet een beheerder van het Werk, tevens Voorzitter van een belangrijke Oostendse rederij zich uit nopens de moeilijkheden die de rederijen ondervonden wegens een groot gebrek aan geschoolde motorwerktuigkundigen. Deze noodkreet kwam niet aan dovemansoren, want onmiddellijk werd een zaal uitgerust en voorzien van motoren, geschonken door motorenfabrieken of in bruikleen afgestaan. Dit betekende meteen een nieuwe pluim voor het reeds zo uitgebreide visserijonderricht dat op het Werk gegeven werd

Wanneer dan ook in juli 1931 het Koninklijk Werk haar 25ste bestaansjaar vierde mocht gezegd worden dat zijn oprichting en de overeenkomst, gesloten met het Bestuur van het Zeewezen geleid hadden tot zeer gunstige resultaten. Er bleef evenwel nog veel te doen...

Was het door Z.K.H. Prins Albert vooropgezette doel niet ruimschoots bereikt ? Om zich hiervan te overtuigen volstond het te herinneren aan het feit dat tijdens de eerste 10 bestaansjaren 163 wezen werden opgenomen ; dat dit effektief op het 25ste bestaansjaar tot 398 was uitgegroeid. De hoge Stichter had evenwel nog een ander doel door de oprichting van het Werk bijdragen tot een verbetering van de toestand der vissers en een verhoging van hun persoonlijke waarde. Bij de stichting van de «Ibis» telde onze vissersvloot 426 eenheden waarvan slechts 23 mekanische werden voortgestuwd (stoom-treilers). Het volgend jaar koos de eerste Belgische motortreiler zee, van 1907 tot 1913 gevolgd door drie andere motoreenheden. Hierop volgde de oorlog maar na het beëindigen en rond 1930 telde onze vloot 414 motorsloepen. De verbetering van onze vissersvaartuigen vergde vanzelfsprekend ook een hogere beroepskennis van de visser en derhalve ook een hogere beroepswaard-

Er weze aan herinnerd dat het Bestuur van het Zeewezen tussen 1901 en 1905 slechts 7 schippersbrevetten uitreikte ; de sloep met een gebreveteerde schipper aan boord was dan ook een uitzondering. Van 1926 tot 1930 evenwel,

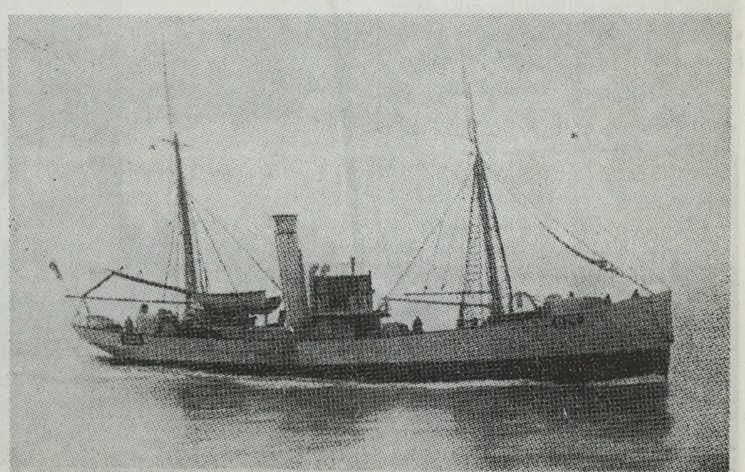
DE VERDERE UITBOUW...

Tussen 192[illegible] en 1940 bestond het effektief van het Werk gemiddeld uit 85 kwekelingen. De aanwerving geschiedde hoofdzakelijk te Oostende en Heist terwijl de andere kustgemeenten een geringer aandeel hadden.

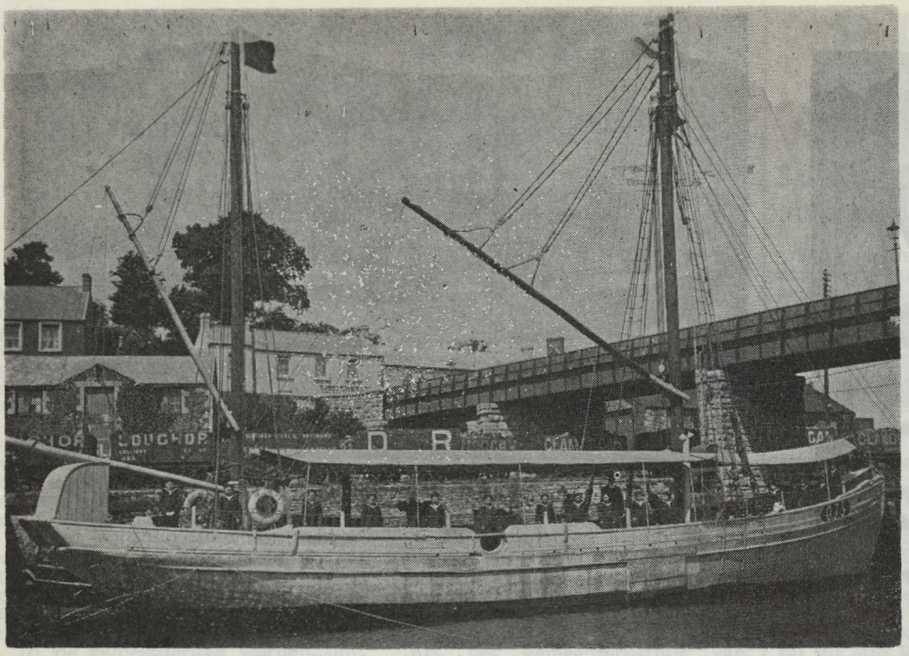
Ten overstaan van hun leeftijd kon het gemiddeld aantal als volgt ingedeeld worden :

— van tot 9 jaar : 5
— van 9 tot 10 jaar : 9
— van 10 tot 11 jaar : 13
— van 11 tot 12 jaar : 18
— van 12 tot 13 jaar : 15
— van 13 tot 14 jaar : 17
— van 14 tot 15 jaar : 8

Diegenen onder hen van 13 tot 15 jaar die na hun walopleiding een periode van 80 dagen aan boord van een schoolschip hadden doorgebracht konden gemakkelijk vaart vinden hetzij bij de grotere rederijen, hetzij bij de kleinere familieondernemingen. Het werk vormde jaarlijks gemiddeld 20 leerlingen. Sedert het in de vaart komen van de O. 178 werd deze verscheidene malen verbouwd om door proefnemingen 't finantieel rendement van de exploitatie geleidelijk op te voeren zonder evenwel haar hoofddoel, nl. 'n schoolschip, te verwaarlozen. In een tijd dat de renderende visgronden niet ver van de thuishaven gelegen waren kon de O. 178 degelijk voorzien in de haar drie opgelegde taken, nl. de opleiding van de kwekelingen voltooien, proefondervindelijke reizen ten voordele



De « IBIS II » O.76, die in 1924 verkocht werd aan een Zweedse rederij.



De « Ibis III » te Milfordhaven tijdens de eerste wereldoorlog

heeft het niet minder dan 76 schippersbrevetten verleend en 139 getuigschriften van leerling-schipper. Meer dan de helft van deze getuigschriften werden verworven door kwekelingen of gewezen kwekelingen van het Werk.

NIEUWE MOEILIJKHEDEN DOOR OORLOGSOMSTANDIGHEDEN...

Kende de «Ibis» opnieuw sedert verscheidene jaren een uitgesproken bloeiperiode, dan werd hieraan voor de tweede maal een bruusk einde gesteld door het uitbreken van de jongste wereldoorlog. Precies evenwel als tijdens de eerste wereldschok kon het bestuur ook thans het hoofd boven water houden, al werden de aktiviteiten gevoelig beperkt. Het begin van deze oorlog werd gekenmerkt door zware luchtaanvallen over het Oostendse grondgebied en hevige bombardementen op de Oostendse haveninstellingen, alwaar ook de gebouwen van de Ibis gelegen zijn. Vanaf 15 mei 1940 moest men dan ook noodgedwongen de school sluiten en de 77 aanwezige jongens naar huis sturen. Het Werk hervatte een eerste maal de bedrijvigheid op 25 juli 1940, dus amper enkele maanden na de sluiting gedurende anderhalve maand. Gezien echter begin september 1940 de geallieerde luchtaanvallen in hevigheid toenamen werd de wijk genomen naar Brugge die enigszins gespaard bleef. Aldus werd respektievelijk gelogeerd in de kliniek «Instituut Capoen» te Assebroek en in een verlaten brouwerij te Brugge. De streek van Brugge was bijzonder gunstig voor de voedselbevoorrading, terwijl anderzijds ook een reder zijn sloep ter beschikking stelde van de Ibis. Deze laatste plaatste een motor en aldus kon men de B. 622 exploiteren ten voordele van de kwekelingen. In augustus 1940 werden de Ibisgebouwen door de bezetter opgeëist en dit tot op 26 april 1941.

Na de oorlog werden de gebouwen in een erbarmelijke toestand aangetroffen, volledig leeggeplunderd en zwaar beschadigd door de luchtverplaatsingen. Na de nodige herstellingswerken kon de bedrijvigheid te Sas-Slijkens hervat worden op 24 september 1945.

MET NIEUWE MOED AAN HERINRICHTING...

Het bestuur wachtte niet op de vergoedingen wegens oorlogsschade. Onmiddellijk werd de herinrichting van de gebouwen aangevat en in 1946 kon men opnieuw zijn intrek nemen in het vertrouwde kompleks. De twee schoolschepen, de O. 178 en O. 179, kwamen weliswaar terug uit Engeland maar het eerste bleek totaal verloren voor verdere uitbating terwijl het tweede eveneens zware schade had opgelopen. De O. 178, samen met de B. 622, werden dan ook verkocht. Zodra de O. 179 hersteld was, werd zij opnieuw uitgebaat teneinde het Werk de nodige inkomsten te verzekeren.

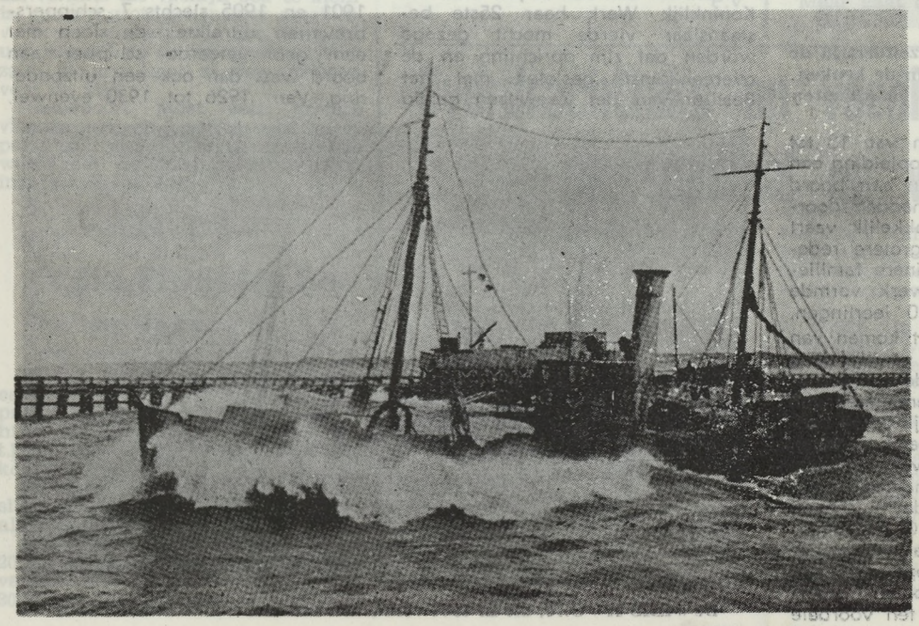
Nu was het wel zo dat de kas van de «Ibis» er niet bepaald slecht voor stond. De eerste twee na-oorlogse jaren waren renderend terwijl de uitbating van de andere twee eenheden tijdens de oorlogsjaren eveneens lonend was geweest. Tegen een interessante prijs kon men aldus overgaan tot de aankoop van een perceel grond, palend aan de bestaande gebouwen met een oppervlakte van 3.400 m2. Deze grond kon in 1947 aangekocht worden, nadat de onderhandelingen reeds 10 jaar vroeger waren aangevangen maar door allerlei omstandigheden, waaronder de oorlog, moeizaam vorderden. Uitbreidingsplannen waren voorzien, waaronder o.m. de bouw van een zwemdok, lokalen en speelterreinen. Tot nog toe konden deze plannen slechts gedeeltelijk gerealiseerd worden.

Kwam toen 1950 die een bijzonder slecht jaar was voor de zeevisserij, dermate dat de O. 179 een tekort liet optekenen en noodgedwongen uit de vaart diende genomen. Gezien anderzijds het nog steeds heersende mijnengevaar, kon van zeereizen met kwekelingen aan boord evenmin spraak zijn. Derhalve werd besloten — tegen een zeer voordelige prijs overigens — het vaartuig te verkopen aan een Franse rederij.

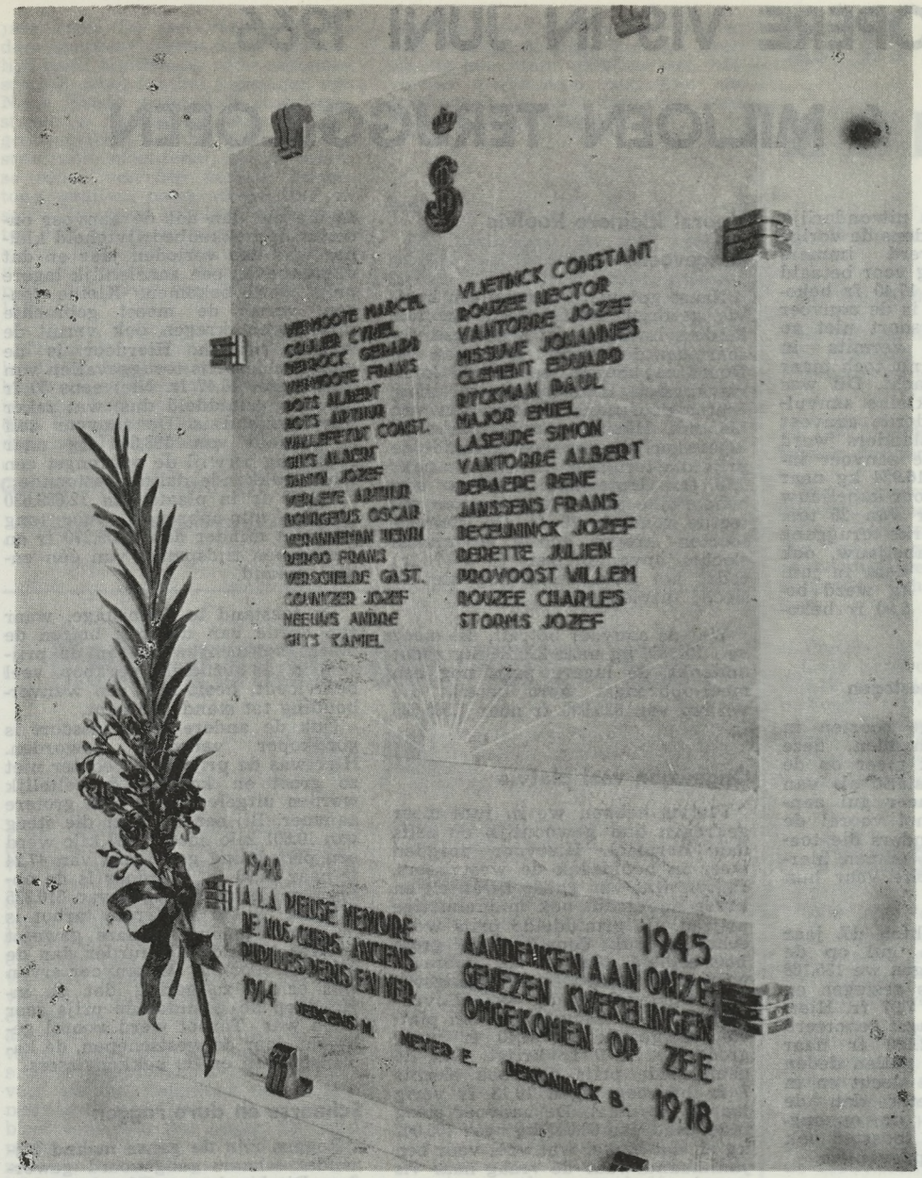
FINANTIELE STEUN VAN DE STAAT...

De inkomsten van het Werk waren ondertussen gevoelig geslonken, zodat men, wilde het voortbestaan verzekerd worden, beroep moest doen op de financiële steun van de regering. Deze overeenkomst kwam tot stand op 2 augustus 1952 nadat deze van 15 september 1924 was opgezegd.

Op basis van deze overeenkomst stelde het Koninklijk Werk kosteloos ter beschikking van het Bestuur van het Zeewezen het gebouw met aanhorigheden, alsmede het materiaal alsmede de zeeschepen waarvan het eigenaar was of zou worden. Anderzijds ging het Bestuur van het Zeewezen de verbintenis aan te zorgen voor het onderhoud van voormelde eigendommen met uitzondering van de zeeschepen, het zou zorgen voor de betaling van wedden en lonen wettelijke en sociale lasten van het personeel der school en varend personeel. De kosten van uitrusting, levensonderhoud, opleiding en onderhoud van de opgenomen kwekelingen zou eveneens door de Staat bekostigd worden.



De « Ibis IV » vertrekt ter visserij (1918)



Ter herinnering aan de overleden kwekelingen.



De echtgenote van de stichter, wijlen Koningin Elizabeth, betuigde steeds een grote sympathie voor de kostgangertjes

De ondertekening van deze overeenkomst verzekerde meteen ook het voortbestaan van het Koninklijk Werk, en tevens belangrijke verbouwingswerken.

Toen in juli 1956 het 50ste bestaansjaar van de onderneming gevierd werd, spreekt het vanzelf dat, naast talrijke andere dankbetuigingen, een bijzondere erkentelijkheid tot uiting kwam ten overstaan van een groot koning en een vriend van ons vissersvolk.

EN DE TOEKOMST?

Hedendaags is het Koninklijk Werk Ibis uitgegroeid tot een erkende macht en noodzakelijkheid in ons visserijbedrijf. Zij draagt in een niet onbelangrijke mate bij tot de oplossing van één der meest akute problemen van voornoemd bedrijf : het bemanningstekort.

Over enkele weken vangt het nieuwe schooljaar aan en dit heeft wel een enigszins bijzondere betekenis gezien het vaststaat dat tijdens de komende inschrijvingen meteen de 1000ste kwekeling te boek zal gesteld worden.

Een vraag stelt zich evenwel voor een zeer nabije toekomst nl. of het huidige gebouwenkompleks nog wel degelijk beantwoordt aan de eisen van een degelijke en verantwoorde vakopleiding. Zonder te willen beweren dat de huidige gebouwen volledig afgedaan hebben, komt het ons toch voor dat hieraan binnen een zeer afzienbare toekomst zal moeten gedacht worden.

Weliswaar werd reeds uitgezien naar de aankoop van een geschikt terrein terwijl ook reeds ontwerpen voor een nieuw kompleks bestaan, maar dit bleef tot nog toe een hangende zaak

Wij twijfelen er niet aan dat de verantwoordelijken ook hiervoor tijdig de meest geschikte oplossing zullen vinden, hetgeen moet toelaten dit prachtig werk niet enkel een gewaarborgd voortbestaan te verzekeren, maar tevens een nog meer vooraanstaande rol te spelen ten voordele van ons visserijbedrijf.

Het fotomateriaal van deze reportage werd ons bereidwillig ter beschikking gesteld door de direktie van het Koninklijk Werk «Ibis» en de heer E. Vanalderweireldt.

Tekst en samenstelling : R. BILLIAU.

VEEL GOEDKOPERE VIS IN JUNI 1966

OPBRENGST MET 6 MILJOEN TERUGGELOPEN

Niettegenstaande er tijdens de maand juni 1966 meer vis werd aangevoerd te Oostende is de opbrengst toch beduidend teruggelopen. Dit is dan in de eerste plaats toe te schrijven aan het feit dat de tongenaanvoer niet alleen kleiner was maar ook goedkoper werd verkocht. De tongen brachten inderdaad ruim 7 miljoen minder op dan verleden jaar in juni. Een deel van dit verlies werd goedgemaakt door de grotere gullenaanvoer en door de ruimere platvisvangsten. Ook koolvis bracht meer op dan vorig jaar. Dat zijn echter de enige winstposten in een maand die er allesbehalve goed uitkomt.

De totale aanvoer steeg van 2.076.598 kilo naar 2.187.715 kilo, de prijs echter daalde van 16,07 fr naar 12,45 fr zodat de opbrengst uiteindelijk slechts 27.255.365 fr bedroeg tegen 33.373.419 fr in juni 1965.

De ganse maand was de belangstelling zowel vanwege de verse handel als vanwege de uitvoerders zeer gering. Vooral de gullen hadden hieronder te lijden. Daarentegen werden de roggen gedurende de ganse maand duur verkocht. Op te merken valt dat de platvisaanvoer dit jaar veel groter was dan anders, hetgeen moet toegeschreven worden aan de ongewoon grote vangsten die door de westvissers werden binnengebracht.

Veel minder schelvis

De maand juni is niet bepaald een schelvismaand geweest. Vooral IJslandse schelvis hebben we niet veel gezien. Hierdoor zijn de prijzen van deze vissoort iets gestegen, zij het dat de prijsstijging geenszins in verhouding was tot de aanvoervermindering. Van de Noordzee en de andere visgronden werd iets meer schelvis gebracht. Hier zouden we eigenlijk totten moeten schrijven want grote schelvis hebben we van die visgronden zeer weinig gezien. De Noordzeeschepen brachten een paar ruime tottenvangsten binnen waardoor de schelvisaanvoer hier steeg van 72.995 kilo naar 92.263 kilo. Van IJsland daarentegen werd een vermindering genoteerd die verliep voor de IJslandse soort van 9,91 fr naar 10,75 fr. Hierdoor daalde de opbrengst van 1.410.140 fr naar 604.243 fr.

Voor de andere schelvis werd een prijsdaling genoteerd gaande van 7,14 fr naar 6,10 fr. Dus ruim 1 fr per kilo minder voor de totten en dat betekende ondanks een meeraanvoer van 20 ton slechts een opbrengstvermeerdering met 40.000 fr.

Goedkope kabeljauw

Kabeljauw is dit jaar bepaald niet in trek. Ondanks het feit dat reeds in juni de Nederlandse vloot grotendeels op haring gaat vissen, zijn de prijzen, zowel voor witte als voor IJslandse kabeljauw, gedaald. Nochtans wer niet meer kabeljauw gebracht. Van IJsland verminderde die aanvoer zelfs met bijna 50 ton.

Witte kabeljauw is uitzonderlijk goedkoop geweest tijdens de vorige junimaand. Er werd immers slechts 13,20 fr per kg voor betaald waar vorig jaar nog 17,40 fr bekomen werd. Nochtans is de aanvoer van deze kabeljauwsoort niet zo geweldig gestegen vermits in plaats van 32.103 kg nu toch maar 55.308 kg werd gebracht. Dit was dan nog maar een kleine aanvulling van de verminderde aanvoer die vanwege de IJslanders werd geboekt. Hier liep de aanvoer inderdaad terug van 216.924 kg naar 168.138 kg. In totaal voor kabeljauw dus een min-aanvoer van 20 ton. Ondanks de nogal sterke teruggang van de IJslandse kabeljauw, ook daar een prijsdaling. Waar in juni 1965 nog 9,40 fr per kg werd betaald kon nu slechts 8,90 fr bekomen worden.

Gullenaanvoer sterk gestegen

Waren beide vorige soorten in mindere mate voorhanden, deze soort was aanzienlijk meer op de markt. Zowel van IJsland als van de Noordzee werd meer gul aangevoerd. Toch was het vooral de gul van de niet-IJslanders die toenam. De westschepen namen hiervan een groot gedeelte voor hun rekening.

De IJslanders brachten dit jaar in juni 160.185 kilo gul op de markt, vorig jaar kregen we 135.168 kilo. De prijs is iets gestegen en wel van 7,41 fr naar 7,97 fr. Hierdoor werd een opbrengst genoteerd die steeg van 1.002.190 fr naar 1.277.430 fr. IJslandse gullen deden het dus niet bepaald slecht en in verhouding zelfs beter dan de kabeljauw waarvoor de opvangprijs hoger ligt. Toch moesten ook veel gullen worden opgevangen.

De andere schepen zorgden voor 326.271 kilo gul ,vorig jaar werd in dezelfde tijdspanne 131.503 kilo gul aangevoerd. Deze aanzienlijke aanvoervermeerdering moet in de eerste plaats worden toegeschreven aan de zeer ruime vangsten die door de westschepen werden gedaan. Verder kregen we ook enkele noordschepen op de markt en dit op een ogenblik dat ze er beter niet geweest waren. De gullenmarkt was meteen overspoeld en het gevolg hiervan was dat soms nog schaars de opvangprijs werd bekomen. Niet alleen hier maar ook in het buitenland werd er gul aangevoerd en hierdoor viel de vraag vanwege de uitvoerders grotendeels weg.

Dat desondanks nog een gemiddelde prijs van 7,85 fr werd bekomen is te danken aan de Rederscentrale die voor een bodem in de markt zorgde. Zonder een opvangregeling ware de gullenprijs zeker onder de 5 fr per kg gedaald.

Nu werd dank zij de betrekkelijk goede prijs een opbrengst geboekt die steeg van 1.066.060 fr naar 2.603.705 fr. Op te merken dat vorig jaar in juni (toen toch 200 ton minder werd gebracht) de prijs slechts 8,10 fr bedroeg. De prijsdaling was dus onbeduidend.

Vooral kleinere koolvis aangevoerd

Naast gul werd voor meer koolvis gezorgd. Niet alleen de IJslanders brachten dit keer deze vissoort op de markt. Ook van de Noordzee kregen we enkele koolvisvangsten. Hier was de sortering echter doorgaans kleiner dan van IJsland. Hierdoor ook merkelijk lagere prijzen en een gemiddelde prijs die terugliep van 7,88 fr naar 6,70 fr. Grote koolvis werd aan behoorlijke prijs afgenomen en noteerde rond de 10 fr. De kleinere soorten kregen echter doorgaans slechts opvangprijzen (5 à 7 fr) zodat het gemiddelde nog niet zo slecht uitviel.

Wat de aanvoer betreft, die steeg van 104.750 kg naar 228.189 kg zodat ondanks de lagere prijs nog een meer-opbrengst werd bereikt die verliep van 825.990 fr naar 1.505.695 fr.

Ongewoon veel platvis

Platvis hebben we in juni meer gekregen dan gewoonlijk en zelfs dan normaal. Hiervoor zorgden weer in hoofdzaak de westvissers. Platvis was van goede kwaliteit en kreeg doorgaans ook middelmatige prijzen. De gemiddelde prijs werd echter gedrukt door de nogal grote hoeveelheid platjes die gebracht werden en waardoor de belangstelling minder levendig was. Bovendien is de minimumprijs van platvis vastgesteld op 4,40 fr waar groot platvis 7 fr krijgt. Dat de gemiddelde prijs dan ook slechts 7 fr bedroeg tegen 10,13 fr vorig jaar is normaal. De aanvoer steeg inderdaad van 63.347 kg naar 155.002 kg en dat is wel wat veel voor een junimaand waar de vraag naar vis op een zeer laag peil ligt. (Ook al is het dan niet warm). Niettegenstaande de uitgesproken prijsdaling is er toch een opbrengststijging geboekt : 1.085.100 fr tegenover 641.885 fr.

Goedkope wijting

Een vissoort die nogal eens wordt misprezen maar van bijna elke visgrond en in elk jaargetijde wordt aangevoerd is wijting. Ook in juni hebben we weer ruim voldoende wijting op de Oostendse markt gehad. Dit althans te oordelen maar de bekomen prijs die 5,53 fr gemiddeld bedroeg waar vorig jaar 7,44 fr werd betaald. Dit wijst er dan op dat er nogal veel kleine wijting werd aangevoerd waarvoor de opvangprijs op 3,60 fr is vastgesteld. In totaal kregen we tijdens de voorbije maand 108.484 kilo wijting tegen 68.089 kg vorig jaar. Van IJsland werd dit keer zeer weinig wijting gebracht, de grootste hoeveelheid kwam van de West, het Kanaal en de Noordzee. De opbrengst van deze vissoort is toch iets hoger dan verleden jaar en bedroeg 600.130 fr tegen 507.060 fr in juni 1965.

Tongen vielen bepaald tegen

De tongen hebben in juni verschillende reders de das omgedaan. In die zin dan dat de aanvoer ondanks de bokkenbedrijvigheid kleiner was dan verleden jaar en dat daarenboven een aanzienlijk lagere prijs werd bekomen. Kleine tongen, veruit de meest gebrachte sorteringen, kregen ook veruit de laagste prijzen. Hierdoor is de gemiddelde prijs teruggevallen van 65,58 fr tot 48,47 fr. Niet eens 50 fr per kilo gemiddeld dus, wat zeker teleurstellend is. De aanvoer zelf is gedaald van 193.640 kg naar 110.167 kg terwijl de opbrengst een schrikwekkende daling vertoonde : 5.340.360 fr in plaats van 12.699.630 fr. Een min-opbrengst voor tong van niet minder dan 7.359.270 fr en dat in een tijdspanne van één enkele maand.

De toestand te Zeebrugge, waar een derde van de tong buiten de markt verkocht wordt en de prijzen in de officiële verkoop veel beïnvloedt, heeft hier een wanverhouding tot stand gebracht.

Ook de andere fijne vissoort is goedkoper verkocht geworden. Hier was de prijsdaling echter niet zo groot en kon ze gedeeltelijk worden uitgelegd door een grotere aanvoer. Bij een aanvoer die steeg van 10.801 kilo naar 13.787 kilo werd een prijsdaling genoteerd van 47,24 fr naar 42,90 fr. Hierdoor is de opbrengst slechts gestegen van 510.335 fr naar 591.440 fr. Grote tarbot is de ganse maand schaars geweest en was beduidend duurder dan de kleinere soorten. De aanvoer ervan was echter zo gering dat de invloed op de gemiddelde prijs zeer klein was. Tarbot werd vooral gebracht door de westschepen, de kanaalschepen en de bokkenvissers.

Schaarse en dure roggen

Roggen zijn de ganse maand bijzonder schaars aangevoerd geworden. Dit bracht mee dat er steeds goede prijzen voor betaald werden, prijzen die vaak zelfs als peperduur mogen bestempeld worden. Vooral keilrog kreeg topprijzen (steeds rekening houdend met het jaargetijde) terwijl ook grote rog en gladrog er in gingen als koek. Grote vangsten werden praktisch nooit gelost zodat de meeste roggen van de West, het Kanaal en de schaten van de Noordzee en van IJsland kwamen. In totaal geraakten we dit jaar in juni maar aan 78.303 kilo, vorig jaar in dezelfde periode werden 122.960 kg roggen gelost. De gemiddelde prijs, die vorig jaar reeds zeer goed was, steeg verder en bereikte nu de 15,15 fr per kg. Verleden jaar werd er 12,20 fr per kg betaald. De opbrengst van de roggen is ondanks die hogere prijs nog aanzienlijk gedaald en wel van 1.498.937 fr naar 1.187.935 fr.

Ook «andere soorten» werden duurder

De aanvoer van de «andere soorten» is eveneens teruggelopen. Er werden nog ongeveer 630.664 kg aangevoerd tegen 766.152 kg vorig jaar in juni. Die aanvoervermindering werd gelukkig goedgemaakt door een hogere prijs waardoor de opbrengst van deze soorten uiteindelijk nog boven die van vorig

jaar bleef. De best verkochte «andere soorten» waren zoals gewoonlijk haai, hondshaai, rode zeebaars, schotse schol (in het bijzonder van Noop Head) grote rode knorhaan, staartvis, heilbot en heek. Minder goede prijzen werden geboekt voor steenholk, steenschol, kleine schotse schol van het kanaal, hondstong, grauwe poon, vlaswijting en schar. In totaal brachten deze soorten 9.377.045 fr op tegen 9.250.461 fr vorig jaar. Dit dan, zoals hoger gezegd, dank zij een gemiddelde prijs die steeg van 12,10 fr naar 14,80 fr.

Vermelden we nog dat ook de kreeftjes in die «andere soorten» begrepen zijn en dat die kreeftjes in juni behoorlijk verkocht werden. De aanvoer ervan was bovendien nogal regelmatig.

Geen haring in juni

Tijdens de junimaand werd geen haring aangevoerd. Garnaal was er zeer weinig, de prijs kon dit keer slechts een klein gedeelte van het verlies goedmaken waardoor de opbrengst dan ook terugviel van 840.844 fr naar 286.954 fr.

Besluit

De junimaand in zijn geheel moeten we beschouwen als een fiasco. De prijzen zijn meestal zeer laag geweest, vooral voor de meeste gebrachte soorten. Hierdoor werden vaak opbrengsten geboekt die te laag uitvielen om renderend genoemd te kunnen worden. Vooral de tongen hebben onze reders de das omgedaan, tongen die anders het grootste gedeelte van de opbrengst vertegenwoordigen. Vorig jaar nog meer dan één derde van de totale opbrengst in juni, dit jaar nog amper één vijfde.

Meer garnaal dan vorig jaar in juli

De maanden volgen elkaar op maar lijken ook voor de garnaalvissers geenszins op elkaar. Waar verleden maand een achterstand ten opzichte van 1965 werd opgelopen van niet minder dan 11.000 kg, kregen we in juli een aanvoer die meer dan 3000 kg omvangrijker was dan verleden jaar; de garnaalvangsten waren inderdaad ruimer en dat zal verschillende kustivssers aangezet hebben op garnaal te gaan varen, want ook het aantal vangsten is toegenomen. De hogere aanvoer werkte weliswaar een lagere prijs in de hand maar de opbrengst bleef toch nog iets hoger. Er werd praktisch elke dag garnaal gebracht zodat in totaal 25 garnaaldagen getold werden. Een paar dagen werd slechts één vangst verkocht maar anders varieerde het aantal vangsten tussen 3 en 14. De kleinste aanvoer werd genoteerd op 13 juli toen slechts 61 kg in de mijn verkocht werden. De grootste aanvoer werd op 23 juli verkocht toen 1347 kg in de mijn gebracht werden.

Intotaal kregen we 12.900 kg tegen slechts 9780 kg vorig jaar. De aanvoer nam dus toe met 3120 kg. De gemiddelde prijs bleef zeker bevredigend, ook al viel deze terug van 56,10 fr. naar 45,30 fr. Hierdoor ook steeg de opbrengst slechts van 548,638 fr. naar 584.172 fr. De vangst per schip steeg van 48 naar 61 kg en de opbrengst steeg van 2689 fr. naar 2781 fr.

Een garnaalmaand die onverwacht beter uitviel dan voorzien en onze kustvissers toeliet hun kost te verdienen.

NOG AANZIENLIJKE ACHTERSTAND NA 7 MAANDEN

Niettegenstaande onze kustvissers tijdens de julimaand iets hebben kunnen goedmaken van hun achterstand op 1965, blijft er nog altijd een brede kloof, zowel wat aanvoer als wat opbrengst betreft. De prijzen vertonen geen zulk groot verschil meer terwijl ook de gemiddelde vangst die van vorig jaar benadert. De opbrengst per schip blijft nog iets boven die van vorig jaar, maar noemenswaardig is dat verschil ook al niet meer. Alleen het aantal vangsten blijft nog een stuk onder dat van verleden jaar. We kregen inderdaad nog maar 704 vangsten in de garnaalmijn, tegen 952 na zeven maanden in 1965. Die vangsten leverden vorig jaar 43.791 kg garnaal op tegen slechts 29.837 kg dit jaar. De gemiddelde prijs die steeg van 52,20 fr. naar 57,25 fr. heeft de schade nog enigszins kunnen beperken, maar toch blijft er nog een aanvoerverschil van ruim een half miljoen. Tegen 2.287.158 fr. hebben we nog maar 1.707.954 fr. ontvangen voor de verkochte garnaal. De vangst per schip blijft nog iets onder 't peil van verleden jaar en beloopt nu 42 kg in plaats van 46. De opbrengst per schip tenslotte bedraagt dit jaar 2426 kg tegen 2400 kg vorig jaar. Per schip werd dit jaar echter minder verdiend.

Een overzicht van vorige jaren toont duidelijk aan dat de aanvoer dit jaar lang niet om over te roepen is. Alleen in 1964 werd minder opgebracht, maar dat was dan blijkbaar ook een dieptepunt.

(1)	(2)	(3)	(4)	(6)	(6)	(7)
1962	1.783	70.409	3.863.693	54,87	39	2.167
1963	1.554	72.188	3.002.852	41,59	46	1.932
1964	726	35.943	1.532.286	42,63	49	2.110
1965	952	43.791	2.287.158	52,22	46	2.402
1966	704	29.837	1.707.954	57,24	42	2.426

(1) Jaar; (2) Vangsten; (3) Aanvoer; (4) Opbrengst; (5) Gem. Prijs; (6) Gem. Vangst; (7) Gem. Opbrengst.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

16/143 Haven Nieuwpoort. — Diepte.

Zie B.a.Z. 10/92-1966 - a.

De minste diepte in dm bij GLL WS bedraagt :
— haveningang Nieuwpoort 22.
(Hydrografie Oostende).

16/144(T) Noordzee. — Vaarwater Scheur. Baggerwerken. Lichtboeien.

Ten behoeve van baggerwerken, die op 2 augustus 1966 in het vaarwater Scheur werden aangevangen, zullen, van zodra de weersomstandigheden dit toelaten, de volgende lichtboeien worden gelegd.

a. Positie : 51°26'00"N — 3°06'00"E. Gele lichtboei «Br. & W. West». Afk. : GS (1 + 3) 14 sec.
b. Positie : 51°26'00"N — 3°09'00"E. Gele lichtboei «Br. & W. Oost». Afk. : GS (2) 10 sec.
c. Positie : 51°23'56"N — 3°05'00"E. Gele lichtboei «Br. & W. 1». Afk. GS (3) 10 sec.
d. Positie : 51°23'52".5N — 3°04'00"E. Gele lichtboei «Br. & W. 2». Afk. : S 10 sec.
e. Positie : 51°23'47"N — 3°07'00"E. Gele lichtboei «Br. & W. 3». Afk. : GS (3) 15 sec.
f. Positie : 51°23'34"N — 3°08'00"E. Gele lichtboei «Br. & W. 4». Afk. : 0 10 sec.
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»).
(Hydrografie Oostende)

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 3/8/'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 het lichtschip «Westhinder» verdwenen. 080430
230. Belgische kustroute. Positie ± 51°08'.5N — 2°34'.5E. Trapegeer lichtboei 1 mijl SW uit positie. 310730.

Misselijke mosselmysterie

Wie in «Het Visserijblad», door ons uitgegeven, regelmatig de Brief uit Yerseke leest — met of zonder voorafgaand bijbelverhaal — is daarom niet veel wijzer.

Het kan aan ieder berichtgever gebeuren «in de doeken gedaan te worden» en «appelen voor citroenen te verkopen». Zo wist onze wekelijkse briefschrijver verleden jaar uit goede bron mede te delen dat de zaadvisserij op de vrije Zeeuwse gronden en in de Wielingen weinig opleverde, zodat men er zich mocht aan verwachten, dat de rechthebbenden waarschijnlijk gretig gebruik zouden maken van de opengestelde mosselzaadvisserij op de Belgische kust.

Enkele dagen later kwam evenwel het bericht dat de toestand juist omgekeerd was. Hoe de zaken nu eigenlijk stonden, werd niet bekend gemaakt en heeft trouwens weinig belang.

X
X X

Erger is het officieel bericht dat de Nederlandse Regering besloten heeft de uitvoer van in Nederland gekweekte eetbare mosselen te verbieden **om bezorgdheid omtrent de kwaliteit van het Nederlands produkt.**

Waarin die bezorgdheid bestaat, wordt niet verklaard; aan overgrote hitte kan ze dit jaar in elk geval niet worden toegeschreven.

Wij zullen de laatsten zijn om maatregelen te beknibbelen die voor doel hebben de openbare gezondheid te vrijwaren. Enkele jaren geleden hebben de plaatselijke bladen het uitbundig verslag overgenomen van de officiële commissie die van Staatswege gelast geweest was een volledige beschrijving te geven omtrent de mogelijkheid om in onze wateren mossels en oesters in bevredigende hygienische voorwaarden te telen op te kweken of te bewaren.

Dit verslag dat op vier jaar praktische proefnemingen gesteund was leverde aanmoedigende vooruitzichten op of eindigde evenwel met de ernstige waarschuwing dat een gebeurlijke uitlating diende gepaard te gaan met een bestendig onderzoek omtrent de hygienische geschiktheid van het water waarin de mossels en oesters gekweekt en/of bewaard geweest waren. Zulks wordt trouwens in Engeland, Nederland en Frankrijk gedaan.

Dit onderzoek, van Prof. H. Kooy van Leuven en Direkteur-Generaal De Baenst van het ministerie van Openbare Gezondheid, was reeds in volle gang toen de tweede wereldoorlog uitbrak.

Dat Nederland onze grootste leverancier van oesters en mossels voor de eerste maal voor drie maanden alle uitvoer van die volksvoedingswaar verbiedt en aldus de handel in die produkten volledig in de war stuurt, kan de belanghebbenden niet onverschillig laten, des te meer daar het hier een gezondheidsmaatregel schijnt te zijn.

Wellicht zal volksvertegenwoordiger Dries Claeys die geen moeite ontziet om het algemeen belang te dienen die ophefmakende aangelegenheid in het reine weten te trekken, zodat hij niet vreest, zoals in Ilsens' toneelstuk, voor volksvijand te worden gescholden.

VERITAS

Berichten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

SCHELVISPOFFERTJES TOMATENSAUS (of Tartarensaus)

Dit recept werd uitgewerkt door de heren leraars van de Provinciale hotelschool te Namen.

BENODIGDHEDEN VOOR 4 PERSONEN :

— 4 schelvisrepen van 175 gr.
— 1 ei - 100 gr. bloem - 1/2 glas bier
— 4/5 eiwitten, tot sneeuw geslagen
— 1 geut olie
— takjes peterselie
— zout - peper.

a. POFFERTJESDAG :

De bloem in een diepe schotel brengen, kuiltje maken in het midden.
Hierin 1 eidooier, 1 snuifje zout en een geut olie brengen.
Het geheel bewerken met behulp van een houten lepel.
Dit deeg aanlengen met 1/2 glas bier.
De massa, die tamelijk dik moet zijn, op een frisse plaats laten rusten gedurende een half uur.
Enkele minuten vóór het bereiden van de poffertjes, 4 tot sneeuw geslagen eiwitten **toevoegen.**

b. BEREIDING :

Elke schelvisreep in 4 of 5 stukken snijden.
Elk stuk door het deeg halen en voorzichtig in het frituurvet laten vallen.
Laten goudgeel kleuren en gaar worden (6 tot 8 minuten).
Laten uitdruipen en lichtjes afdoppen.

c. OPDIENEN

Op schotel bedekt met een kantpapieren servet en versieren met takjes peterselie, die vooraf gedurende enkele ogenblikken in heet frituurvet gedompeld werden.
Afzonderlijk opdienen : Tomatensaus (of tartarensaus)
Gefruite aardappelen.

De wereld der zeevissen (I)

J. Van Broeck, Direkteur van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik

8 f. De keilrog

1. Vorm en kenmerken :

De keilrog is goed herkenbaar aan de middellijn van fel uitstekende knobbels (12 à 19). De *schijf* heeft vooraan golvende boorden en de buitenhoeken ervan zijn afgerond. De *snuit* is afgeknot. De rijen tanden bevinden zich op de bovenkaak en zijn puntig bij beide geslachten. De bovenzijde van de keilrog is stekelachtig, terwijl de onderzijde volledig glad is, somtijds ruw onder het midden van de mond. De *rugvinnen* zijn aansluitend met het lichaam.

2. Afmetingen :

Evenals de zandrog behoort de keilrog tot de kleinste rogsoorten. Hij wordt max. 62 cm lang en 40 cm breed.

3. Kleur :

De rugzijde is meestal lichtbruin waarin vlekken van gebroken wit voorkomen. De buikzijde is eenvormig wit, een weinig gepigmenteerd op de staart.

4. Verspreiding en milieu :

Ook de keilrog is een kustvis welke voornamelijk leeft op middelmatige diepten. Hij verkiest de koude wateren. De keilrog komt voornamelijk voor in de Noord-Atlantische Oceaan, Groenland, Spitsberg, Barentszee, Witte Zee, Faroë-eilanden, vooral in het midden en Noorden van de Noordzee, niet in het zuidelijk gedeelte. Hij komt niet voor op de kusten van ons land.

5. Voortplanting :

De keilrog is eierleggend en dit geschiedt het hele jaar door. De eieren zijn zeer groot en omgeven door een hulsel dat met fijne draadjes bezet is.

6. Voeding :

Deze rogsoort voedt zich met bodemdieren, schaaldieren en kleine vissen.

8 g. De Koekoekrog

1. Vorm en kenmerken :

De *schijf*, waarvan de buitenhoeken afgerond zijn, heeft vooraan kronkelende boorden. De *snuit* is een weinig vooruitstekend. De tanden zijn klein en puntig bij beide geslachten. De *rugvinnen* staan dicht bij elkaar en bevinden zich bij het uiteinde van de staart. De bovenzijde is geheel bezaaid met stekels. De onderzijde is glad. Op de staart zijn aan weerszijden twee rijen stekels die somtijds doorlopen tot op de schijf. De koekoekrog is gemakkelijk te herkennen aan de twee grote oogvormige zwarte vlekken op de rugzijde.

2. Afmetingen :

Deze rogsoort wordt max. 70 cm lang.

3. Kleur :

De bovenzijde is lichtbruin of grijsbruin. Bij de ogen bevinden zich enkele zwarte vlekken. Op de schijf en buikvinnen vertonen zich enkele witachtige tekeningen. De buikzijde is wit.

4. Milieu en verspreiding :

De koekoekrog is een kustvis die op zachte bodems leeft. Hij komt voor in de Middellandse Zee, de Ierse Zee en het zuidelijk en noordelijk deel van de Noordzee, alsook de op de Atlantische kusten van Europa.

5. Voortplanting :

De koekoekrog is eierleggend, praktisch het ganse jaar door, maar vooral in de lente. De ontwikkeling duurt 8 maanden.

6. Voortplanting :

De pijlstaartroggen zijn levendbarend (ovoviviparée).
Vijf à zes eieren vormen samen een embryonmassa, waarrond een gemeenschappelijk vlies. Deze massa ontwikkelt zich langs één zijde van het dier in een verwijding van de baarmoeder, waar een hoeveelheid papillen gevormd worden die het voedsel afscheiden. Wanneer de jongen op de wereld gebracht worden zijn ze zeer groot.

7. Voeding :

Het voedsel van de pijlstaartrog bestaat uit kleine bodemvissen, schaal- en weekdieren. Zijn voedsel haalt hij met zijn sterke borstvinnen van onder het zand en het slijk op.

8. Bijzonderheden :

Het vlees van de pijlstaartrog is roodachtig en leent zich slechts om verbruikt te worden. Van de lever olie worden onschadelijke volksgeneesmiddelen gemaakt.

8 h. De Zandrog

1. Vorm en kenmerken :

De voorste boorden van de *schijf* zijn kronkelend en de buitenhoeken zijn afgerond. De *snuit* is vooruitstekend en vormt aldus een smal en puntig verlengsel van de schijf. De *rugvinnen* lopen samen en hebben geen tussengeplaatste stekels. De tanden zijn klein en puntig met *stekels* en de snuit en de voorste boorden van de schijf zijn bijzonder stekelachtig. De onderzijde is overwegend glad met uitzondering echter aan de neus en de randen van de staart. De zandrog benadert naar vorm fel de koekoekrog, maar bereikt kleinere afmetingen.

2. Afmetingen :

De zandrog behoort met de keilrog tot de kleinste rogsoorten. Hij wordt max. 50 à 60 cm lang en 70 cm breed.

3. Kleur :

De rugzijde is chocolade-bruin en de buikzijde is wit. De bovenzijde vertoont witte vlekken op de schijf en op de buikvinnen, welke symmetrisch geplaatst zijn.

4. Milieu en verspreiding :

De zandrog is een vissoort welke voorkomt op tamelijk grote diepte (300 à 1.000 m). Hij komt voor op de Europese kusten van de Atlantische Oceaan, van Noorwegen tot aan de Middellandse Zee. Ze komen niet voor aan de Belgische kust.

5. Voortplanting :

De zandrog is eierleggend en de rijpe vrouwtjes worden aangetroffen van november tot augustus.

(vervolg van blz. 10)

ming geen sukses zou zijn, mits de geestdrift gehandhaafd blijft».

Individualisme is een karakteristiek van kustmensen en daardoor is het niet zo verbazend dat tot het uiterste gewacht wordt om in verband te gaan werken.

Maar dit bevestigt het grondprincipe dat koöperatieven geboren worden uit menselijke nood en verweer. Uit kroos is soms een lelie stil ontloken, dichtte R. Minne.

Samenwerking (2)

Dit brengt ons schoorvoetend terug in onze (heerlijke) Afrikaanse periode waar wij spoedig eerst met verbazing, dan met ontsteltenis de willekeur van bepaalde handelaars in vistuig en garens, vaststelden.

Verschillende jaren zouden verlopen tussen deze vaststelling en het sukses van de (bescheiden) mouw die wij aan dit (moeilijke) probleem zouden proberen te passen.

De strandingen waren talrijk, maar wij slaagden er waarachtig in enkele eenvoudige, (zeer) primitieve (zwarte) mensen te overtuigen van het voordeel der gezamenlijke aankoop. Aarzelend ontstond een (bescheiden) visserskoöperatieve die zijn materiaal, garens, netten, ballen, enz. rechtstreeks bestelde en ontving uit Japan aan minder dan de helft van de prijs der plaatselijke handelaars.

Het heeft ons steeds veel kopbrekens gekost, het liep niet steeds van een leien dakje. Maar het verschafte ons een intense voldoening. Dàt wel.

En het was geboren uit (dwingende) nood.

Oor (1)

Vóór u een ruisende radar ; achter u een ontvanger die meer storingen, atmosferisch en mekanisch, van alle slag uitgiet dan verstaanbare en nuttige kommunikatie ; een (nuttige) V.H.F. die klaar en duidelijk op de meest onmogelijke momenten blaft ; het portatiefje van de derde stuurman — Caroline - three - one - nine — dat hij als een rumoerig lichaamsdeel overal meesleept ; de lawaaierige hulpmotor in-canon met de oorverscheurende dieselhoofdmotor ; de huilende mist-hoorn — hij kan nooit hard genoeg blazen, zelfs met goede zichtbaarheid ; te horen aan de manier waarop zij de deuren dichtdoen, oefenden veel bemanningsleden het beroep uit van treinwachter.

Ons oor — een orgaan in de schedel dat het gehoor- en evenwichtszintuig omvat, zegt ons lijf-boek — doet het in het ergste (drukke) geval ook nog maar ons (geestelijk) evenwicht krijgt het hard te verduren.

Niet alleen aan boord van schepen.

Ook aan de wal.

En in de vismijn.

Oor (2)

Het gevolg van heidens lawaai is, dat veelvuldig de bemanningen moeten worden vervangen. Het schijnt inderdaad, bewust en onbewust een oorzaak van vlucht.

De reaktie van dergelijk kabaal is ergernis en onbehaaglijkheid. Trouwens, zegt Dr. Goethe, uit Hamburg, er treden veranderingen op in het electro-cardiogram hetgeen de invloed op de bloedcirculatie aanwijst.

Doofheid kan ook een gevolg zijn, er werd immers vastgesteld dat uiteindelijk het binnenste van het oor beschadigd wordt.

Frekwenties boven de 1000 Hertz zijn bijzonder onaangenaam en de arbeidsprestaties nemen af.

Maar toch worden de schepen voortgebouwd alsof er geen mensen moeten op varen.

Senegal (2)

Het russische schip voor wetenschappelijke opzoekingen ZARJA is in DAKAR aangekomen voor een verblijf van 5 dagen op 21-2-'66. Dit schip doet opzoekingen in verband met het magnetisch aardveld. Het vult het internationale studieplan voor lichtmagnetisme e.d. dat reeds door «spoutniks» werd aangevangen.

De noodtoestand van de Oostendse haven

(vervolgt)

We hebben in onze twee vorige nummers reeds een paar artikels weergegeven, welke in het witboek, uitgegeven door de Scheepvaartvereniging voor de havens van Oostende en Nieuwpoort.

Na een zeer overzichtelijke inleiding handelde dit werk over de toegang tot de haven van Oostende, de noden van de pakketboten en de carferry-diensten, de toestand van de handelshaven en welke de allernoodzakelijkste werken waren, welke thans dienen uitgevoerd, om die haven enigszins nuttig te maken en bevaarbaar voor schepen van een zekere tonnage.

De laatste drie hoofdstukken welke we in ons nummer van heden behandelen zijn deze van de visserijhaven, de zeemachtbasis en de yachthaven.

We geven hierna de teksten weer, zoals ze in het witboek voorkomen en hopen in september op deze zeer nuttige studie terug te komen, omdat zij het vertrekpunt moet vormen van een maritieme aktie van allen, die bij de verbetering van de visserijhaven, handelshaven, zeemachtbasis, Staatsvloot en yachthaven betrokken zijn.

Daarin komen voorstellen voor van zeer dringende aard en andere die niet mogen leiden tot lapmaatregelen of volstrekt niet aangewezen zijn voor uitvoering. De oude handelsdokken moeten verdwijnen!

De verschillende Staatsdiensten onder de bekwame leiding van hoofdingenieur Verschaeve, de maritieme diensten van de stad, de bevoegdheden uit de visserij kunnen samen een werkgroep vormen welke de politiekers tot leidraad moeten dienen in plaats van vergissingen te zien begaan, welke onherstelbaar zijn.

We komen hier later op terug en laten nu de opstellers van het Witboek over de haven van Oostende aan het woord :

Gezien de onbruikbaarheid van deze kaai is alle koopvaardijbedrijvigheid dus beperkt tot de stadsdokken bij middel van schepen die door de sluis kunnen. Doch hier wordt stilaan het saturatiepunt benaderd Gebrek aan voldoende stapelhuizen, tekort aan moderne kranen bemoeilijken fel de toename van de bedrijvigheid. Het stadsbestuur van Oostende kent de toestand doch verklaart zich financieel onmachtig om alleen, zonder Staatshulp, op korte tijd aan deze toestand te verhelpen Een vraag tot de regering tot aankoop van slechts 2 nieuwe kranen werd afgewezen zonder meer. Een vraag tot herbouw van hangaar 6, waarvan het dak dreigt in te storten, wordt in beraad gehouden, zogezegd voor later onderzoek. Wij vragen ons af wat er aan feitelijke toestanden die te controleren zijn nog moet onderzocht worden. Moet er misschien eerst een ongeluk gebeuren ?

Wij stellen ons de vraag welke drijfveren de overheden ertoe brengen aan sommige andere havens honderden miljoenen, ja zelfs miljarden te besteden voor de uitvoering van werken waarvan men niet eens weet waartoe ze zullen gebruikt worden, terwijl deze zelfde overheden de dagelijks bewezen rentabiliteit te Oostende nog in twijfel durven trekken als het gaat over uitgaven van enkele luttele miljoenen.

Op welk criteria steunt de regering eigenlijk om in een haven investeringen te doen ? Op het aantal schepen ? Op de tonnemaat van de schepen ? Op het gewicht van de verhandelde goederen ? Of laat men zich inspireren door beweegredenen die aan dat alles vreemd zijn ? Op het nut dat de haven kan opleveren in oorlogstijd ? Laten we hierbij opmerken dat de haven van Oostende de enige kusthaven was die na de bevrijding in 1944 onmiddellijk bruikbaar was.

Het is toch zonneklaar dat elke haven maar kan presteren volgens haar mogelijkheden. Het is normaal dat grotere havens in absolute cijfers meer en grotere schepen zullen ontvangen en meer goederen zullen verhandelen dan kleine havens. Voor het rendement van een haven zijn de absolute cijfers derhalve van geen belang. Wat belang heeft is de maat in **dewelke men de mogelijkheden uitput die een haven** kan bieden, wat de haven presteert per eenheid uitgeruste kaaimuurlengte d.i. kaaimuren voorzien van kranen en opslag-mogelijkheden.

Wij weten dat het bij bepaalde middens vals in de oren klinkt te horen verkondigen dat Oostende de 2e nationale haven is. Ziehier nochtans de cijfers voor 1965 :

HAVEN	*AANTAL SCHEPEN*	*NETTO-TONNEMAAT (Belg. meting)*
Antwerpen	18.065	55.383.388
Oostende (1)	*4.278*	*4.924.000*
Zeebrugge-Brugge (2)	2.280	3.761.257
Gent	2.494	1.918.208

(1) zonder vissersvaartuigen en yachten ; met inbegrip van de pakketboten en andere staatsschepen.

(2) zonder vissersvaartuigen en yachten ; met inbegrip van ferryboten en andere staatsschepen.

Diezelfde middens willen wel deze cijfers aanvaarden als ze de Belgische havens vergelijken met de buitenlandse havens, maar als het er op aankomt de Belgische havens onderling te vergelijken, zijn ze niet meer akkoord Wij willen hun zelfs voor deze maal gelijk geven om aan het verder betoog een onaanvechtbare basis te geven.

Alhoewel de pakketboten en de carferries te Oostende ook goederen vervoeren, hebben we deze trafiek verder buiten beschouwing gelaten. Op overeenkomstige wijze hebben we voor Zeebrugge-Brugge de ferry-boten afgetrokken vermits deze schepen noch over kaaimuren noch over kranen moeten beschikken om te laden of te lossen. Wij menen op die manier cijfers te bekomen die de havens van Oostende, Zeebrugge-Brugge, Gent en Antwerpen enigszins vergelijkbaar maken.

Voor Antwerpen nochtans moet enig voorbehoud gemaakt worden, gezien het groot aantal tankschepen die een heel speciale trafiek uitmaken die men in de andere havens slechts sporadisch terugvindt.

Aldus krijgen we voor 1965 de volgende herleide cijfers :

HAVEN	AANTAL SCHEPEN	NETTO-TONNEMAAT (Belg. meting)
Antwerpen	18.065	55.383.388
Oostende (1)	*1.668*	*719.049*
Zeebrugge-Brugge (2)	1.415	2.165.332
Gent	2.494	1.918.208

(1) alleen koopvaardijschepen met uitsluiting van alle andere schepen
(2) na aftrek van de ferryboten , één ferryboot werd voor 1845 Belgische nettoton gerekend

Deze absolute cijfers zijn echter waardeloos om een haven te beoordelen Men moet ze plaatsen in het raam van de betrokken haven Te dien einde hebben wij een nieuwe tabel opgemaakt als volgt voor elke haven werd de uitgeruste kaaimuurlengte berekend gebruikt door de schepen waarvan het aantal en de tonnemaat in de vorige tabel vermeld staan Vervolgens werd voor elke haven uitgerekend wat dit aantal schepen en de nettotonnemaat wordt *per 100 m uitgeruste kaaimuurlengte.*
Dit geeft ons voor 1965 de volgende tabel .

Haven	*Totaal uitgeruste kaaimuurlengte*	*Aantal schepen per 100 m.*	*Nettotonnemaat per 100 m.*
OOSTENDE	*1.500 m.*	*111*	*47.936*
Gent	11.500 m.	22	16.680
Zeebrugge-Brugge	3.400 m.	41	63.686
Antwerpen	53.700 m.	34	103 135

Hieruit blijkt onbetwistbaar dat de haven van Oostende wat het aantal schepen betreft veruit het grootste rendement heeft van alle Belgische havens Uit de kolom van de nettotonnemaat is verder duidelijk af te lezen dat de havens van Oostende en Gent gehandikapt zijn tegenover Zeebrugge-Brugge en Antwerpen door de beperkte afmetingen van hun toegangssluizen. Daar de sluis Demey te Oostende en de sluis te Terneuzen beide precies 18 m breed zijn, kan de vergelijking tussen Oostende en Gent ook nog op het gebied van de tonnemaat doorgetrokken worden en ook hier blijkt dat het rendement te Oostende aanmerkelijk hoger ligt dan in de haven van Gent

Het enig algemeen besluit dat hieruit te trekken valt is dat we te Oostende met de bescheiden middelen waarover we beschikken waarlijk wonderen verrichten Mag het rendement soms niet meetellen als criterium bij de toekenning van kredieten voor havenwerken ? Naar onze mening is dit één van de bijzonderste ekonomisch verantwoorde criteria

Hoofdstuk IV

Welke werken moeten er in de handelshaven te Oostende uitgevoerd worden ?

1) MODERNISERING VAN DE BESTAANDE HANDELSDOKKEN :

a) afbraak en nieuwbouw van de bouwvallige hangaar 6 ;
b) aankoop van minimum 13 nieuwe kranen voor vlotdok, houtdok en zwaaidok ;
c) bouw van nieuwe loodsen op nog enkele daartoe geschikte terreinen ;
d) herbouw en uitrusting van de diepwaterkaai.

2) BOUW VAN EEN NIEUWE ZEESLUIS EN AFWATERINGSSLUIS TER VERVANGING VAN DE OUDE SLUIS VAN SLIJKENS :

De oude sluis van Slijkens dagtekent van 1758 en is dus meer dan 200 jaar oud.
Vermits de haven het hoofd moet bieden aan een steeds toenemende trafiek, moet er uitgezien worden naar nieuwe terreinen voor havenuitbreiding. Deze liggen voor de hand :

a) op de 200 ha industrieterreinen langs beide oevers van de vaart tussen Oostende en Plassendale (Oudenburg), gelegen op het grondgebied van de gemeenten Bredene en Zandvoorde.
b) op de meer dan 80 ha grote sedert 1912 buiten gebruik gestelde) spuikom.

Een nieuwe zeesluis op het einde van de voorhaven zou aan zeeschepen toegang verlenen zowel tot het kanaal en de stadsdokken enerzijds, als tot de spuikom anderzijds. Trouwens de 60 jaar oude Demeysluis die nu ruim 4.000 schepen per jaar moet versassen, zal niet kunnen blijven werken zonder eens grondig nagezien te worden.

Wat dan als de haven over geen andere toegangssluis beschikt ?

Voorts gaat heden de import voor en de export van de te Oostende en Zandvoorde langs de vaart gelegen industrieën met heel wat moeilijkheden gepaard :

a) de vaart is slechts te bereiken langs de zeesluis Demey en hierbij moeten het vlotdok, het houtdok, het zwaaidok en het sasdok doorgevaren worden ;

b) 5 bruggen moeten hierbij gedraaid worden ;

c) de bodembreedte van de vaart is slechts 22 m en de diepgang is beperkt tot 18 voet (in de veronderstelling dat de baggerwerken op tijd uitgevoerd worden);

d) ledige zeeschepen die langer zijn dan 57 m kunnen op de vaart niet gezwaaid worden en moeten over een afstand van meer dan 2 km achteruitgesleept worden tot aan de beperkte zwaaiplaats aan de EBES-centrale te Slijkens.

Hoofdstuk V

DE VISSERIJHAVEN

Zoals in de inleiding gemeld is de bouw van de visserijhaven, ingehuldigd in 1934, de laatste investering geweest van enige omvang door de Staat verwezenlijkt in de haven van Oostende. Tot de bouw van de huidige visserijhaven werd reeds besloten in de conventie van 1912 tussen de Staat en de stad Oostende. Pas 22 jaar nadien kon de inhuldiging plaats grijpen.

De visserij maakt voor het ogenblik een sterke evolutie door, enerzijds naar de bouw van moderne middenslagtreilers die slechts enkele dagen in zee vertoeven en met de traditionele bewaringsmiddelen verse vis aan land kunnen zetten, en anderzijds naar grote fabriekschepen die de verse visserij beoefenen en de gevangen vis aan boord bewerken en diepvriezen.

De Oostendse vloot bezit tot op heden geen fabriekschepen wat niet belet dat er reeds regelmatig Poolse en Russische diepvriestreilers en fabriekschepen in de visserijhaven komen aanleggen. Ook Nederlandse vissersvaartuigen komen sedert enige tijd hun haring en vis op de Oostendse markt verkopen.

Men mag verwachten dat de capaciteit van het huidige vlotdok stilaan haar maximum gaat bereiken. De vismijn in haar huidige vorm is voorbijgestreefd en is niet aangepast aan de nieuwe eisen van de diepvriestechniek. De 2 slipways van respectievelijk 500 en 1000 ton draagvermogen zijn nog amper voldoende en de huidige IJslandvaarders kunnen slechts op de grote slip opgenomen worden als ze geen proviand van brandstof of ijs aan boord hebben. Als in 1970 in Euromarktverband zal toegelaten worden dat ook Franse en Duitse (en misschien zelfs Engelse ?) schepen hun vis vrij zullen mogen op de Oostendse markt zetten, dan komen we met de huidige installaties tot een kritieke toestand.

We mogen inderdaad niet vergeten dat een cirkel met Oostende als middelpunt en een straal van 300 km gans het Ruhrgebied omvat, gans het Groot Hertogdom Luxemburg en gans Noord-west Frankrijk tot voorbij Parijs, m.a.w. het zwaartepunt van de bevolking van West-Europa en dus van de consumptie ligt binnen deze cirkel. Daarom beantwoordt het graven van het 2e vlotdok en het bouwen van een 3e slipway van minimum 3000 ton draagvermogen aan een noodzakelijkheid als de regering wil dat de visserijhaven van Oostende in de nabije toekomst het hoofd kan bieden aan de verwachtingen die er zullen gesteld worden. Brengen we hierbij in herinnering dat volgens het vijfjarenplan-Van Audenhove deze werken moesten uitgevoerd worden in de jaren 1964-65. Nu wordt er gesproken van een eerste schijf in 1967. Wij hebben al zoveel beloften gekend dat we menen het recht te hebben daaraan sterk te twijfelen.

Hoofdstuk VI

DE ZEEMACHTBASIS

De Zeemacht na de oorlog tot stand gekomen met een kleine bescheiden vloot, heeft stilaan uitbreiding genomen en bezit heden nagenoeg 45 eenheden met thuishaven Oostende. De totale lengte van deze vloot bedraagt circa 1900 m. Daarvan bevinden zich een 15-tal eenheden met een totale lengte van ongeveer 700 m op de speciaal gebouwde reservebasis te Nieuwpoort.

Welke aanlegkaaien werden er voor deze vloot gebouwd te Oostende ? Geen enkele. Alles moet plaats vinden in de haven van Oostende zoals deze reeds van voor de oorlog bestaat. Het bestuur van het Zeewezen stond op de Oosteroever van de voorhaven 3 aanlegposten af met een totale lengte van 375 m. doch de pakketbotendienst zelf heeft reeds aanlegplaatsen tekort. Daarenboven legde de Zeemacht beslag op een deel van de diepwaterkaai tegen art. 1 van de conventie van 1894 tussen de Staat en de stad Oostende, waarvan de vertaling luidt als volgt : «De huidige achterhaven zal in de voorhaven opgenomen worden ; de werken die daarvoor nodig zijn, zullen door de Staat uitgevoerd worden die de westkaai zal inrichten naar gelang de erkende noden, met het oog OP HET GEBRUIK ERVAN DOOR DE HANDEL».

Uit het tijdschrift «Neptunus» van de Zeemacht hebben wij vernomen dat de Zeemacht gans de diepwaterkaai zou willen in beslag nemen wat terecht geweigerd werd. Maar er moet toch een oplossing gevonden worden.

Wat meer is : vaak komen talrijke oorlogsschepen van andere naties : Nederlandse, Duitse, Deense, Franse, Portugese, Engelse, enz. in de haven van Oostende aanleggen, soms voor verscheidene dagen. Mogen wij er op wijzen dat zulks zeer nadelig is voor de handel ? Allerlei vreemde lui slenteren rond op de kaaien en in de hangaars met al de gevaren die eraan verbonden zijn ; auto's staan op de kaaien geparkeerd en hinderen het normaal havenverkeer. Aan zulke toestanden moet een oplossing gegeven worden door al de schepen van de Zeemacht te concentreren in één wel afgebakend deel van de haven.

In het licht van hetgeen boven reeds werd uiteengezet denken we hier aan het Zeewezendok dat als tijdok zou ingericht worden door eenvoudig de kalfaterbank op te ruimen en het oud sluishoofd af te breken zodat het dok op gans zijn breedte in verbinding zou staan met de havengeul. Het Zeewezendok lijkt ons best geschikt omdat de bestaande logistieke groepering haar werkhuizen heeft in de buurt van dit dok en de huidige werkhuizen van het Zeewezen aan de Zeemacht zouden kunnen overgemaakt worden. Trouwens ook de Duitsers hebben tijdens de bezetting dit dok als tijdok gebruikt en als basis voor hun snelboten. «Fas est ab hoste doceri». Vroeg of laat, maar liefst zo rap mogelijk, moet er voor de Zeemacht te Oostende een oplossing komen. Men kan niet blijven voortgaan met de bouw van schepen en deze steeds maar verder in dezelfde haveninstallaties onder brengen.

Trouwens eens de diepwaterkaai herbouwd, zal het niet meer mogelijk zijn dat de schepen van de Zeemacht in de voorhaven soms in drie rijen naast elkaar gemeerd liggen zoals dit nu vaak gebeurt en zodoende elke veilige toegang tot de diepwaterkaai beletten.

NEDERLAND

Markt IJmuiden

Besommingen van WOENSDAG in IJmuiden : KW.215, f 11.900; KW.42, f 8080; SCH.367, f 880; SCH.171, f 32.340; SCH.261, f 9790; VL.112, f 10.650; VL. 121, f 10.880.

DONDERDAG was de aanvoer door 18 schepen 4590 kisten, waarvan 2250 schelvis, 310 wijting, 300 gul en kabeljauw, 250 kleine gul, 680 koolvis, 150 haring, 2010 kleine haring, 70 toters, 200 makreel, 450 kleine makreel, 90 schol, 190 varia. Verder 9000 k gtong en 35 stuks kabeljauw.

In Katwijk werden 131 kantjes aangevoerd. De prijzen waren : volle haring 93-100, maatjes 95-124.

In Schevingen was de aanvoer 40 schelvis, 110 wijting, 30 gul en kabeljauw, 900 kleine haring, 280 kleine makreel, 210 schol, 50 varia, 9000 kg tong. Besommingen : KW. 159, f 15.380; KW.73, f 12.900; KW. 79, f 2530; KW.70, f 1960; KW.220, f 970; KW.94, f 1700; IJM.81 ,f 1300; VL.16, f 12.300.

VRIJDAG zorgden 24 schepen voor 2340 kisten vis, waarvan 280 schelvis, 450 wijting, 180 gul en kabeljauw, 130 kleine gul, 290 haring, 1900 kleine haring, 250 makreel, 78 kleine makreel, 190 schol, 220 varia, 100 stuks kabeljauw, 15.000 kg tong,

In Katwijk was de aanvoer 748 kantjes haring en 18 kanties makreel. Priis : maatjes 92-110, volle haring 93-98, makreel 47-50.

Scheveningen : aanvoer 30 schelvis, 150 wijting, 70 gul en kabeljauw, 100 koolvis, 300 haring, 3600 kleine haring, 50 makreel, 10 schol en 4000 kg tong.

MAANDAG zorgden 65 schepen in IJmuiden voor 8150 kisten vis, waarvan 920 schelvis, 1430 wijting, 2130 gul en kabeljauw, 580 koolvis, 380 haring, 2880 kleine haring, 600 makreel, 660 kleine makreel, 1280 schol, 35 tarbot, 395 diversen.

Verder 20.000 kg tong en 360 stuks kabeljauw. In Katwijk was de aanvoer 1324 kantjes en 32 kantjes makreel. De prijzen waren : maatjes 85-115, maatjes groot 111-126, volle haring 93-99 ,ijle 66-72, steurharing 63, makreel 50-50.10. In Scheveningen was de aanvoer 90 schelvis, 180 wijting, 220 gul en kabeljauw, 650 haring, 2100 kleine haring, 100 kleine makreel, 400 stuks kabeljauw.

Besommingen in IJmuiden : KW. 173, f 10.00; KW.144, f 15.720; KW. 128, f 5420; KW.126, f 5630; KW.116, f 4660; KW.200, f 4490; KW.12, f 6870; KW.195, f 6970; KW.162, f 4790; KW.29, f 6020; KW.196, f 5830; KW.28, f 2860; KW.97, f 6960; KW. 98, f 7310; KW.136, f 5200; KW.191, f 7790, KW.34, f 7540; KW.145, f 6930; KW.101, f 10.950; KW.108, f 5040; KW.24, f 4220; KW.114, f 3830; KW.156, f 3350; KW.119, f 5220; KW.164, f 3530; KW.103, f 1900; KW.63, f 4520; KW.92, f 2310; KW. 160, f 3360; KW.117, f 8060; KW. 202, f 2670; KW.79, f 610; IJM. 73, f 5830; IJM.45, f 5990; IJM.81, f 840; WR.51, f 3450.

DINSDAG zorgden 20 schepen in IJmuiden voor een aanvoer van 1190 kisten schelvis, 190 wijting, 260 gul en kabeljauw, 570 koolvis, 480 haring, 1480 kleine haring, 440 makreel, 303 kleine makreel, 65 schol, 1 tarbot, 190 varia. Verder 360 stuks kabeljauw. Totaal 4000 kisten.

In Katwijk was de aanvoer 846 kantjes haring. De prijzen luidden : grote maatjes 94-120, kleine 91-112, grote volle 93-95, steurharing 62-82, ijle 67.

De aanvoer in Scheveningen was 40 schelvis, 20 wijting, 6 0gul en kabeljauw, 20 koolvis, 540 kleine haring, 100 makreel, 260 stuks kabeljauw.

Besommingen in IJmuiden : KW. 190, f 7000; KW.204, f 2900; KW.3, f 11.420; KW.149, f 4530; KW.148, f 5030; KW.109, f 820; KW.15, f 13.600; KW.39, f 16.350; KW.41, f 7640; KW.74, f 43.240; VL.1, f 14.000; VL.7, f 10.380.

WOENSDAG voerden 28 schepen in IJmuiden aan : 2760 kisten vis, waarvan 1410 kisten schelvis, 80 wijting, 120 gul en kabeljauw, 610 koolvis, 35 makreel, 250 schol, 55 varia, 12.000 kg tong en 25 stuks kabeljauw.

In Katwijk was de aanvoer 612 kantjes haring en 26 kantjes makreel. De prijzen waren : maatjes, f 100 tot f 117, volle haring, f 90-f 99, makreel, f 48. In Scheveningen was de aanvoer 10 wijting, 20 gul en kabeljauw, 400 haring, 700 kleine haring, 120 schol, 3000 kg tong.

Aanvoer van mosselen is vorig jaar gedaald

De afdeling visserij van het landbouw-economisch instituut heeft een verslag gepubliceerd betreffende de bedrijfsresultaten in het seizoen 1964-'65 van in Zeeland gevestigde mosselkwekerijen. Deze kwekerijen die hun bedrijf uitoefenen zowel op percelen in Zeeland als in de Waddenzee, nemen ca. 85 percent van de totale mosselproduktie voor hun rekening.

De aanvoer van consumptiemosselen steeg — met een onderbreking in 1962-'63 als gevolg van de strenge winter — van 56 miljoen kg. (opbrengst 6 miljoen gulden) in 1957/58 tot 103 miljoen kg. (opbrengst 12 miljoen gulden) in 1963 /64. In 1964/65 daalde de aanvoer echter tot 94 miljoen kg. (opbrengst 11 miljoen gulden).

De aanvoer uit de Zeeuwse stromen is de laatste seizoenen aanzienlijk toegenomen: in 1965-'66 (over welk seizoen nog geen gegevens in het verslag konden worden opgenomen) was de aanvoer zelfs vrijwel even groot als in de jaren voor het optreden van de mosselparasiet (1950). Vele Zeeuwse kwekers besloten destijds percelen in de Waddenzee te gaan exploiteren, waar — althans in het westelijke deel — de parasiet niet voorkomt.

Ruim 80 percent van de aanvoer wordt in verse toestand geëxploiteerd. Ongeveer 90 percent van de export gaat naar België en Frankrijk. De invoer van consumptiemosselen is van weinig betekenis.

Het aantal erkende mosselkwekers (vergunninghouders) is de afgelopen jaren regelmatig toegenomen. Dit heeft echter niet geleid tot uitbreiding van het aantal vaartuigen. De t.o.v. 1962-'63 gestegen totale aanvoer in de laatste jaren was uitsluitend het gevolg van vergroting van de gemiddelde aanvoer per vaartuig.

De bedrijfsresultaten in de twee laatste seizoenen waren dank zij de grotere aanvoer, aanzienlijk beter dan in 1962-'63, zij het dat door kostenstijgingen de ontwikkeling van de resultaten achterbleef bij die van bruto-opbrengsten. Naarmate de bedrijven groter waren, was het resultaat beter.

We hebben inderdaad opnieuw vastgesteld dat de nieuwe Hollandse mosselen, welke thans reeds geleverd worden, van uitstekende kwaliteit zijn, vooral wanneer ze van Zeeland zijn.

De Duitse mosselen vallen niet zo in de smaak.

Wie graag mosselen eet, weze er aan herinnerd dat ze nu reeds tot de beste behoren welke men kan eten.

TE KOOP

VISSERSVAARTUIG : Bruto 70 ton ; Netto 25 ton ; motor als nieuw 200 PK (Baudouin)

Schrijven bureel blad nr 5835V

Vraag naar mosselen nu veel groter dan aanbod

Wij lezen in de IJmuider Courant

De vraag naar mosselen voor de export naar België, is de laatste weken veel groter dan het aanbod.

Begin juli, toen de mosselhandel *begon, was er een redelijk aanbod* van kwekerszijde. Vooral mosselen van de Grevelingen, die voldeden aan de kwaliteitseisen, brachten de handel op gang. Maar nu deze handel eenmaal op gang gekomen is, neemt het aanbod af en worstelt men met tekorten.

De op de Grevelingen voor consumptie aanwezige en aan de kwaliteitseisen voldoende voorraad, was betrekkelijk klein. Meestal kan, nog voordat de Grevelingen is uitgeput, begonnen worden aan de voorraden op de Oosterschelde om te worden aangevuld met de voorraden op de Waddenzee. Vervolgens kan de levering dan op gang gehouden worden met steeds weer nieuwe aanvoer van mosselen die bijvoorbeeld nog te klein, maar in november zo ver gegroeid waren, dat zij leverbaar zijn. Maar de groei op de Oosterschelde stagneert enigszins en van de Waddenzee komen opnieuw berichten van mosselzaadval op consumptiemosselen, hetgeen tenslotte tot afsterven van de mosselen leidt.

Dit is in 1965 op zeer grote schaal gebeurd. Een lichtpuntje is, dat de allerlaatste berichten in de richting gaan van afsterving van het jonge zaad op de mosselen, en niet van de consumptiemosselen zelf.

Ook de geheel op de handel afgetemde leveringsvoorwaarden zouden niet meewerken om de kweker te animeren met de levering te beginnen.

Indien het weer een meer zomers karakter kreeg zouden ook de mosselen waarschijnlijk wat vlugger groeien. De vraag van een mosselinleggerij, of er kwekers zijn, die willen leveren, is in 30 jaar niet meer voorgekomen. De rollen schijnen omgekeerd, want iedere kweker wilde de laatste 30 jaar graag leveren, maar moest dikwijls op zijn beurt wachten. De levering geschiedde namelijk via het aan- en verkoopkantoor voor mosselen (nu het produktschap) op toerbeurt en volgens het z.g. basis-leverings-cijfer systeem.

Visserijdag in Breskens

Op zaterdag, 13 augustus, wordt in Breskens de reünie van de Zeeuwse visserijvereniging „Zevibel" en de plaatselijke visserijvereniging „Ons Belang" gehouden, waarop de visserijwimpel 1966 wordt uitgereikt. Tot slot volgen een rondvaart op de Westerschelde van de gepavoiseerde vissersvloot en een bloemencorso.

Visserijdagen in Harlingen

De visserijdagen in Harlingen worden dit jaar op 1, 2 en 3 september gehouden. Zaterdag, 3 september zullen honderd gepavoiseerde vissen defileren voor de kommissaris der koningin, die op het statenjacht zal varen. Het programma vermeldt verder onder meer een kaatswedstrijd om de drie gouden garnalen, een marktconcours, roeiwedstrijden en een voetbalwedstrijd van het Nederlandse Militaire Elftal tegen een ere divisieklub.

Brief uit Yerseke

Yerseke 6 - 8 - '66

«Meer vraag dan aanbod van mosselen». Zo lezen we in ons streekblad van vandaag (zaterdag) met grote letters boven een bericht uit Bruinisse. Volgens dit bericht zou de uitvoer naar België **de laatste weken** veel groter zijn dan het aanbod. Voor het bericht verder te lezen willen we over het eerste gedeelte ervan dat we hierboven neerschreven iets zeggen. Ten 1e: wij zijn met vier Yerseekse mosselverkopers betrekkelijk dicht bij elkaar aan het werk vanaf het seizoen-begin. Niet één van ons heeft van een tekort aan mossels iets kunnen merken, maar steeds worden de bestellingen **(zonder moeite blijkbaar)** volledig afgeleverd. De laatste weken (we zijn pas 3 weken bezig) zou dit tekort reeds bestaan. Dan zou dus hooguit (de kwekers voerden deze week de benodigde mossels aan voor de 4e week die maandag 8 augustus begint) de eerste twee weken volledig aan de vraag zijn voldaan. 't Klinkt wel een beetje... ja wat? belachelijk? bedriegelijk? kinderachtig? Zeker is dat het niet erg geloofwaardig lijkt. Het heeft er wel de schijn van dat men een geloof aan mosseltekort wil opdringen. Maar goed, nu de reden van dit, volgens het bericht werkelijk bestaande tekort aan mossels. Er staat: «begin juli, toen de mosselhandel begon». Weer niet juist, berichtschrijver. De verzending begon pas **18 juli** en de daartoe nodige mossels werden voor het grootste deel op 13 en 14 juli op de verwaterplaatsen gelost. Zo dus... Enfin, toen het seizoen begon, waren op de Grevelingen (de stroom waaraan Bruinisse gelegen is) de eerste goede (bruikbare) mossels te vinden. Doch slechts een beperkte hoeveelheid. Dat mossels vandaar alleen de handel op gang brachten is ook niet helemaal waar, (er kwamen ook reeds de eerste week van andere plaatsen mossels die bruikbaar waren). Nu zouden de Grevelingse mossels op zijn en de viskwaliteit in de Oosterschelde zou van dien aard zijn dat nog maar hier en daar **«een beetje»** goeie zijn. Over de aanvoer uit de Waddenzee die om reden de risico verbonden aan het langer duren der aanvoer, vandaar naar de verwaterplaatsen in Zeeland vooral in de zomer zo klein mogelijk te wordt gehouden, wordt niet gerept. Als er iets duidelijk is, dan is het zeker wel dit, men wil een tekort suggereren. Of degenen wie dit aangaat er in zullen trappen, is iets anders. Wij geven de Bruinissenaars weinig kans. Nog wil het bericht doen geloven dat er kwekers zijn die op de **terecht verscherpte voorwaarden een betere kwaliteits-controle** (vooral gericht op het nagaan of de aangeboden partij onderin het schip even mooi is als boven op, en of het tarrapercentage niet stijgt naar mate men dieper in de lading daalt) niet zouden willen leveren, is een fabeltje. Niemand weigerde nog te leveren. Alleen zij die op het ogenblik (nog) geen geschikte mossels hebben, beweren wel eens dat zij niet zouden leveren. Maar let op! als zij **die nu het hardste** (of wellicht) **alleen schreeuwen** goede bruikbare mossels aan te bieden hebben, laten ze geen week, geen dag verloren gaan om te **kunnen** leveren. Hiermee is **het** bericht ver genoeg bekeken. Op nog een (en wel als ze zwaar is) aangename mededeling willen we wijzen. Het gevallen mosselzaad op de Waddenzee-mossels, zou op sommige plaatsen afsterven. Daardoor zouden de grote mossels in het leven blijven. Op de vraag in ons plaatselijk blad van de conservenfabriek De Leeuw-Geluk om de levering van goede mossels aan interressante prijs, schijnt nog geen kweker te hebben gereageerd. Er is dus nog niemand van hen (zie ons briefje van vorige week!) gewoon aan de duisternis. 't Is te zeggen, geen van hen schijnt capabel de nieuwe situatie te (kunnen, willen of durven) aanvaarden. Maar dit zal wel komen en moet wel komen.

Nu iets heel anders! Enige weken geleden schreven we dat op de jaarvergadering van «Zevibel» toen te Philippine gehouden niet alleen zoals altijd de heer Tienstra, doch ook de heer van Dijck aanwezig was. Wat, naar men ons toen meedeelde, nooit eerder voorviel. Men gaf ons toen als reden voor dit vreemde geval te verwachten, dreigende of reeds aanwezige gevaren. En wat lezen we nu in «Elzevier's Weekblad» van deze week? Het is (in zeker zin) jammer genoeg te lang om 't geheel weer te geven en we zullen slechts op enige punten ervan kunnen wijzen. De staatssekretaris van het ministerie, waaronder product- en bedrijfschappen (in totaal 57) ressorteren, heeft, zo staat er «een behoedzame poging ondervonden tot beleidshervorming in de salariëring van productschaps-voorzitters. Hem (de staatssekretaris) lijkt een bezinning gerechtvaardigd op de feitelijke betekenis van de produktschappen «en» zijn deze alle even «zwaar», even ingewikkeld en «marktordenend». Uit dit en wat nog volgt valt heel goed de conclusie te trekken dat verscheidene produktschappen de hoge kosten en de zeer hoge salarissen, vooral van de voorzitters, niet goed kunnen maken. Nu behoeft men alleen te weten dat Drs van Dijk productschaps-voorzitter is en dat Mr. Tienstra voorzitter is van een organisatie die reeds heel veel van wat vroeger het productschap deed, overnam en **het eigenlijk allemaal best aankon.** Waaruit volgt dat het productschap in feite ondanks de zeer hoge kosten eraan besteed, totaal overbodig is.

MARKTCIJFERS IJMUIDEN

N.B. — De prijzen in vetjes gedrukt zijn opgegeven per 50 kg	4-8-1966	5-8-1966	8-8-1966	9-8-1966	10-8-1966	
Tongen, grote — Sole, grosse	7.76- 7.38	8.02- 7.56	8.09- 7.60	7.99- 7.90	8.30- 8.20	.....
¾ tongen — ¾ sole	7.30- 7.10	7.82- 6.48	7.69- 7.36	7.94- 7.63	8.15- 7.90	.....
Bloktongen — Sole moyenne	4.30- 3.90	4.52- 3.77	4.04- 3.74	4.38- 4.20	4.52- 4.30	.....
Voor-kleine — Petite	4.28- 3.97	4.71- 3.64	4.18- 3.76	4.59- 4.08	4.62- 4.30	.....
Kleine — Toute petite	3.88- 3.50	4.62- 3.55	4.23- 3.66	4.49- 4.05	4.46- 4.24	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	6.30- 5.90	6.70- 5.40	6.10- 5.20	6.20- 5.40	6.70- ——	.....
Middel — Moyenne	.....	**234.0-148.0**	.....	.....	**246.0-146.0**	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	**146.0-88.—**	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	**85.—76.—**	**90.—70.—**	**78.—60.—**	**82.—66.—**	**75.—61.—**	.....
Grote iek — Grosse	**85.—76.—**	**90.—70.—**	**78.—60.—**	.....	**75.—61.—**	.....
Kleine iek — Petite	**84.—72.—**	**92.—80.—**	**76.—62.—**	.....	**81.—64.—**	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	**92.—80.—**	**92.—81.—**	**76.—62.—**	**61.—15.—**	**75.—70.—**	.....
Platjes — Toute petite	**75.—49.—**	**72.—52.—**	**62.—38.—**	**49.—42.—**	**72.—44.—**	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	**53.—46.—**	**53.—38.—**	**57.—55.—**	**70.—48.—**	**65.—42.—**	.....
Middel — Moyen	**42.—34.—**	**42.—30.—**	**49.—42.—**	**44.—35.—**	**50.—21.—**	.....
Kleine — Petit	**22.—10.—**	**26.—18.—**	**48.—15.—**	**47.—22.—**	**49.—15.—**	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	**18.— ——**	**48.— ——**	**51.—18.—**	**27.— ——**	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	**24.— ——**	.....	.....	.....	**22.—21.—**	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**42.—32.—**	**48.—32.—**	**104.0-28.—**	**60.—44.—**	**56.—44.—**	.....
Gullen — Petit cabillaud	**55.—18.—**	**55.—15.—**	**62.—15.—**	**51.—16.—**	**71.—35.—**	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	**160.0- ——**	.....
Wijting — Merlan	**22.—16.—**	**24.—18.—**	**28.—10.—**	**37.—19.—**	**50.—16.—**	.....
Schar — Limande	**60.—48.—**	**52.—40.—**	**44.—27.—**	**37.—33.—**	**31.—30.—**	.....
Steenschol — Sole limande	**79.— ——**	**79.—60.—**	.....	**72.— ——**	**80.— ——**	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	**51.—12.—**	**24.—12.—**	**31.—12.—**	**36.—16.—**	**43.—31.—**	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	**11.— ——**	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	**36.—30.—**	.....	.....	**38.— ——**	**52.—36.—**	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	**25.—13.—**	**31.—18.—**	**25.—12.50**	**41.—13.—**	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	**50.— ——**	.....	**52.—37.—**	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	4.80- 2.40	5.40- ——	5.90- 4.10	4.80- 3.70	6.50- 6.10	.....
Koolvis — Colin	**27.—15.—**	.....	**42.—18.—**	**33.—15.—**	**29.—15.—**	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	**52.— ——**	.....	.....	.....	**61.—48.—**	.....
Pollak — Lieu Jaune	.....	.....	**37.— ——**	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	**18.— ——**	**24.—16. —**	.....	.....	**40.—15.—**	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	.....	.....

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

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)

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

ALLE ZEEKAARTEN

NOORDZEEBOEKHANDEL

VINDICTIVELAAN 22
OOSTENDE
TEL. 725 23

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)

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

De Beroepsvereniging van de Oostkust

* **Alle inlichtingen**
* **Alle tussenkomsten**

ALLER VERTROUWEN

- **GASOIL**
- **ELEKTRICITEIT**
- **GAREN** en **TOUWWERK**
- **BESCHERMKLEDIJ**
- **REDDINGSVLOTTEN**
- **NETTEN**

20 jaar dienst — 20 jaar ondervinding
20 jaar **KREDIETAANVRAGEN**

(5824V)

VOORBEHOUDEN

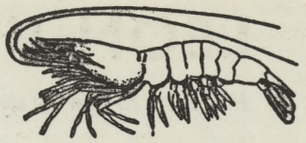
Diesel-

scheepsmotoren

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

(5008V)



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON

Privé : 540 06

Magazijn : 541 42

Vis & garnalen in 't groot

Specialiteit van verse GEPELDE garnalen

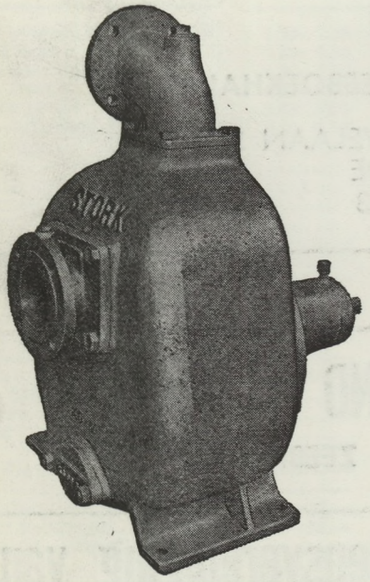
THUISBESTELLING

IN DE GROTE CENTRA

VERZENDING

in gans het land

(2182V)



STORK

POMPEN

ZELFAANZUIGEND

VOOR VERONTREINIGD WATER

TYPE KG

DEKSPOELPOMP

LENSPOMP

KOELWATERPOMP

VOOR DIESELMOTOR

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS

STORK FRERES & Cie S.A.

STEYLSSTRAAT - BRUSSEL 2 — Tel. (02) 25 96 20 (8 l.) — Telex (02) 217 49

REGIONAAL KANTOOR BRUGGE

DEMANLAAN 9, VARSENARE — Tel. (050) 157 60

(II—5403V)

LEEST „HET VISSERIJBLAD"