



KERSTNUMMER

HET VISSERIJBLAD

31e JAARGANG
DONDERDAG
24 DECEMBER 1964
NUMMER 52
PRIJS 10 FRANK

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



FUELOIL

DIESELOIL

GASOIL

- * VOOR DE SCHEEPVAART
- * VOOR CENTRALE VERWARMING
- * VOOR DE NIJVERHEID

HANDELMAATSCHAPPIJ

**ANTOINE
VLOEBERGHS n.v.**

ANTWERPEN, ITALIELEI, 66 – TEL. : (03) 31.18.00 (10 L.)

VOOR DE KUSTSTREEK :

DEPOT TE OOSTENDE

SCAP

HENDRIK BAELSKADE, 27 — TEL. 729.51

745.32 (na 18 uur)

DE KERSTBOODSCHAPPEN VAN ONZE MINISTERS VAN LANDBOUW- VISSERIJ EN VAN VERKEERSWEZEN



AAN ONZE DIERBARE VISSERS OP ZEE



door de h. HEGER
Minister van
Landbouw

Opnieuw is het mij gegund een woordje tot U te mogen richten, mijn dierbare vissers, en wel ter gelegenheid van het zo grootse en verheven feest van Kerstmis.

Vroeger werd ik ook daartoe verzocht en ik mag zeggen dat het mij toen zulk een genoegendeed mij tot U te kunnen wenden, U die van mij zo ver waart verwijderd, want U bevond zich op die onmetelijke geheimzinnige zee, ver van allen die U beminnen maar die vooral in deze dagen veel en onophoudend aan U denken.

De Kersttijd is een tijd van bezinning, een tijd van diepe overweging voor eenieder die van goede wil is en dat is dan ook zeker voor U, koene zeevissers, wier idealen door eenieder die ter goeder trouw handelt worden bewonderd. Uw oprechtheid, uw eerlijkheid en uw geloof in het allerbeste gelden als voorbeeld voor andere mensen.

Hoe begrijp ik ten volle uw menigvuldige bekommernissen en vooral deze voor uw gezin, waar alle leden zo veel van U houden en voor dewelke U dag en nacht de grootste gevaren

STEVIGE WAARBORGEN VOOR DE TOEKOMST



door de h. BERTRAND
Minister van
Verkeerswezen

Ik ben Het Visserijblad dankbaar omdat het mij de gelegenheid biedt een Kerstboodschap te richten tot onze vissers en hun familie.

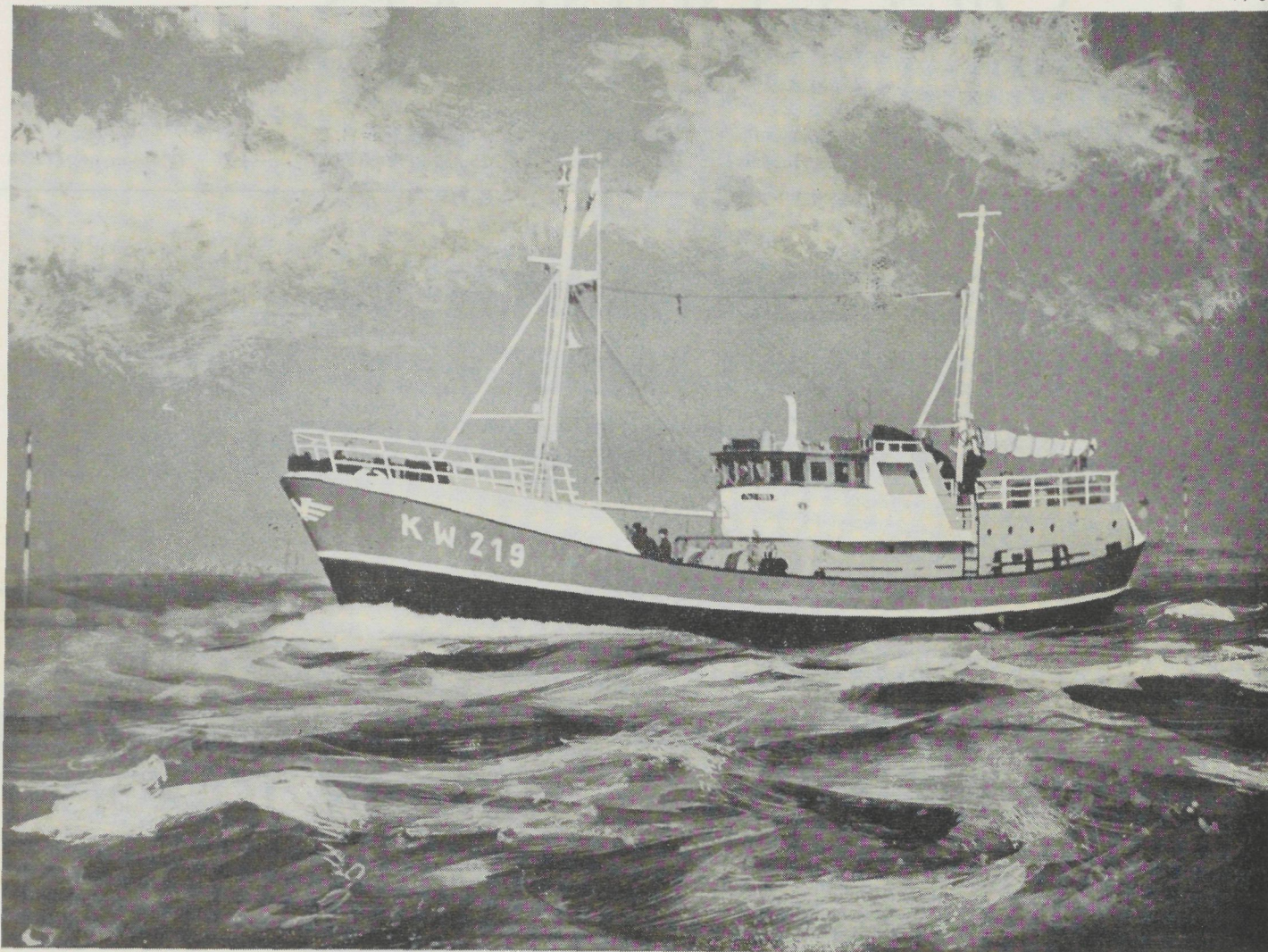
Een boodschap die opwelt uit de oprechte en innige vrede-wens die zich richt tot alle mensen van goede wil.

Een boodschap tevens, waarin ik andermaal wil uiting geven aan mijn grote waardering voor onze vissers.

Die waardering die gegroeid is uit mijn persoonlijke overtuiging dat het harde vissersberoep de volle inzet vraagt van schoon - menselijke waarden en eigenschappen als : taai-wilskracht, werklust, ondernemingsgeest en aanpassingsvermogen.

Ik ben er dankbaar om de gelegenheid gekregen te hebben de visser en zijn beroep, in de uitoefening ervan op zee, nader te leren kennen.

Zo is het ook niet te verwonderen dat bij mij de herinnering is levendig gebleven aan de grootse plechtigheid waarop, in het voorbije jaar, een driehonderdtal van onze vissers wer-



*KW 219 „Jacomina“ 125 B.R.T. Eigenaar:
A. v.d. Plas Katwijk a/zee. Voortgestuwd door een
STORK motor type RHO 216 K. Verm. 450 PK bij 680 o.p.m.*

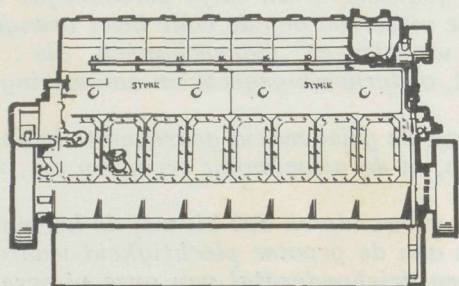
Volledige controle en bediening vanaf de brug...

... hierop is de STORK motor berekend. Daarom is hij ook bij uitstek geschikt voor de visserij. Eenvoudige en snelle bediening. Een minimum aan onderhoud en verzorging. Dat zijn de eigenschappen van de STORK motor.

Door solide constructie en uitstekende balancerings krijgt de STORK motor een bepalend aandeel in de rustige gang van het schip.

Binnengaats of buitengaats... voor de zeeman is Stork betrouwbaar.

STORK viertakt dieselmotoren worden geleverd in vermogens van 85-660 pk. in 3, 4, 5, 6 en 8 cilinder uitvoeringen.



STORK
DIESELMOTOREN
ZWOLLE

DEEL UITMAKEND VAN HET V.M.F./STORK-WERKSPOR CONERN

Vraagt inlichtingen in onze showrooms:

*Rotterdam, Westewagenstraat 68, (Gebouw Scheepsverband)
Tel. 010 - 13 83 60 na 6 uur: 13 36 90*

*Maasbracht, Havenstraat 2a, (Gebouw LSK.)
Tel. 0 4746 - 6 50 b.g.g. 449*

IJmuiden, Trawlerkade 28, Tel. 0 2550 - 86 78 b.g.g. 86 62

Antwerpen, Nassastraat 15; Tel. 32 08 91

Duisburg, Ewald Berninghaus, Vulcanstr. Postf. 60 Tel 21521

of aan de fabriek in Zwolle, Tel. 0 5200 - 1 09 87

(of na 18 uur 0 5200 - 1 40 36)

trotseert, ten einde het nodige te verdienen om in het onderhoud van allen te voorzien

Talrijk zijn nu de wensen die ik U zou willen toesturen in deze Kerstmistijd, de tijd dat het stiller wordt, dat de mensen broederlijk met elkander schijnen om te gaan en zulks wel oprecht verlangen, waar zekere aangepaste plechtigheden de stemming daartoe beïnvloeden en aansturen op meer plichtgevoel, naastenliefde, goedheid... In die Kerstnacht voelen wij ons gelukkig om op een gans bijzondere wijze onze gevoelens van dankbaarheid jegens U te kunnen uiten. Wat gebeurt er niet in deze grootse nacht, die wij allen zo schoon willen vieren. Meer dan ooit gaat onze erkentelijkheid en bewondering dan naar U. Wij zien U in onze verbeelding van dichtbij, hoe U ginds op die wijde zee leeft aan boord, hoe U wellicht in stilte lijdt, gezien U ginder zo ver vertoeft van uw beminde naastbestaanden en ware vrienden. Wij denken aan alles wat wij aan U verschuldigd zijn en hoe wij U nog zouden kunnen helpen in het verzachten van uw zeer hoog geprezen taak.

Moge deze nacht dus voor U en de Uwen een nacht wezen van vrede en geluk, die in het teken staat van de ware liefde voor uw dierbaren, van licht in uw gezinnen, van de band die U nooit scheidt van hen, noch van de mensen die het goed menen. Moge in uw harten een zoete vreugde, vrede en rust heersen, een wil om elkander voortaan altijd te helpen en trachten gelukkig te maken. Geeft dat niet de grootste waarde aan het leven?

En U zult gewis wel overwegingen maken inzake uw bedrijf zelf. Ook mijn vurige wens daaromtrent is dat op dit gebied alles dermate moge verlopen dat het U zo weinig mogelijk kommer biedt, dat het veel moge renderen, met een minimum van gevaar en last voor U.

Doch zulks vergt problemen van structuur en van aanpassing, vooral in de huidige tijd, problemen waarvoor wij - die uw eerbiedwaardige belangen moeten behartigen - ons immer zullen inspannen en met U helpen oplossen. Dit vergt alleszins een opbouwende samenwerking onder allen die hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks belang hebben in de zeevisserijaangelegenheden, want welke netelige problemen stellen zich niet in de visserijsector, gunstige en minder voordelige en aan de oplossing van dewelke wij met verenigde krachten moeten arbeiden.

Het is hier gewis niet het ogenblik om thans in bijzonderheden hieromtrent te treden, maar toch is het niet verkeerd er even blijven bij te vertoeven: de kwestie van de territoriale wateren, die zeker niet in het voordeel uitvalt van onze visserij; de betrekkelijke uitputting van sommige visgronden, waartoe bestendig internationaal overleg is vereist; de Euromarkt, die tot nog toe voor onze visserij wel voordelig is uitgevallen; de afzet en de verwerking waaraan - gezien de scherpe concurrentie - door de bevoegde lichamen een maximum aan aandacht dient besteed, want wij moeten gespecialiseerde produkten op de markt kunnen brengen en aan degelijke prijzen; de vernieuwing, uitbreiding en technische uitrusting onzer vloot, die de aandacht der Overheid bestendig gaande houdt; de arbeidsomstandigheden aan boord, aan dewelke door het Departement een grondige studie werd gewijd; de verbetering van de sociale toestand van de visser, hetgeen wij in een nabije toekomst gewis mogen verwachten; het personeelvraagstuk in deze sektor, naar hetwelk voor 't ogenblik onze aandacht is gericht; een meer modern opgevatte propagandevoering, die er uiteindelijk veel moet toe bijdragen om het verbruik van visserijprodukten te doen stijgen; de opvoering van de kwaliteit, die thans meer dan ooit als hoogst noodzakelijk dient beschouwd; de zo nuttige opvangregeling en de verschillende opzoekingen welke onze diensten ten bate van ons bedrijf op een bestendige manier verwezenlijken.

Ik heb er aan gehouden dit alles eens terloops aan te halen, zelfs al heeft het met de hoofdzaak minder te zien, maar het is, meen ik, toch niet misplaatst hierop ook nu eens te wij-

den gepromoveerd tot laureaat van de Arbeid, waarop drie nieuwe Eredekens hun halssnoer mochten ontvangen en waarop tevens de jonge elite van onze visserij als Kadet van de Arbeid werd verermerkt.

Het was indrukwekkend maar, vóór alles, was het in hoge mate verdiend!

In het bijzonder wil ik mij richten tot onze flinke aspirantschippers en motoristen om te herhalen en te beklemtonen dat de toekomst van onze zeevisserij voor een groot deel op hen rust

Een toekomst waarvan wij allen hopen en verwachten dat zij nog beter zal zijn dan wat het verleden geboden heeft.

Maar, willen wij die hoop in vervulling zien gaan dan hoeven wij er rekening mede te houden dat onze vissers steun en hulp behoeven om het hoofd te kunnen bieden aan de moeilijkheden van velerlei aard waarmede zij te kampen hebben. Het stemt mij tot voldoening de verzekering te mogen geven dat het Departement van Verkeerswezen zich terdege bewust is van de taken en opdrachten die het, ter bevordering van de zeevisserij, te vervullen heeft.

Die taken hebben meer bepaald betrekking op de verdere uitbouw van het gespecialiseerd onderwijs en op de modernisering en verjonging van onze vissersvloot.

Tijdens 1964 werden slooppremies toegekend voor een totaal bedrag van 2.208.450 fr. Dit resultaat wint nog aan betekenis wanneer men vaststelt dat hetzelfde jaar, bij toepassing van de wet van 23 augustus 1948, voor 68.932.500 fr. kredieten aan de visserij werden verleend.

Deze kredieten zijn bestemd voor de bouw van 18 nieuwe moderne treilers en voor de vernieuwing en versterking van de motor-uitrusting van 6 andere schepen.

Wat de kleinere ondernemingen betreft die zich kenmerken door familiale traditie en - ik zou haast zeggen - ambachtelijke exploitatievorm, is het mijn overtuiging dat zij, in het geheel van onze zeevisserij een verdienstelijke plaats kunnen innemen.

De levenskracht van onze visserij verheugt mij gans bijzonder want de grote verdienste daarvan komt toe aan zuinig beheer, kundige leiding en gedegen zeemanschap.

Dat zijn trouwens de stevige waarborgen voor de toekomst. Met open blik op deze toekomst moge ik onze stoere Vlaamse vissers - op zee of aan wal - hun ouders, vrouwen en kinderen, een zalig en gelukkig Kerstfeest toewensen!

zen. Daar het zeevisserijbedrijf mij zo aan 't hart ligt, kan ik toch niet genoeg herhalen dat de produktie, de handel en de visverwerkende nijverheden veel zouden moeten samen komen om hun moeilijkheden te bespreken en er het hunne toe bij te dragen om een stelsel tot stand te zien brengen dat toelaat op ieder ogenblik de aanvoerhoeveelheden en -prijzen in de verschillende vismijnen en invoerplaatsen van de ons omringende landen te vernemen.

Laten wij dus altijd streven naar verbetering en uitzien naar hetgeen er nog zou kunnen gedaan worden. Weest optimist en vol geestdrift voor uw mooi bedrijf en denkt eveneens aan de weldaden die kooperatie U kan bieden, want in eendrachtig werken schuilt sterkte en vooruitgang.

Ik wil ook thans een piëteitsvolle gedachte wijden aan die heldhaftige vissers die op zee gebleven zijn bij het vervullen van hun plicht, alsmede aan hun naastbestaanden. Ook aan hen zal in deze kerstnacht veel worden gedacht. Zij verdienen onze erkentelijkheid en onze bewondering, zij, helden van de zee.

Mijn dierbare vissers die tijdens deze kerstnacht op zee zult vertoeven en ook uw trouwe familieleden thuis, naar U gaat mijn diepe, zeer oprechte groet. Moge U de echte vrede kennen in uw hart en gemoed en moge U allen van goede wil wezen en van oprechte liefde voor uw evenmens en voor uw zo verdienstelijk en bewonderenswaardig beroep blijk geven.

s.a. belge du

FROID INDUSTRIEL

H. BAELSKAAI, 13

OOSTENDE

Telefoon 717.91 - 717.92

HET BESTE IJS

Zorgvuldige, regelmatige
en spoedige bediening

BEWAARFRIGO'S

voor alle soorten vis
elke gewenste temperatuur

QUICK FREEZING

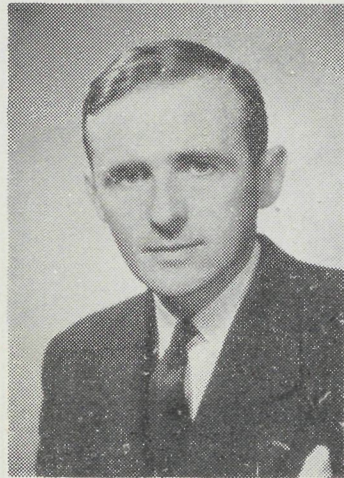
alle soorten vis op -40° C
in blok of separaat

KOELCELLEN

voor diepbevoren vis
6000 m³ aan -25° tot -35° C

(5438V)

TAAK VAN DE VISSER, ONEVENREDIG ZWAAR



door

Ridder P. Van Outryve d'Ydewalle,
Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen

Is Kerstdag een dag van vreugde en bezinning, dan is het ook deze van de goede wensen.

Die welke ik voor de vissers koester, waarvan ik de vervulling in het hart draag en voor de verwezenlijking van dewelke ik mij vastbesloten zal inspannen, gaan vooral uit naar de zaken die er het meest kunnen toe bijdragen om hem het stukje geluk te bezorgen naar hetwelk toch ieder mens verlangt.

Eerst en vooral is dat geluk te vinden in het gezinsleven. Daarom is het mijn schoonste verlangen, dat overal langsheen de kust de vissers een zonnig en blij familieleven zouden mogen kennen, aldoor hun huisgezin in de beste gezondheid herenigd vinden en in onderlinge liefde de sterkte putten die vooral bij hun beroep zo bijzonder nodig is.

Ten tweede, ligt het geluk ook in het beroep zelf, in het bedrijfsleven en zijn bestaansmogelijkheden. Nog steeds doorworstelt het visserijbedrijf een crisis die mij maar al te goed, al te pijnlijk bekend is, doch waarvan ik hier de bestanddelen niet wil ontleden. Laat mij er alleen op wijzen, hoe voor U, vissers, de aantrekkelijkheid van uw bedrijvigheid niet enkel afhangt van haar materiële kondities, zoals het voor zoveel andere werknemers het geval is, maar ook in bijzondere mate van de waardering en de bewondering die naar U uitgaan en de rechtmatige trots die U vervult !

Weest er van overtuigd, dat het mij niet ontgaat en zeker niet onverschillig laat, hoe, in vergelijking met tal van andere takken van de economische bedrijvigheid, de omstandigheden waarin de visser zijn taak verricht, zo onevenredig zwaar zijn en hoe uw geldelijke verdiensten vaak niet in overeenstemming zijn met de inspanningen die gij U getroost..

Wat mij het meest treft bij een grondig onderzoek van de toestand, is het luttel besef dat het merendeel van de bevolking nopens die inspanningen heeft en haar geringschatting van het vissersberoep als dusdanig.. Zelfs onder de regelmatige bezoekers van de kust is het aantal, dat daar werkelijk iets méér van afweet, beschamend klein en het is werkelijk bedroevend dat zoveel landgenoten het zich niets eens bewust zijn hoe de visser een onmisbaar element betekent in het maatschappelijk leven, hoe hij een onvervangbaar onderdeel vormt van 's lands economie. Hoeveel mensen zouden niet de overtuiging toegedaan zijn, dat de prijs welke ze voor de vis betalen voor het grootste deel in de beurs van de visser belandt ? ... Vooropgezet, dat zij zich wel ooit de moeite getroosten daar even over na te denken ! ...

Wanneer ik hierbij een vraag mag stellen : zijn de vissers, zijn vooral de jongeren onder hen, zelf wel door en door bewust van de waarde van hun beroep en handelen zij steeds en overal in het volle besef van die waarde, in het volle besef van wat ze zijn in de ogen van de mensen die het weten kunnen ?

Daarom wil ik deze korte Kerstboodschap besluiten met de verzuchting die mij alsnog het nauwst aan hart ligt :

Mocht iedereen, zo binnen als buiten het vissersbedrijf, alles - maar dan ook ALLES - in het werk stellen om dit bedrijf materieel en moreel de herwaardering te brengen die het zo dringend nodig heeft, die gij, goede vissers, zo bewonderenswaardig verdient !

Aan U, Heren vissers, aan uw dames en familieleden : een Zalig Kerstfeest, een Gelukkig Nieuwjaar.

n.v. Les Frigorifères du Littoral

Hendrik Baelskaai 24, Oostende

Telefoon : 744.81 (3 lijnen) — Telex : 0.5491

KRISTAL-IJS „VOGT”

HET PERFEKTE IJS

VISMEEL FRIGOLIT

EN VISOLIEN

Crop's

SNELBEVROREN VIS EN VISFILETS

KOELZALEN VOOR VERSE EN BEVROREN VIS

SNELBEVRIEZING IN WINDTUNNELS EN VRIESKASTEN



„MET HERTE EN ZIELE“

door

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys

Terugblikkend op het verlopen jaar kon ik niet anders dan allereerst de nagedachtenis oproepen van de moderne vissers die ook **dit** jaar hun beroep met hun leven betaald hebben. Jonge mensen in volle bloei wier jeugdig dynamische krachten zoveel beloften voor een nabije toekomst werden ons weer ontnomen. Smart en vereenzaming bleef na de plechtigheden te dragen door de getroffen families.

De ziele diensten of begrafenissen getuigen van het enorme medevoelen met de naastbestaanden, maar 's anderendaags is ieder terug opgeslorpt door eigen arbeid, elk heeft zijn zorgen en zijn strijd te leveren. Die naastbestaanden met wie wij zoveel meevoelden, blijven alleen en krijgen weleens de indruk of de overtuiging dat niemand nog op hen denkt. Mag ik dan langs deze weg een suggestie doen ?

De weduwen en wezen die hun echtgenoot of hun vader verloren, de moeders en vaders die hun zoon hebben verloren in de strijd voor hun bestaan, zouden wij ter gelegenheid van Kerstdag en Nieuwjaar hen niet kunnen laten voelen dat wij niet alleen de doden eren maar ook de levende naastbestaanden niet vergeten ?

Wij klagen erover, en terecht, dat de vissers de vergeten arbeiders zijn. Laten de vissers-reders dan beginnen met te tonen dat er een vissers-solidariteit is die ook gaat naar de naastbestaanden van hen die bleven. En ieder jaar één bewijs daarvan geven, zou dat teveel gevraagd zijn ? Zoals ik de vissers ken weet ik dat meerderen zullen zeggen : « we hebben daar al meer dan eens aan gedacht, maar nog niet gedaan, een beetje verlegen om er mee voor de dag te komen. Maar nu gaan we het doen, en zonder uitstel ! »

NIEUWE SCHEPEN.

AANNEMEN VAN EEN SCHIP.

Het verlopen jaar heeft ons betrekkelijk veel nieuwe schepen zien in de vaart komen. Veel van die tewaterlatingen of dooplechtigheden hebben wij kunnen bijwonen. Geen enkele hebben we gelaten tenzij dat het werkelijk niet ging om reden van andere verplichtingen.

Wat ons tot vreugde stemt is het feit dat alle nieuwe schepen, een uitzondering daar gelaten, ondereen wedijveren met zeer mooie uitslagen. Ik heb mensen gezien die met angst en vrede aan de nieuwbouw begonnen zijn, die met benepen hart de tewaterlating hebben medegemaakt, maar die met onverholven trots en fierheid **HUN** schip hebben bewonderd en bekeken, om dan met bewogen lippen te prevelen « en dat dat **mijn** schip is, is dat te geloven...? »

En kijk daar naar de besommingen, ze mogen gezien worden.

Ik ben evenwel verontrust als ik de geringe bouwaanvragen der laatste maanden zie. Als het niet rap verandert zal 1965 zeer weinig nieuwe vissersschepen zien in de vaart komen.

Zijn de nieuwe er **niet meer nodig** ? Ze zijn er nu meer nodig dan ooit te voren. Zijn er **geen kredieten meer** voor nieuwbouw ? Er zijn zoveel kredieten beschikbaar als te voren. Er zijn geen beperkingen op nieuwbouw ingevoerd. Het onderzoek van de kredietvraag kan iets langer duren, maar wat er bij vroeger bijgekomen is, is alleen louter formaliteit. Is de **interest te hoog** ? Laat ons daar liever luidop niet veel over zeggen, om onszelf als vissers niet te benadelen. Maar vraag eens inlichtingen aan dezen die een nieuw schip in bestelling hebben op onze werven. Weet dan dat de huidige interestvoet 6,8% is, maar vraag hen eens hoeveel % zij betalen.... Zal die **lage interest** die onze vissers-reders betalen behouden blijven ? Wij vrezen dat daar een eind aan gesteld wordt. We gaan ons weren om het te behouden, maar in 't raam van

bepaalde internationale overeenkomsten kunnen daar moeilijkheden ontstaan.

Daarom zeggen wij : 't is nu nog 't moment om te bestellen op onze werven. De prijzen zullen niet meer veranderen en de lasten kunnen alleen verhogen in de toekomst.

Duidelijker kunnen wij niet spreken.

Daarom hopen wij en wensen wij vurig dat 1965 voor de nieuwbouw en de noodzakelijke vernieuwing van de vloot, een goed jaar moge worden.

Eén woord nog over het aannemen van een nieuw schip.

Het lijkt mij aangewezen dat iedere reder slechts zijn nieuwgebouwd schip mag aannemen wanneer de bewijzen van deugdelijkheid en zeewaardigheid afgeleverd zijn in de handen van de scheepsbouwer. En dat deze bewijzen slechts afgeleverd worden na grondig en alzijdig onderzoek zoals deze in de laatste tijd gebeuren.

Het bewijs van deugdelijkheid moet aan de scheepsbouwer afgeleverd worden omdat hij eigenaar is van het schip zolang de deugdelijkheid en degelijkheid niet bewezen is.

Met de overdracht van het schip zal de scheepsbouwer dan de afgeleverde bewijzen van deugdelijkheid overhandigen.

Zo zouden wij het graag zien gebeuren vanaf 1965 en dit in het belang van visser, van reder en van scheepsbouwer. Wij hopen en betrouwen erop dat de Zeevaartinspectie, de scheepsbouwers en de reders hiermede hun volledige instemming zullen geven.

TECHNISCHE VOORUITGANG.

VISSERIJKONSULENT

Het Proefstation en de Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij, hebben een jaar van sterke activiteit achter de rug. Het lijdt geen twijfel dat ons wetenschappelijk apparaat niet alleen goed ingewerkt is, maar degelijke prestaties levert.

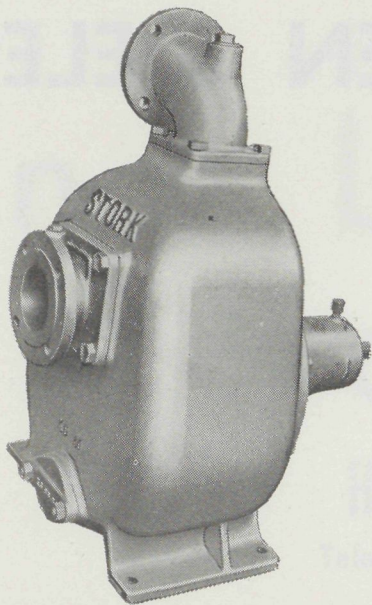
Het past dan ook dat openlijk hulde gebracht wordt aan de kennis en de toewijding van al dezen die daaraan hun medewerking verlenen. Dezen die in de Kommissies zetelen doen dat onbezoldigd, vergeten wij dat niet. Ook zitpenningen ontvangen zij niet. Het is goed dat dit eens gezegd wordt opdat onze vissers zouden weten dat er nog een hele serie mensen zijn die belangloos ten hunne dienste staan.

En dezen die in loondienst staan van, Station of T.W.O.Z., zijn er gelukkig, niet alleen om den brode, maar met hart en ziel verkleefd aan de visserijzaak die zij willen dienen.

Daarom dank ik hen en breng hen graag de hulde die zij verdienen. Nochtans is er nog een leemte. Wij zouden nog moeten kunnen beschikken over iemand die al het gevondene, al het interessante dat bevonden werd, bij de vissers moet kunnen bekend maken, mededelen, tonen, aantonen, overtuigen, voordoen, meedoen, doen nagaan ! Dat is de opdracht (één zijde maar) van een visserijkonsulent. Want hij moet ook kunnen luisteren, aanhoren, problemen opmerken, inzien, formuleren en ter onderzoek voorleggen... En zoveel andere dingen nog !

Wij menen een stap vooruit te hebben gezet en als onze ogen niet bedrogen werden, de minister te hebben kunnen overtuigen van de noodzakelijkheid van zo een konsulent voor de visserij !

Mocht 1965 ons die spoedig geven !



STORK POMPEN

ZELFAANZUIGEND

VOOR VERONTREINIGD WATER

DEKSPOELPOMP

LENSPOMP

KOELWATERPOMP

VOOR DIESELMOTOR

TYPE

KG

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)

PENSIOENEN.

HOELANG NOG ?

De dagbladen hebben melding gemaakt dat ik een « aangrijpend » beroep gedaan heb op de minister van Sociale Voorzorg, op 3 december laatstleden, om zijn belofte betreffende speciale pensioenregeling voor de vissers in te lossen.

De tekst is nergens verschenen. Ik had geen tekst. 't Was niet alleen voor de vuist dat ik sprak, niet alleen uit het hoofd, maar vooral uit het hart. En ik voelde dat het erin ging, bij velen die in de Kamer waren ! Het antwoord van minister Leburton was niet bevredigend. Daarom zal ik een nieuw voorstel doen : dat de minister een speciale werkgroep zou oprichten bestaande uit vertegenwoordigers van Sociale Voorzorg, Landbouw, Verkeerswezen enerzijds en vertegenwoordigers van reders en vissers anderzijds, om een gemeenschappelijke studie te doen en concrete voorstellen op te maken die aan de regering kunnen voorgelegd worden.

Opdat wij in 1965 een definitieve stap vooruit zouden kunnen zetten.

KONINKLIJKE BELANGSTELLING

Ik had nog meerdere vraagstukken te belichten en meerdere gebeurtenissen toe te lichten. Voor één enkele nog voel ik me verplicht uw aandacht te trekken.

Het is goed dat de vissers bewust zijn dat Zijne Majesteit de Koning in het afgelopen jaar opnieuw de grootste belangstelling getoond heeft voor de visserij, niet door opvallende bezoeken maar door diepgaande interesse voor de problemen van de visserij.

Meer details kunnen wij niet geven, maar het moet U allen goed doen : te weten dat onze Koning ook Uw problemen heeft willen bestuderen en oplossingen vooruitstuwen.

Mocht dan het jaar 1965 voor U en al de Uwen, voor alle kapiteins, schippers, stuurmannen, motoristen, matrozen, lichtmatrozen en scheepjongens een jaar zijn van geluk en voorspoed, van mooie vangsten van veilige thuiskomst en hoge besommingen.

Aan alle vissers, vissers-reders en hun families, uit ganser harte :

**Zalig en gelukkig nieuwjaar,
DRIES CLAEYS**



REDERSCENTRALE, DE GROTE FAMILIE STERKER DAN OOI



door de h. R. Bauwens
Voorzitter van de Rederscentrale

Op het einde van ons 5de aktieve en vruchtafwerpend jaar, is het mij, als voorzitter van de Rederscentrale, een waar genoegen aan alle leden-reders, hun medewerkers en hun personeel een gelukkig Kerstdag en een voorspoedig Nieuwjaar te kunnen toewensen.

Benevens mijn wensen gaat mijn gewaardeerde dank in de eerste plaats naar de heren ministers en ambtenaars van het Ministerie van Landbouw, Ministerie van Verkeerswezen, Ministerie van Economische Zaken en alle diensten waarmede we regelmatig in betrekking stonden, waar onze toestanden begrepen werden en waaruit een renderende samenwerking voortvloeide.

Mijn dank en waardering gaat eveneens uit naar alle beheerders en leden van het direktiekomitee, welke spontaan de dagelijkse problemen op zich namen en deze bekommernissen aan hun eigen beslommeringen toevoegden.

Het is onnodig van romantiek omgeven of zinloze wensen te uiten. In onze huidige toestand moeten we de werkelijkheid voor ogen zien. Het is niet mijn bedoeling de bedrijvigheid van het verlopen jaar weer te geven of de vooruitzichten die het nieuwe jaar kan waarborgen voorop te stellen, doch met overtuiging steun ik er op dat elke reder zich bewust moet zijn van wat de Rederscentrale als representatief redersorganisme, voor elke uitbater van vissersvaartuigen afzonderlijk en voor alle reders in het geheel, betekent.

Het zijn niet alleen de betrekkingen door en in onze groepering tot stand gebracht, tussen de leden onderling, enerzijds en met de bevoegde overheid, anderzijds, welke van groot belang zijn, maar nog meer telt de materiele kant, de kwestie van «franks en centiem» die door de reder kan verworven worden dank zij ons doeltreffend tussenkomen in de handels- en beroepsbelangen van zijn uitbating.

Het is immers een vaststaand feit dat door de werking van de Rederscentrale, de economische verhoudingen in sommige kategorieën vissersvaartuigen verbeterd zijn, al is de toestand ver van schitterend te noemen. Elkeen is er echter voldoende van overtuigd dat het systeem van de opvangregeling, tot op heden, de meest doeltreffende maatregel ter ondersteuning van de visserij is. Maar vergeten wij niet dat de

werking van de Rederscentrale evenzeer de verbeteringen van de uitbatingen van de aanverwante en nevenbedrijven beoogt, ook al speelt deze aktiviteit zich op zuiver beroepsplan af.

Daarom moet elke reder bewust zijn dat de Rederscentrale hun organisme is, door hem en voor hem in het leven geroepen.

Het is voor mij een verheugend feit te kunnen vaststellen dat, in het algemeen, de reders meer en meer inzien dat de Rederscentrale onontbeerlijk geworden is door haar direkte en doeltreffende werking, door het verdedigen en het behartigen van de belangen van de reder, zowel groot als klein. Meer en meer reders hebben dit jaar de weg naar de Rederscentrale gevonden, en deze kentering is enkel toe te schrijven aan het feit dat deze mensen, welke beroep op de diensten van de Rederscentrale deden, niet in hun verwachtingen bedrogen werden en verder door het feit dat alle reders rechtstreeks of onrechtstreeks de gunstige invloed van onze werking ondervonden hebben.

Er weze ook opgemerkt dat de Rederscentrale, zelfs buiten de visserijmiddens, een benijdenswaardige positie verworven heeft.

Het is ook een verheugend besluit te kunnen vaststellen dat de saamenhorigheid en de onderlinge verstandhouding tussen de leden-reders heel wat verbeterd is, en dit is een gevolg van het principe van eenheid en solidariteit dat door de Rederscentrale nagestreefd wordt.

Ik aanzie het als mijn plicht, nu we aan het begin van een nieuw werkjaar staan, beroep te doen op alle reders om in dezelfde geest van eenheid en solidariteit in de schoot van de Rederscentrale verder te werken met als doel onze positie nog zien te verstevigen tot het welzijn van allen.

Eveneens is het mijn wens verder beroep te kunnen doen op het begrip en de hulp van de overheid.

Het is niemand ontgaan dat de visserij nog steeds een krisis doorworstelt en deze kan alleen tegengewerkt worden door een krachtdadige werking onder de reders, gepaard gaande met de medewerking van de overheid. Dit waren mijn wensen, met de innige hoop dat ze in vervulling zouden mogen gaan.

SCHEEPSWERT

JOS DEWEERT

P.V.B.A.

Nieuwe Werfkaai, 2 - OOSTENDE

SCHEEPSBOUW en HERSTELLINGEN

van **HOUTEN** en **STALEN** VISSERSVAARTUIGEN

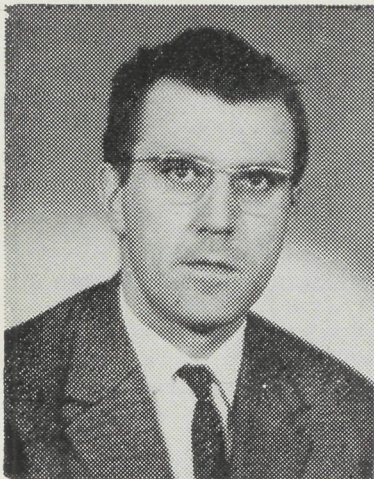
SPECIALITEIT van REDDINGBOTEN

ARTIKELEN voor VISSERSVAARTUIGEN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01 — Huis gesticht in 1892

(5440V)

ENKEL DRIE FEITEN IN 1964



door de h. P. Hovart,
Direkteur van het Proefstation voor de Zeevisserij

Binnen enkele dagen zullen wij het laatste blaadje van onze almanak aftrekken of omdraaien, de mopjes lezen en, volgens onze gregoriaanse tijdrekening, zal dan het jaar 1964 voorbij zijn en zal het jaar 1965 kunnen beginnen.

Over dit voorbije jaar zullen wij binnen enkele tijd veel vergeten zijn. Het is normaal : de menselijke geest draagt maar over zeer korte tijd. En het is best zo.

Er zullen over 1964 echter wel steeds feiten overblijven die markant waren en die zullen blijven geboekt staan. Ook dit is goed, omdat achteraf de geschiedenis moet kunnen worden opgemaakt en omdat « lessen voor de toekomst » moeten kunnen worden getrokken. Uw die naar zullen ongetwijfeld voor 1964 volgende frappante punten bijblijven.

VISSERIJ IN VOLLE EVOLUTIE ..

Het is een waarheid als een koe dat de zeevisserij momenteel in volle evolutie is of met scherpere woorden in een technisch « revolutie » stadium verkeert. In vele andere bedrijfstakken is dit eveneens het geval, maar de ontwikkeling op technisch gebied is in de zeevisserij, de jongste jaren, gewoonweg verbluffend. Er worden inzake konstruktie van vaartuigen, ontwerp en bouw van netten, arbeidsorganisatie aan boord, enz... praktisch iedere dag innovaties op de markt gebracht.

Ook onze visserij ontsnapt niet aan deze « maalstroom ». In dit verband komt het mij noterenswaardig voor dat in 1964 de hekvisserij in de kustvisserij ingang vond.

Te Oostende kwam inderdaad onlangs de eerste hektreiler van zakformaat in de vaart. Ik geloof dat het « Visserijblad » bij deze gelegenheid schreef dat voor de vissersvloot in het algemeen en de kustvisserij in het bijzonder dit feit een mijlpaal betekende ; men sprak er zelfs van dat dit feit geboekt zal staan als een omwenteling inzake de opvatting van het kustvissersvaartuig, dat tot dan toe vastgeankerd zat aan verouderde en reeds lang voorbijgestreefde principes.

Deze hekbokker is een vaartuig dat de netten over het dek viert en inhaalt, maar dat in surplus verschillende toepassingsmogelijkheden biedt. Dit vaartuig is namelijk uitgerust voor de bokkenvisserij, de trawlvisserij en mits enige aanpassingen kan ook de pурсeinenet- of ringzegevisserij uitgeoefend worden.

Er wordt aldus beoogd met een dergelijk type van vaartuig een grotere visserij-intensiteit te realiseren. Er kan op een rationele wijze overgeschakeld worden naar een andere visserijmethode, naargelang het seizoen of de noodwendigheden.

Dit is een goed principe. De kustvisserij is de jongste jaren zo grillig verlopen, dat een kombinatievaartuig zich opdringt — en sukses moet hebben.

Een ander nieuw principe dat op deze hekbokker werd ingevoerd, is de rationele opvatting van de arbeid aan boord. Ik had de gelegenheid deze realisatie van nabij te volgen en ben bijzonder gelukkig dat deze bepaald is meegevallen. Ik geloof dat in een periode van personeels-tekort onze visserij meer en meer deze richting op moet. Onze vissers hebben recht op meer degelijke arbeidsvoorwaarden.

Er is echter niet alleen het revolutionair feit van de hekbokker te Oostende, er is ook de kusthektreiler die te Zeebrugge te water werd gelaten. Ook dit is een mijlpaal en een historisch feit.

Deze eenheid is groter dan de hekbokker van Oostende, maar kan met evenveel gemak overschakelen naar diverse visserijmethoden : van de bokkenvisserij naar de trawlvisserij, naar de spanvisserij enz.... Ook de dekindeling, met het oog op de arbeidsrationalisatie, is grondig bestudeerd en moet voor de bemanning betere werkvoorwaarden meebrengen. Bij de kusthektreiler van Zeebrugge komen echter nog andere zaken bij, die inherent zijn aan de geplande activiteit van het vaartuig.

Het is een feit — en dat hebben onze proefnemingen op het Proefstation reeds voldoende bewezen — dat de kwaliteit van in kisten aangevoerde vis bijzonder hoog ligt. Deze proefnemingen zullen nu in de praktijk omgezet worden. Op de kusthektreiler zal vis, volgens soort, in kisten aan boord geborgen worden en onder deze vorm verkocht. Dit systeem zal bijdragen tot een kwaliteitsopvoering van onze visserijprodukten en zal voor de reder en de bemanning gewis de kans tot hogere prijzen in het vooruitzicht stellen.

Ook de koelinrichting werd speciaal opgevat. Op de hektreiler is namelijk een koelsysteem aangebracht dat in functie gesteld werd van de vis die in kisten is geborgen.

Voorwaar de verwezenlijking van deze twee prototypen zijn markante feiten van het jaar 1964.

Dit betekent echter niet dat ieder reder of visser uit onze visserij het type van hektreiler als « de » oplossing moet aanzien. Velen staan afwachtend en zelfs sceptisch. Men moet maar eens te Oostende en te Zeebrugge langs de kaai lopen. Zij vinden het gewaagd en zij moeten eerst de resultaten (lees in franken en centimen) op tafel zien liggen. Het is in de visserij natuurlijk zo dat veel factoren een rol spelen bij het sukses van een vangst. Er is het vaartuig, het vistuig, de bemanning, de visgrond en, last but not least, het visserijgebruik. Maar het type hektreiler heeft, zij het tot nog toe meer op grote schepen (wij denken aan het buitenland en zelfs onze eerste grote hektreiler de « Narwal »), reeds talrijke voordelen naar voren gebracht. Wij mogen o.m. citeren : langere vistijden, efficiëntere wijze van vissen, gemakkelijker behandeling van het vistuig en de vangst, minder lastige en veiliger arbeid voor de bemanning, minder gebonden aan weersomstandigheden, enz....

REDERS - VISSERS

TOUWWERK, GAREN, NETTEN

ALLE VISSERIJTUIG

OLIEGOED,

DE BEFAAMDE HERBERTS VERVEN,

FILTELEMENTEN

SYNTETISCHE GARENS

rubbervloten RFD en ELLIOT

en SERVICE VOOR BEIDE

mazout, lichte fuel

„Caltex oliën”

Modern WERKHUIS voor

- plaatsing en herstelling van motoren
- scheepselektriek
- reparaties en nazicht van automatische vloten

voordelige prijzen

RESERVESTUKKEN voor BOLNES — ABC — MERCEDES
MOES

HOGE
KWALITEIT
LAGE PRIJS
VLUGGE
LEVERING

vindt U bij

S.C.A..P

UW COOPERATIEVE

Tel. Privé Dedrie : 738 79
Tel. privé Praet J. : 781 48

OOSTENDE Hendrik Baelskaai 27 — Tel. (059) 729 51
Werkhuis : (059) 787 79
Na 18 u. 30 (059) 745 32

(5444V)

Het is aanneembaar dat deze voordelen zich niet in een handomdraai op kleinere eenheden zullen verwezenlijken. Wij moeten echter vooruitzien, meegaan met de evolutie en het zal na een aanpassingstijd wel zo zijn dat vele — zometert alle — bovenvermelde voordelen zich ook op kleine hekreilers zullen doen gelden.

Er is natuurlijk nog een andere zijde van de medaille, met name de grote investeringen die de bouw van een hekbokker of kusttreiler vergen. Deze opwerping is reëel: een hekreiler kost momenteel meer dan een gewoon type vaartuig. Maar twee gegevens werken m.i. gunstig voor de exploitatierekening. Ten eerste de mogelijkheid om een combinatievisserij te beoefenen en ten tweede de mogelijkheid om op de voor ons renderende visgronden (West) op een efficiënte manier te vissen.

DE BRITSE VISSERIJGRENZEN ...

In het afgelopen jaar deed ook Groot-Brittannië zich in visserijaangelegenheden gelden. Hiermede bedoel ik dat Groot-Brittannië traditionele voorvechter van vrijheidsprincipes, zich een stuk zee is gaan toeëigenen door een uitbreiding van zijn visserijgrenzen.

Hiertoe werd in het begin van het jaar een konventie onder 13 landen uitgewerkt.

Er is reeds veel over dit vraagstuk geschreven en gediskussieerd. Wij moeten hierop niet meer terugkeren. Wel mag onderlijnd worden dat wij interessante visgronden rond Groot-Brittannië hebben verloren en dat de vraag rijst hoe onze middenslagvloot zich hierbij zal aanpassen. Naar mijn oordeel moeten wij niet te pessimistisch zijn.

De visserij is immers een eigenaardige activiteit en niet ieder land kent de visgronden rond Groot-Brittannië. Verder behouden wij veel traditionele gebieden.

Tenslotte hebben, in het verleden, onze reders en vissers steeds blijk gegeven van een bijzonder groot aanpassingsvermogen. Te meer daar onze middenslagvloot zich in de jongste tijd sterk is gaan moderniseren en dat de bouw van hekreilers ook voor deze visserij ernstig wordt overwogen.

Anderzijds wordt ernstig uitgezien om het vistuig voor deze visserij te verbeteren. Allemaal punten die m.i. sterk zullen bijdragen om de moeilijkheden te overbruggen.

WEINIG VOORUITGANG IN E.E.G.-VERBAND

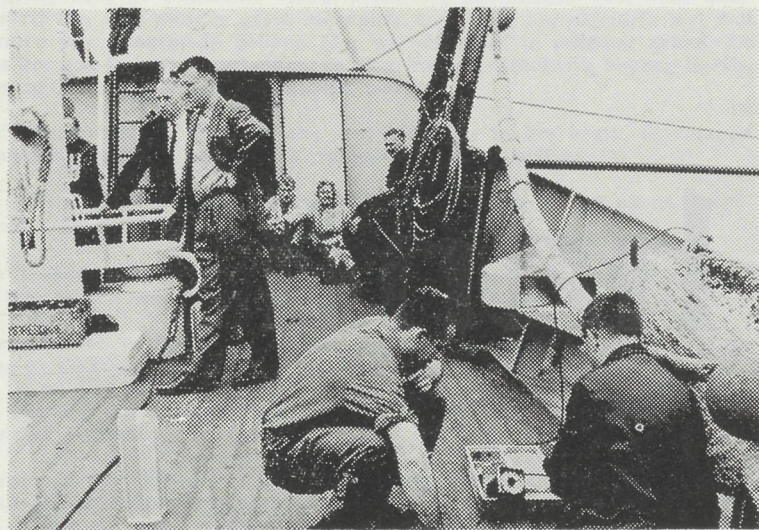
Tenslotte is er in 1964 ook nog het feit dat er in EEG-verband weinig, om niet te zeggen niets werd vooruitgegaan. Dit is een belangrijk negatief aspect.

De in het Verdrag van Rome voorziene algemene bepalingen worden meer en meer werkelijkheid, maar van een EEG-visserijbeleid is nog steeds geen sprake.

Ieder bedrijfsmens voelt hieraan in de praktijk behoefte, maar men blijkt niet klaar te kunnen komen over algemene principes — laat staan de toepassingsmodaliteiten.

Zeker, het afstemmen van uiteenlopende visserijbelangen is geen gemakkelijke zaak. Wij hoeven ons maar de Benelux-perikelen even in herinnering te brengen. Twee landen, die reeds op tal van economische domeinen elkaar raken, komen inzake rechtstreekse aanvoer, het vissen in de wederzijdse territoriale wateren, de minimumprijzen, enz., niet verder dan verzuchtingen.

Men spreekt er van dat zowel op Benelux-vlak als in het kader van de EEG in 1965 een beleid zal uitgewerkt worden. Hoop doet echter leven....



Op het gebied van de technische vooruitgang van het productieapparaat is het «Proefstation voor de Zeevisserij» geroepen om een vooraanstaande rol te spelen. Zo ondermeer op bovenstaande beelden, toen tijdens de proefvaart, de gedragingen van de O.141 «Don Bosco» op zee getest werden

**REDERS
en VISSERS**

**koopt
steeds
bij
Uw
coöperatieve**

**Magazijn
Tel. (050) 54459**

**Kantoren
Tel. 54117
Zeebrugge**

**Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40**

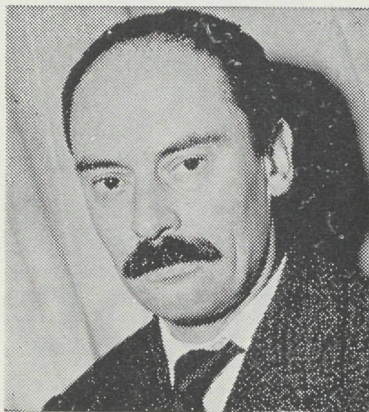
hand

in

hand

(5442V)

WAT BRACHT 1964 ONS IN DE VISSERIJ



door de h. K. Michiels,
E.A. inspekteur - dienstchef
bij de Zeevisserijdienst te Oostende

Jammer dat ook de jaren het voortdurend sneller wordende tempo van het moderne leven schijnen te volgen en steeds maar vlugger voorbij vliegen. Wanneer we 1964 bekijken door de bril van ons bedrijf, zijn we geneigd het oordeel te vellen : «Vreemd jaar !» Nu, 1963, was eigenlijk ook een vreemd jaar, met die lange strenge winter, en die uitzonderlijke tongenvangsten. Maar het eigenaardige in het jaar 1963 heeft aan een groot gedeelte van onze mensen een flinke verdienste bezorgd. En dit was niet altijd het geval met de eigenaardigheden in 1964.

Het begon met een reusachtige sprotaanvoer tijdens de eerste maanden, te groot voor de bestaande vraag, zodat het uiteindelijk voor onze kustvisserij een veel minder grote meevaller werd dan het eigenlijk wel had kunnen zijn. Daarmede hebben niet wij alleen af te rekenen gehad. Zo was het ook in onze buurlanden. In Engeland en Frankrijk hebben de vissers zelfs sprot terug in zee moeten werpen.

De garnalenvisserij heeft na een grote aanvoer in het begin, te kampen gehad met minder belangrijke vangsten en lage prijzen.

We hebben een onverwacht grote aanvoer van totten gekend uit de Noordzee. En dit kwam ook voor in andere landen.

We hebben, en dit was wel te verwachten, geringe tongenvangsten gehad en hier waren we natuurlijk ook weer niet alleen.

Toch werden er gedurende enkele weken vrij grote hoeveelheden jonge tong op de kust waargenomen.

De aanvoer van bodemvis was overigens, in het algemeen, merkbaar kleiner dan normaal.

Dientengevolge zijn de prijzen op een hoog niveau komen liggen, een niveau dat sommigen wel verontrust.

Nu is het wel zo dat de prijzen waarschijnlijk wel niet op het niveau van de laatste weken zullen blijven, maar de vraag kan toch gesteld worden of het hier niet gaat over een normale aanpassing aan de algemene prijsstijging. Per slot van rekening beginnen onze afslagprijzen, in het algemeen, nu pas een index tegenover de vooroorlogse te vertonen, die vergelijkbaar is met die van andere produkten en diensten.

Ook moet rekening gehouden worden met het feit dat de kapitalen die moeten geïnvesteerd worden in het bedrijf hoger en hoger oplopen.

De gemiddelde jaarbesomming die nodig is om het normale verloop van een kredietverrichting voor nieuwbouw van een vissersvaartuig te verzekeren, ligt nu heel wat hoger dan enkele jaren geleden.

Het mag dus niet als abnormaal beschouwd worden dat de verkoopprijzen stijgen samen met de produktiekosten.

Op internationaal vlak zijn er een paar zaken waarin geen verandering kwam, hoewel deze toch mocht verwacht worden met name in verband met BENELUX en de gemeenschappelijke visserijpolitiek van de EEG.

De konferentie van Londen, die oorspronkelijk een zeer breed opgevat programma had, met name het tot stand komen, in zekere mate, van een West-Europese visserijpolitiek, kwam niet verder dan het geven van het groene licht voor de rush naar de 12 mijlzone. En dit is een resultaat dat nu juist niet van aard is veel geestdrift te wekken in ons bedrijf.

Maar deze uitslag was in feite reeds voorbijgestreefd, nog voor hij tot stand kwam. Met name de Scandinavische landen denken al verder, en sommige dezer gedachten schijnen reeds een zekere weerklank te hebben gevonden in andere visserijkringen.

Men mag er zich stellig aan verwachten dat het visserijbedrijf, dat tot nog toe zijn belangstelling uitsluitend concentreerde op aangelegenheden van nationaal belang, in een min of meer nabije toekomst vooral aandacht zal moeten besteden aan de evolutie op internationaal vlak.

Tijdens het jaar 1964 verloren we een zevental schepen. Bij twee schipbreuken verloren mensen het leven : de hele bemanning van de Z.416 en de schipper van de Z.476. Zij zijn gevallen als soldaten, in volle gezondheid bij het uitoefenen van hun plicht, en tijdens de strijd met een element dat soms als vriend en dan weer als vijand optreedt. Het is onze plicht hen te gedenken, in stilte en met eerbied, als we eens alleen zijn en naar de zee staan te kijken.

Wat zal ons het volgende jaar brengen ? Misschien sukses, misschien goede vangsten en mooie prijzen, nieuwe schepen, nieuwe opvattingen, maar zeker ook strijd, en moeite, en min of meer grote tegenslagen.

Vóór het echter zover is, tussen het voorbije jaar met al zijn wel en wee, en het nieuwe met zijn verwachtingen en teleurstellingen valt Kerstdag, het feest van de vrede, van de familie, het gezin, de kinderen, en van alle mensen die van goede wil zijn. Laten we dan op die dag even al onze moeilijkheden en strijd vergeten, onze tegenslagen en botsingen, ruzies en muizenissen en elkaar eenvoudigheid «vrede» toewensen.

DE MEKANIEKE SCHRIJNWERKERIJ

DYSERINCK HENRI

Nieuwlandstraat 8, Oostende — Tel. (059) 750 80

H.R.O. 280

P.C.R. 45 10 05

BANK VAN BRUSSEL 280 31

BANK SOCIETE GENERALE DE BELGIQUE 53 64 37

*

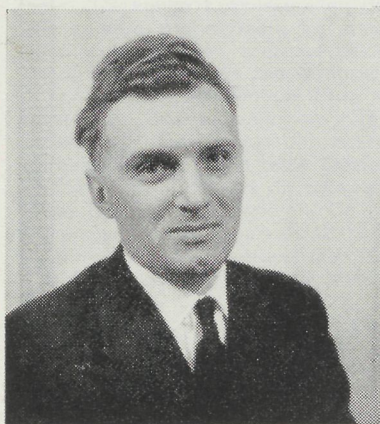
Oud gekend huis sedert 1890

*

Winkel- Herberg- en Restaurantinstallaties
SPECIALITEIT VAN PLAFONDS

(5443V)

OPKOMST, BLOEI EN VERVAL VAN DE STOOMVISSERIJ TE OOSTENDE



door de h. M. Poppe,
bestuurssekretaris bij het Ministerie van Verkeerswezen

INLEIDING

Een geschiedenis van de Belgische zeevisserij zou in feite moeten aanvangen op het ogenblik dat de eerste bewoners op onze kust opdagen. Wie ze waren, vanwaar ze kwamen, waar ze zich vestigden, kan niet met zekerheid bepaald worden. Maar vast zal wel staan dat ze vrij spoedig de mogelijkheid inzagen de rijke voorraadschuur die ze vormt, ten nutte te maken om in hun essentiële levensbehoeften te voorzien.

Zo ontstond onze zeevisserij : eerst in de krekens en inhammen van de onregelmatige kustlijn van toenmaals, daarna overschakelend op de hoge zee zelf, waarbij de visvangst geleidelijk verder en verder van de kust weg bedreven werd.

In de middeleeuwen was de zeevisserij reeds een vrij belangrijke bedrijfstak geworden. Er zijn aan deze periode van de geschiedenis van de Belgische zeevisserij talrijke werken en artikelen gewijd. De oude oorkonden van onze steden verschaffen vele inlichtingen over de reglementering en de organisatie van het visserijbedrijf.

Ook over de verdere ontwikkeling van de zeevisserij en in het bijzonder over de 19de eeuw beschikken we over nauwkeurige gegevens, vooral dank zij het standaardwerk dat Karel De Zuttere in het begin van de 20ste eeuw onder de titel «Enquête sur la pêche maritime» aan dit bedrijf wijdde.

Voor het ontstaan van de huidige structuur van onze visserij zijn de 50 jaar die zich rond de eeuwwisseling situeren — van ongeveer 1880 tot 1930 — van beslissende betekenis geweest. In die tijd kreeg de Belgische zeevisserij haar organisatievorm en haar uitbouw die tot op heden, zeker met een geleidelijke aanpassing aan de technische evolutie, vrijwel ongewijzigd gebleven is.

De studie van deze 50 jaar rond de eeuwwisseling zijn bijzonder boeiend omdat juist in deze periode de evolutie van onze zeevisserij zeer snel is geweest. Deze halve eeuw zag een overgang van de zeilvisserij tot de stoomvisserij. De grote rederskantoren maakten plaats voor stoomrederijen en onafhankelijke schippers-reders. Nieuwe visgronden werden opgezocht. De handel diende zich op een totaal gewijzigde aanvoer in te stellen.

Aan deze 50 jaar is onderhavige studie gewijd. Op het eerste zicht kan de titel misleidend lijken, en wel om twee redenen.

Vooreerst, indien onbetwistbaar de stoomvisserij thans niet meer die rol speelt in de Belgische zeevisserij die de hare was vlak voor en vlak na de eerste wereldoorlog, dan zijn nog steeds enkele stoomtreilers in de vaart. Het zijn echter moderne eenheden, mazoutbranders, die op verre na geen gelijkens meer vertonen met hun voorgangers, de oude, traditionele kolenbranders. Het is op dit laatste type schepen, dat in 1955 volledig uit de Belgische zeevisserij verdween, dat de titel slaat.

Anderzijds is het niet mogelijk de geschiedenis van de stoomvisserij te schetsen zonder tegelijkertijd breedvoerig over de evolutie van de andere exploitatievormen, zeil- en motorvisserij te spreken. Gedurende de halve eeuw die hier wordt besproken is echter de stoomvisserij in het geheel genomen de dominerende figuur in de Belgische zeevisserij geweest. Het lijkt derhalve verantwoord de geschiedenis van deze halve eeuw te schrijven met de centrale positie van de stoomtreilers als vertrekpunt, stoomtreilers die eerst de zeilvisserij verdrongen, om dan op hun beurt de baan te moeten ruimen voor de moderne motortreilers.

HOOFDSTUK I

DE TOESTAND VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ BIJ HET INVOEREN VAN DE STOOMVISSERIJ

SAMENSTELLING VAN DE ZEEVISSERIJVLOOT

Vóór de stoomvisserij in 1884 in België ingevoerd werd, had de Belgische visserij op technisch gebied weinig vooruitgang gemaakt gedurende de laatste eeuwen. De vissersvloot bestond uitsluitend uit zeilvaar-

tuigen. Nog waren op enkele plaatsen, te Heist dat over geen haven beschikte en in een mindere mate ook wel te Blankenberge, platbodems (schepen zonder kiel) in de vaart. Onder de grote eenheden waren de meest gebruikte types kielschepen: de kotters (veelal met één mast) en de dandy-kotters of dundee-kotters (met twee masten). De grote visserssloepen waren te Oostende gekoncentreerd. Het waren vaartuigen van 16 à 18 meter kiellengte die de visserij uitoefenden van de Engelse Zuid-Oostkust tot vóór de Hollandse kust (Terschellingen). In de zomer waagden deze sloepen zich op de kabeljauwvisserij op de Doggerbank, op de visserijgronden rond Faroë-eilanden en zelfs tot vóór IJsland.

RONDELEZ MARCEL

VOORHAVENLAAN, 34, OOSTENDE - OPEX

Tel. 713.49

Algemene ondernemingen

VAN

Behang-, Glas- en Schilderwerken

- * PUBLICITEIT
- * DEKORS
- * LETTERS
- * BEHANGPAPIEREN

- * BALATUM
- * LINOLEUM
- * PLASTIEKE VLOEREN
- * ONDERHOUDSARTIKELN

5437V

NIEUW !

DE

KEURIG VERZORGDE

Visschotels



LA COURONNE

Zandvoordestraat 25 — STENE

Vismijn 8 — OOSTENDE

Tel. 713 24

(5436V)

De grote kustvisserij, die zelden verder dan 25 mijlen uit de kust werd beoefend, werd bedreven door vaartuigen van 9 à 12 meter lengte. Dergelijke boten trof men aan zowel te Oostende als te Blankenberge, Nieuwpoort, Heist en te De Panne. Het is opmerkenswaardig dat, hoewel de Pannenaars aangewezen waren op landingen op het strand, ze over kielvaartuigen beschikten en niet over platbodems. Met hun lichte sloepen waagden de Pannenaars zich trouwens regelmatig tot vóór de Engelse kust.

De kleine kustvisserij en de garnalvisserij (deze laatste rond 1860 van zuivere strandvisserij tot zeevisserij geëvolueerd) werden vooral uitgeoefend met open, niet overdekte boten, die zich gewoonlijk niet verder dan 5 à 10 mijlen in zee waagden.

In de loop van de 19de eeuw had de vissersvloot een langzame uitbreiding doorgemaakt, die niet voor alle categorieën vaartuigen gelijklopend was. De sterkste uitbreiding kenden de grote sloepen en de kleine garnalboten. In 1836 telde Oostende 98 grote sloepen, in 1865 waren er al 158 en in 1884 was dit cijfer gestegen tot 182. In dit laatste jaar waren er te Coxyde 19 kustboten, De Panne telde, steeds in 1884, in totaal 80 vissersvaartuigen, waarvan 62 kustboten en 18 sloepen. Nieuwpoort telde 24 boten. Aan de Oostkust was Blankenberge de voornaamste vissersplaats met 50 vaartuigen. Heist telde er 37.

DE HAVENS

Bij de invoering van de stoomvisserij beschikte de vloot slechts over drie havens aan de Belgische kust. Twee daarvan waren reeds verschillende eeuwen in gebruik: Nieuwpoort en Oostende. Nieuwpoort is in feite de enige natuurlijke haven op onze kust. In 1862 werden de werken aangevangen te Blankenberge voor het bouwen van een vissershaven, die tien jaar later voltooid was.

De Panne, Coxyde, Oost-Duinkerke en Heist, waar de visserij zich eveneens had ontwikkeld, beschikten over geen haven. Het zou duren tot in 1906 vooraleer de vissers van Heist te Zeebrugge een schuilhaven in gebruik konden nemen, die een oplossing bracht voor het havenprobleem van deze boeiende vissersgemeente aan de Oostkust.

De Panne bleef jammer genoeg immer van een vissershaven verstoken. De vissers van De Panne slaagden er in jaren lang stand te houden, ondanks de zware handicap over geen eigen thuishaven te kunnen beschikken. Na de oorlog 1914-18 weken tal van Pannenaars uit naar Oostende en dit deel van de vissersbevolking van De Panne dat niet naar Oostende overging, gaf tussen de twee wereldoorlogen in stilaan het bedrijf op. Wat de gevolgen zouden geweest zijn voor de ontwikkeling van de Belgische visserij van het graven van een haven te De Panne, waar wellicht de beste en meest ondernemende vissers-reders van de gehele kust woonden, dient voor altijd een ijdele spekulatie te blijven.

EKSPLOITATIEMETHODES

De zeilvisserij was aangewezen op twee traditionele exploitatiemethodes: de visserij «ten verse» en de visserij «ten zoute». Zoals de naam aanduidt was de visserij ten verse gericht op de aanvoer van vis in verse toestand, zonder enigerlei bewerking aan boord, terwijl bij de visserij ten zoute de vis (haring en kabeljauw of moluwe, of laberdaan) aan boord werd gezouten en in gezouten toestand aangevoerd en aan de man gebracht.

DE VISSERIJ TEN VERSE

De visserij ten verse werd uitgeoefend op de visgronden niet ver verwijderd van de kust: de Goodwinbanken, de ingang van het Nauw van Kales, de Sandtietie, Thornton Ridge, banken vóór Scheveningen en Terschelling, en bovendien op verschillende Vlaamse Banken onmiddellijk vóór onze kust gelegen. Het ontbreken van ijs als bewaringsmiddel (eerst in 1874 werd het natuurij als conserveringsmiddel in gebruik genomen) bracht mede dat de sloepen na 4 à 5 dagen de thuishaven dienden aan te doen teneinde de vis in verse toestand op de markt te kunnen brengen. Tijdens de zomermaanden was de exploitatie van de visserij ten verse in die omstandigheden ten zeerste bemoeilijkt, zodat dan ook vele vaartuigen in die periode overschakelden op de visserij ten zoute.

De geringe trekkracht van de zeilsloepen beperkte de diepte waarop met succes kon getreild worden. Het uitsluitend gebruik van de «beam-trawl» (boomtreilnet) begrenste de vangstcapaciteit van de eenheden in een niet geringe mate. Indien men rekening houdt met het feit dat bij het treilen, enerzijds een minimum windsterkte nodig was om tegen de stromingen in te gaan en om de gewenste trekkracht op het net uit te oefenen, maar dat anderzijds bij te sterke wind de visvangst dreigde volledig onmogelijk te worden, valt het op in welke grote mate de zeilvisserij afhankelijk was van weer en wind.

VERBETERINGEN IN DE VISSERIJ TEN VERSE: DE BEUN

Geleidelijk werden in de 19e eeuw een reeks verbeteringen ingevoerd in de visserij, die zonder er in te slagen het karakter van de toenmalige visserij te wijzigen of zonder er aanspraak te kunnen op maken aan de zeilvisserij een sterke impuls te geven, nochtans de exploitatievoorwaarden verbeterden. Reeds sinds de jaren 1820 was te Oostende aan boord van de treilers de zogenaamde «beun» (vivier) in gebruik genomen; de beun bestond uit een eenvoudige bak, die het visruim vormde, met zeewater gevuld, waarin de vis levend bewaard werd. Dit liet toe de deur van de reizen voor de grote treilers van 4 à 5 dagen op 8 à 9 dagen te brengen.

HET IJS ALS BEWARINGSMIDDEL

In 1874 werd het ijs als bewaringsmiddel aan boord ingevoerd te Oostende. Tevens werd de gewoonte aangenomen de vis gedurende de reis te gutten. Dit leidde tot de afschaffing van de hinderlijke beun, die de stabiliteit van de vaartuigen vaak in het gedrang bracht en waarin bij slecht weer de vis dikwijls beschadigd werd. Het ijs als bewaringsmiddel was vooral in de zomer een onmisbare hulp, niet alleen voor de grote sloepen, maar ook voor de kleine vaartuigen. Het overschakelen naar de visserij ten zoute werd niet meer noodzakelijk. Aldus leidde het gebruik van ijs aan boord tot de langzame maar zekere verdwijning van de visserij met inzouten aan boord in de Belgische visserij.

Het eerste ijs te Oostende in de visserij gebruikt, was natuurlijk uit Noorwegen ingevoerd. De invoer van het natuurij gaf spoedig aanleiding tot het ontstaan van een bloeiende invoerhandel. Enkele firma's specialiseerden zich in de afzet van dit produkt. Zo bestonden te Oostende, tot vóór 1914, datum waarop het natuurij volledig verdrongen was door het kunstmatig ijs, een drietal grote ijshandelaars die ijs uit Noorwegen betrokken: de firma Casteels-Decoene, de firma Hauman en de firma Des Forges, die over ruime magazijnen beschikten waar het ijs werd gestockeerd om nadien aan de reders en de vishandelaars af te zetten.

In 1888 werd een volgende stap gezet in de snelle evolutie die leiden zal tot het modern beeld van de zeevisserij. De firma Denaeyer uit Willebroek vestigde in dit jaar een ijsfabriek te Oostende, op Sas-Slijkens, waar voor het eerst kunstmatig ijs voor de Belgische visserij geproduceerd wordt. De ijsfabriek Denaeyer ging in 1908 over in handen van DR Hamme en in 1921 verder naar de Froid Industriel. Het kunstmatig ijs economischer dan het uit Noorwegen ingevoerde natuurij, verdrong tenslotte dit laatste helemaal.

DE DONKEY

In de zeilvisserij was het inhalen van het net steeds een bijzonder lastig werk geweest. Het boomtreilnet had weliswaar niet de afmetingen van het tegenwoordige boordnet (ottertrawl) maar niettemin waren in de tweede helft van de 19e eeuw boomtreilnetten met een boom van meer dan 10 meter in gebruik.

In 1886 werd aan boord van de zeilsloepen de zogenaamde «donkey» ingevoerd, een stoommachine gebruikt voor het in beweging brengen van de spil (de kaapstander), die diende voor het inhalen van het net. De eerste donkey werd geplaatst aan boord van de sloep O.14 «Naar mijn Genoegen», reders Vandewalle en John Bauwens. Dit was de eerste mechanische toepassing aan boord van de zeilschepen die een harde handenarbeid verving. De donkey was een zeer eenvoudig apparaat: een verticale cilindrische stoomketel waarvan de ontwikkelde kracht door een cilinder met piston en een eenvoudig raderwerk op de spil werd overgebracht.



De oude Oostendse vishallen naar een schilderij uit de jaren 1700.

Het invoeren van de donkey voorkwam veel tijdverlies op zee, bijzonder wanneer er een grote deining stond. De exploitatie van de vaartuigen werden er door begunstigd. Het rendement van de sloepen met donkey overtrof in de jaren 1897-1903 met 30% à 50% het rendement van een sloep zonder donkey.

DE VISSERIJ TEN ZOUTE

De uitbating van de visserij ten zoute werd haast uitsluitend beoefend door de grote sloepen die wat wij nu de diepzeevisserij zouden noemen, bedreven. De uitbating van de visserij ten zoute kende een snel verval in de 19e eeuw, zowel wat de haring betreft als de vangst van kabeljauw.

De grote haringvisserij werd uitgeoefend van begin juli tot begin december in de volle Noordzee, de kleine haringvisserij (drijfnetvisserij) voor Yarmouth in oktober-november. De kabeljauwvisserij, met handlijnen, werd in de zomer bedreven op de Doggerbank, bij Faroë en in de nabijheid van IJsland.

Vissers Reders

VOOR AL UW HERSTELLINGEN

REVISIES EN PLAATSEN VAN MOTOREN, WINCHEN EN OMKEERKOPPELINGEN
SCHROEFASSEN EN SCHROEFHERSTELLINGEN
EERSTE KLASSE NAGEL- EN LASWERK
SLIPWERK, BOVENBOUW, STUURHUIZEN EN TANKS
VISPLANKEN EN VISTUIG
STOOMKETELS EN STOOMMACHINES
HEMPELS EN LEVIS VERVEN
ALLE DRAAIWERKEN, BIJSLIPEN VAN KLEPPEN
EN ZO VERDER

Sedert 40 jaar
in dienst van
het bedrijf

S.M. INDUSTRIELLE DES PECHERIES

Slipwaykaai 2 (rechtover de slipways) Tel. 718.64 Oostende

Agentschappen : LEVIS verven — HEMPELS bodemverven
M.A.N. Dieselmotoren

((5432V)

Touw-, Garen- en Staaldraadfabrieken

s.a. CABCORD n.v.

(Voorheen n.v. Marcel VERMEIRE)

Fabrieken te HAMME : Kapellestraat, 44
Tel. 052/48.641

HORNU : Tel. 04/73.221

RENORY : Tel. 04/43.31.83
04/43.53.30

MAGAZIJNEN TE OOSTENDE

H. Baelskaai, 32, Oostende

Vertegenwoordiger :

Hubert BRIJS

Specialiteit van stalen kabels, touwwerk en visnetgaren voor de zeevisserij.

(5435V)

De grote haringvisserij, met inzouten aan boord stierf uit in het begin van de tweede helft van de 19e eeuw. De laatste rederij die deze visserij bedreef van Oostende uit, verdween in 1856.

De kleine haringvisserij uitgeoefend met drijfnetten, waarbij de haring niet alleen gezouten maar ook in verse toestand werd aangebracht, handhaafde zich, op beperkte schaal, met wisselend succes tot vóór de oorlog 1914-18 in de kleine vissersplaatsen De Panne en Coxyde. Te Oostende verdween die visserij reeds in 1851, om dan vlak vóór de eerste wereldoorlog op te duiken in enkele experimenten vanaf 1907. De enige overblijfselen van die drijfnetvisserij, die eens een bloeiend bedrijf was, vindt men thans nog terug in de Panne-haringvisserij, die door de Nieuwpoortse vaartuigen in een zeer beperkte mate steeds wordt beoefend.

De gezouten kabeljauwvisserij hield aanvankelijk beter stand. De grote zomervisserij leverde in de jaren 1840-60 voor Oostende alleen al gemiddeld 1.800.000 kg jaarlijks. Jaren met een produktie van meer dan 2.500.000 kg voor geheel de Belgische vissersvloot waren als zeer gunstig te beschouwen. Ondanks de sterke aanmoediging door de premiën van staat en stad, die in deze visserij waarbij de vissers vaak meer dan 100 dagen in zee bleven een harde leerschool zagen, kende de gezouten kabeljauwproduktie een gestadige achteruitgang. Op het einde van de 19e eeuw was ze vrijwel zonder betekenis geworden voor de markt van Oostende. In 1909 werd deze visserij volkomen opgegeven.

DE VISHANDEL

Ook vóór de invoering van de stoomvisserij, die zich schier uitsluitend te Oostende zou ontwikkelen, was Oostende veruit de belangrijkste vissershaven van het land. De haven van Nieuwpoort, die in de Middeleeuwen een geduchte konkurrent geweest was voor Oostende en zelfs aanspraak had kunnen maken gedurende enkele tijd op de titel van eerste vissershaven van onze kust, was in verval. De bloei van Oostende en zijn ontwikkeling gedurende de 19e eeuw steunde op zijn goede verbindingen, in de eerste plaats per trein, met het binnenland als met het buitenland, zijn stevig gevestigde handel en neven-industrieën en op zijn goed onderhouden haveninrichtingen. Aan de Westkant van de havengeul beschikte de vissershaven van Oostende over een ruim tijdok (het huidig Montgomery-dok) dat in schier alle weersomstandigheden kon aangedaan worden en de vaartuigen een goede beschutting bood bij de overheersende zuidwesten- en de kwade noordwestenwinden. In 1870 was de vismijn overgeplaatst naar de nieuw opgerichte vismijn (in de volksmond de cirk genaamd wegens zijn ronde vorm), die gebouwd was bij de sluis naar de handelsdokken, op de grond gelegen bij het huidig station London-Istanboul.

De sterkte van de markt van Oostende vormde niet alleen de eigen visserij, maar ook de belangrijke buitenlandse rechtstreekse invoer. Tal van vissersschepen, vooral uit Engeland en Frankrijk, zetten hun produktie met rechtstreekse aanvoer op de markt van Oostende af. In de jaren 1870-1880 vormden deze rechtstreekse landingen doorlopend meer dan 1/3de van de totale waarde van de visverkoop te Oostende.

DE STRUKTUUR VAN HET VISSERIJBEDRIJF

De grote visserijrederijen van de zeilvaart waren allen te Oostende gevestigd. De andere havens kenden, op enkele weinige uitzonderingen na, alleen het familiebedrijf: de kleine schipper-reder, waar de visser zelf eigenaar is van de boot waarmee hij in zee steekt. Over gans de kust, De Panne, Blankenberge en Heist, alsmede bij de kleine reders te Oostende was deze familie-uitbating in zwang, waarbij soms een ganse familie betrokken was: broeders, vader en zoon, oom en neef.

Naast de familie-uitbating kende Oostende ook meerdere kapitalistische ondernemingen. In de categorie van de grote sloepen, waarin vanzelfsprekend grotere kapitalen dienden belegd dan in de kustvisserij, kwam het zeer veelvuldig voor dat een persoon of een firma verschillende schepen bezat. De kapitalistische uitbatingen te Oostende kende dikwijls een eigenaardige vorm. De kapitalen voor de bouw van een sloep werden bijeengebracht door een ganse reeks leveranciers bij de uitbating of bij de bouw betrokken: zeilmakers, handelaars in netten, touwwerk of tonnen, soms ook vishandelaars. Voor de uitbating van die schepen werd dan beroep gedaan op gespecialiseerde rederij-kantoren, die ook eigen schepen in exploitatie hadden of waarvan de zaakwaarnemer dikwijls in enkele sloepen persoonlijk geïnteresseerd was. Dit leidde tot een concentratie, vooral van de grote zeilsloepen, in handen van deze rederij-kantoren waarvan er enkele 10 à 15 schepen beheerden.

De kapitalen in de zeilvisserij betrokken, waren eerder gering in vergelijking althans met de kapitalen die later in de stoomvisserij werden geïnvesteerd. Waar de eerste Oostendse stoomboten 100.000 frank kostten, was de kostprijs van een grote Oostendse zeilsloep einde de 19e eeuw slechts 25.000 frank. De kleinere vaartuigen (grote kustvisserij) kostten 10.000 à 12.000 frank en de kleine garnaalboten ongeveer 4.500 frank. Vanzelfsprekend betreft het hier goudfranken.

Onder de reders en rederij-kantoren te Oostende treffen we o.m. aan de namen van Hamman, Vroome, Degraeve, Vandewalle, Thoma, Dossaer, Denayer, J. Baels, J. Bauwens, enz. De meeste van deze reders (o.a. het grootste kantoor van Hamman) verdwenen nadat de stoomvisserij het lot van de zeilvisserij had bezegeld. Slechts enkele pasten zich aan, meestal diegenen die nog niet al te lang in de zeilvisserij een rang verworven hadden, en groeiden tot belangrijke stoomrederijen uit (Pêcheries à Vapeur, gesticht door John Bauwens; de rederij J. Baels-Mauricx). Maar uit de middens van de bedienden of de zaakwaarnemers van de zeilrederij-kantoren kwamen enkele figuren naar voren die een grote rol gingen spelen bij de ontwikkeling van de stoomvisserij, zoals een Alfred Golder, gevormd op de rederij Vroome, en een Aspeslagh, in dienst bij Dossaer.

Totdaar het eerste deel van dit zeer belangrijk overzicht van de stoomvisserij. In ons eindejaarsnummer van volgende week zullen wij vervolg en slot publiceren.



De «Cirk», de cirkelvormige vismijn, de oudere vissers zeker heelwat die in 1879 werd opgericht, zal bij herinneringen oproepen.

N.V.

PESCATOR

PRINSES ELISABETHLAAN, 97
BREDENE — TEL. 713.72

FABRICAGE VAN

CONDENSED FISH SOLUBLES
WITVISMEEEL (VOLMEEL)
VISOLIE

(5433V)

Voor alle werkgevers welke onder het regime vallen van het Koninklijk Besluit van 18-2-60 wat betreft :

BESCHERM- EN BEROEPSKLEDIJ

Zoals :

WATERDICHT VESTEN, BROEKEN, MANTELS, SCHORTEN
STERK, ONKRIMPBAAR BLAUWGOED - WERKKLEDIJ „SANFOR”
DE GROOTSTE KEUS RUBBERLAARZEN, VAN DE BESTE MERKEN
PLASTIEK LAARZEN EN SCHOENEN : LICHT EN SOEPEL, ANTI-SLIP
WERKHANDSCHOENEN IN PLASTIC, LEDER EN KATOEN
PLASTIEK HELMEN VOOR HET BOUWBEDRIJF — LAARZEN MET STALEN TOPPEN

Eén adres :

PINTELON HENRI

H. BAELSKAAI, 34, OOSTENDE — Tel. 747.79

— Bekijk niet onze prijzen — Bekijk de kwaliteit —

(5434V)

PROPAGANDA ZONDER GELD !

door de h. J. Vanbroeck,
Sekretaris Propagandavereniging voor Visverbruik

Een weinig succesvol jaar is verlopen en een nieuw hoopvol jaar staat voor de deur ! We moeten de nodige durf hebben om de zaken eerlijk naar voor te brengen.

Het jaar 1964 is niet geweest wat het normaal gesproken zou moeten geweest zijn. Hieraan dient echter onmiddellijk toegevoegd, dat zulks niet de fout is van de beheerraad van de vereniging zelf, maar wel van de belanghebbenden uit de private sektoren welke niet de nodige financiële steun verleenden.

Een huis wordt niet gebouwd zonder stenen, en propaganda kan niet gevoerd worden zonder fondsen. Het ganse jaar door werden besprekingen en onderhandelingen gevoerd teneinde de inkomsten te verhogen. De resultaten waren echter karig.

Het Ministerie verhoogde de toelage, terwijl de Provincie West-Vlaanderen hetzelfde gevolg gaf. De stadsbesturen deelden mede dat om budgetaire redenen geen groter steun kon verleend worden, alhoewel deze in werkelijkheid bijzonder laag is.

De Rederscentrale stortte twee achtereenvolgende jaren een zeker bedrag en beloofde een grotere steun op voorwaarde dat de andere sektoren, kleinhandel, groothandel, invoerder en visverwerkende nijverheden, eveneens een inspanning zouden doen.

Rond deze laatste sektoren draait nu het grote probleem. De onderscheidene besturen deelden hun princiepsakkoord mede om de propaganda-aktiviteit financieel te steunen. Het kwam er echter op aan een degelijke formule te vinden, gezien in dit verband geen verplichtingen kunnen opgelegd worden. Spijts het feit dat de afgevaardigden van deze groeperingen alles in het werk stelden om een bepaalde formule op punt te stellen, kon hierin niet gelukt worden.

Hieruit vloede voort dat dhr Minister van Landbouw op een bepaald ogenblik het saldo van de toelage van 1964 blokkeerde.

Het mag de belanghebbenden echter niet ontgaan dat in andere landen grote sommen bijgedragen worden door de private sektoren ter financiering van de propaganda-aktiviteit.

VOORBEELDEN :

In **Frankrijk** wordt een para-fiscale taks geheven van 2,5 o/oo op de aanvoeren door de reders en eerste aankopen en dit ten voordele van het nationaal Propagandakomitee. Een speciaal propagandakomitee werd opgericht voor het stimuleren van het verbruik van kabeljauw : de leden betalen 5 o/oo op hun omzet. Dit laatste alleen beloopt reeds 5 à 6.000.000 BF per jaar. Een kommissie bevordert het verbruik van tonijn en de fondsen worden gevormd door een bijdrage van 3 F/kg voor de witte tonijn en 2 fr. voor de Afrika-tonijn.

In **West-Duitsland** wordt de kas van de « Deutsche Fischwerbung » gespijsd door bijdragen op het ingevoerd, aangekocht en uitgevoerd gewicht, terwijl de S.A.G. en de Diepzeevisserij in zeer grote mate medefinancieren. Een totaal budget van omstreeks 1.500.000 DM per jaar is ter beschikking.

Te Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg en Kiel zijn er plaatselijke komitees opgericht ter bevordering van de visverkoop in deze havens. Het budget wordt samengesteld door reders, kopers en nevenbedrijven. Voor Bremerhaven is aldus ongeveer 1.850.000 fr. per jaar beschikbaar en voor Cuxhaven ongeveer 500.000 fr. Te Hamburg wordt 1 pfg per 50 kg betaald, terwijl het bedrag te Kiel zeer gering is.

Te **Canada** financieren de private sektoren ongeveer 2.100.000 fr. per jaar en te **Noorwegen** ongeveer 1.000.000 fr. In **Nederland** stelt het Produktschap voor Vis en Visserijprodukten jaarlijks 1.200.000 BF ter beschikking.

In **Engeland** wordt op de aankopen ½ penny per ton betaald en brengt ruim 10.000.000 BF op, per jaar, terwijl de British Trawlers Federation somtijds een grootscheepse aktie doet welke tientallen miljoenen kost. In **Zweden** wordt een taks geïnd van 0,08 BF per verkochte kist vis en dit brengt omstreeks 1.200.000 BF op per jaar, terwijl de lidgelden van organisaties en ondernemingen ruim 500.000 fr. per jaar betekenen. Een organisme te Stockholm (Centralnamnden fur Fisk-propaganda) heeft bijdragen van leden ten bedrage van 500.000 fr. per jaar, terwijl een taks op de mazout ongeveer 200.000 fr. opbrengt. Een andere kommissie te Stockholm (Ostkutfisk Centralförderung v.p.a.) heeft jaarlijks een budget van omstreeks 750.000 BF gevormd door de vissers zelf. Zelfs **Zwitserland** heft 0,12 Zw. fr. op de invoer.

Vanzelfsprekend interesseert zich de Staat ook meer in deze landen dan wel bij ons het geval is. Immers, wanneer de private sektoren grotelijks moesten medewerken, dan is er de belofte van de heer Minister van Landbouw om de toelagen nog op te drijven. Halen we even aan voor welke bedragen de Staat tussenkomt in de landen waarvan we hiervoor de private bijdragen weergaven en voor zover ons de toelagen bekend zijn :

West-Duitsland	ongeveer 8.500.000 BF per jaar
Canada	ongeveer 3.000.000 BF per jaar
U.S.A	ongeveer 2.500.000 BF per jaar
Noorwegen	ongeveer 1.000.000 BF per jaar
Zweden	ongeveer 500.000 BF per jaar

Dat is dus de juiste toestand op het einde van dit jaar ; de daadwerkelijke financiële steun van de private sektoren, de produktie uitgezonderd, kon nog niet bekomen worden en het Ministerie van Landbouw blokkeert de toelagen. Aldus is zeker de pas naar een expansie afgesneden.

Verheugend is het echter dat nog net vóór het einde van het jaar de instemming van de leden der organisaties kon bekomen worden voor wat een formule van bijdragen betreft. Aldus zou de financiering der sektoren geregeld zijn voor 1965 en verhopende we dat dhr Minister van Landbouw de toelagen niet langer zal bevriezen.

Dit zou onze vereniging de mogelijkheid bieden de vereiste vleugelslag te krijgen en zou er een werkelijke kampanje kunnen opgebouwd worden.

Een hoopvol nieuw jaar dus, op voorwaarde dat alle belanghebbenden de van hun verwachte inspanning leveren. Dit hopen we en dan belooft de P.V.V.V. een **AKTIE MET KRUIJ** voor 1965.

DOOR DURE VISPRIJZEN NAAR EEN LANGZAME ONTREDDERING VAN HET DISTRIBUTIEAPPARAAT

We moeten in de eerste plaats de redactie van het «Het Visserijblad» bedanken dat ze eveneens haar kolommen heeft opengesteld voor de visie van een tak van de verdelingssector wier belangen schijnbaar niet noodzakelijk harmoniëren met die van de reders.

Van het standpunt van de distributiesector uit gezien, is het ontegensprekelijk dat de vis te duur gemijnd wordt en aldus te duur in de handel komt. We zullen ons spoeden om dit gedeelte zo klaar mogelijk te belichten en we vragen daarom aan diegenen die reeds het protest op de lippen hebben ons eerst even te laten uitspreken. Een dagblad heeft trouwens, in een rubriek verschenen in zijn uitgave van zaterdag 12 december, dit vraagstuk reeds aangesneden, met als remedie tegen de dure prijzen, een speling der invoerkontingenten, zonder hierbij te bedenken dat invoer niet alleen de functie is van invoerkontingenten, maar eveneens van het voorhanden zijn van de vis op de buitenlandse markten. We halen dit artikel hier echter terloops aan om er op te wijzen dat ook elders reeds het buitennissige van de dure visprijzen opgevallen is.

Laten we nu echter eerst even de ongeduldige reders of producenten aan het woord, anders geraken ze nooit aan het einde van dit artikel en ik wens hen zeker geen pint kwaad bloed te zetten.

De vis is te duur! Hoe komt het dan dat ze toch allemaal gemijnd wordt? Moest het niet gaan aan dergelijke prijzen, men zou ze toch niet kopen?

De vis is te duur! Waarom scheidt er dan geen enkel koper noch handelaar uit?

De vis is te duur! Maar is het niet de fout van de handelaars, die er soms 100% bijplakken en men aldus tot buitennissige prijzen komt?

De vis is te duur! Maar met wat doen ze dan voort en hoe kopen ze dan hun dure wagens en huizen?

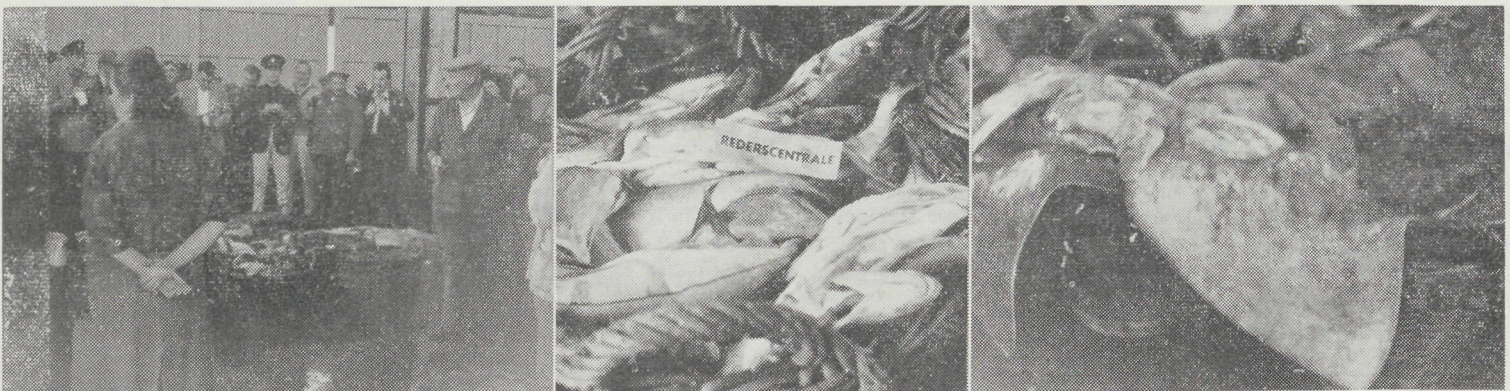
De vis is te duur! Maar in de tijd dat ze spotgoedkoop was hoorden we de handelaars niet!

We kunnen nog zo een tijdje doorgaan, maar in essentie herleiden de tegenargumenten zich allen tot bovenaangehaalde. Anderzijds hopen we nu dat sommige reders en medegeïnteresseerden wat stoom hebben kunnen aflaten, dat dit artikel ook door hen tot het einde zal gelezen worden. De vis is te duur en er is onder de handelaars niemand die er mede uitscheidt! Aan diegenen die dit klakkeloos en gemeend beweren, kunnen we een lijstje bezorgen van handelaars en visventers die wel uitgescheiden hebben, vooral dan bij diegenen die nog maar recent op stiel zijn. Van de indrukwekkende lengte van dit lijstje zou menigeen staan kijken! En als het nog niet langer is, dan zullen we maar direkt verklappen waarom.

Elk voelt best zijn «eigen zeer». Ik ga dus maar wat uit eigen biecht klappen. Ik HAD drie viswagens in de handel. Hiervan staat er nu één thuis in mijn hof, omdat het te goed ging. De mensen die het niet weten zouden het anders vertellen en zeggen «hij is met die één al binnenge-

speeld». Ik heb dus twee viswagens in bedrijf met twee «toernées». En nu verklap ik het recept voor het maken van een rijke winstopbrengende visronde. Ge koopt een nieuwe auto (het moet absoluut een nieuwe zijn, anders zijt ge er na enkele maanden aan, van de automatiserie alleen reeds). Ge koopt er een automatische weegschaal bij en rust u verder uit met de nodige winkelapparatuur, zinken bakken, messen, enz... Met het overschot van de aardige bom duiten die ge aldus reeds in uw kommercie gestoken hebt, koopt ge nu uw vis en... «en voiture» 's nachts om twee uur, met de daver op uw lijf van contentement en blijde verwachting. Ge gaat natuurlijk liefst zover mogelijk van de kust, waar geen viswinkels zijn en geen andere venters komen, kwestie van de concurrentie. Ge komt ergens in een godvergeten dorpje waar ge anders nooit zoudt geraken of ge zoudt dronken moeten zijn. Men begint er aan de bellen te trekken en gerucht te maken, genoeg om zelfs de meest engelachtige visafslager naar zijn hoofd te doen grijpen. Ge legt er met handen en voeten uit hoe lekker een goed «visje» is en als ge aldus de lange dorpstraat en 'n paar zijstraatjes teneinde zijt en ge maakt uw rekening, dan stelt ge vast dat ge met wat meeval één mensje hebt weten te overtuigen. één enkel mensje die dan nog van uw wagen weggegaan is al hoofdschuddend en kwaad op haar eigenzelf omdat ze zich heeft laten overtuigen en nu zeker is van bedot geweest te zijn. Zelf staat men er een beetje benauwd bij, maar hoopt toch een eindje verder beter te zullen varen. In de late namiddag, als ge al uw vis nog onverkocht in de bakken weet, dan begint de moedeloosheid en de schrik. Wat heb ik nu aangevangen? En al mijn geld zit in die kommercie met nog een deel schuld erbij! Maar ge moet voort! Dat duurt zo weken en zelfs maanden vooraleer ge nog maar uw onkosten effen krijgt, zonder maar één cent te verdienen. En het is in die periode dat er heel wat visventers met het alternatief te kampen hebben «er op of er onder». Voor diegenen die in deze beginperiode niet een klein beetje reservecentjes hebben, laat het alternatief hen geen keus. Ze zoeken «hun ronde!» over te laten met heel wat centjes verlies. En nu daag ik de beetweters uit te zeggen, dat het niet gaat zoals ik het hierboven aangehaald heb. Ze mogen het altijd gratis met mijn reservewagen proberen, maar het verkooprisiko is voor hen. De anderen, diegenen dus met wat reservecentjes, geraken er tenslotte na veel opofferingen en moeite. Dit was vroeger zo en dit zal nu wel nog een paar graden erger zijn met de dure vis. Trouwens, ik geloof dat het liedje uitgezongen is van nu nog met een viswagen te beginnen. Men ziet trouwens maar juist die viswagens lopen die zich vestigen. De anderen die verdwijnen, daar let men niet op.

En nu nog maar kan ik antwoorden op de vraag «waarom men geen gevestigde venter ziet uitscheiden?». Wat denkt u dan, na al de moeite en opofferingen die men zich getroost heeft om een «toernée» te maken. Meent u dat men een kapitaal aan auto en winkelrichting en een kapitaal aan moeite in de hoek zet omdat de vis te duur is? Meent u dat men van de eerste weken en zelfs maanden dat er niets op te verdienen is, en men zelfs toesteeft, de zaak kan laten rotten? Is men niet verplicht tegenover dit geïnvesteerd kapitaal, de zaak zolang voort te zetten, met hoop op verbetering, tot men het werkelijk niet meer kan? En mag U hier dan de verkeerde gevolgtrekking nemen, dat het ook wel gaat met die dure prijzen, vermits er geen enkele thuis blijft? Neen, Mijnheren, wij venters verbieden u deze konklusie te maken. Toen het slecht ging in de visserij, vaarden de vaartuigen nog wekelijks uit. Mochten oningewijden hieruit besluiten dat het nog altijd goed ging, vermits slechts uitzonderlijk het



vissen stilgelegd werd? Laten we dus geen andermans rekening maken. Dit is al te goedkoop en getuigt van bitter weinig verstand. Als de vis dus aan dure prijzen gemijnd wordt, dan is het omdat «ik» en ook «de anderen» er moeten hebben. We hebben onze winkelinrichting, we hebben ons cliënteel, we hebben eventueel onze «chauffeur-besteller» die maar alleen de klanten kent! Kunnen we dit alles laten vallen? Neen, het middel ware veel erger dan de kwaal van het toesteken en blijven hopen op verbetering.

MAAR! hier ligt nu juist het gevaar. De kruik gaat zolang te water tot ze breekt. Vele marginale venters en winkels kunnen dit misschien wel weken en enkele maanden uithouden, maar eens wordt de grens bereikt. Zo de buitenissige prijzen aanhouden, dan kan ik u verzekeren dat die grens er moet komen met de verdwijning van heelwat winkels en venters. Dat wil klaar zeggen, dat een distributieapparaat dat met zoveel moeite opgebouwd werd en waarvan ook de reders de vruchten plukken, langzamerhand ontredderd zal geraken. De kloeksten zullen wel overblijven, maar dit moet toch zeker wel een magere troost zijn te weten, dat er een beperkt aantal zullen blijven. Dat kan de visserij heel zeker niet dienen.

En nu nog een woordje op het argument dat we zo dikwijls horen, zelfs van personaliteiten in de visserijmiddens!

De vis is te duur omdat men er soms 100% bijplakt. Om dit raisonnement kracht bij te zetten, neemt men natuurlijk altijd een voorbeeld die het platform dient. Men pikt een viswinkel uit waar men de tongen geprijsd ziet aan 160 fr. het kg. En zeggen dat ze in de mijn maar 90 fr. gaan! Dat is 70 fr. het kg bij! Een momentje, Mijnheren. Laat ons ten eerste niet veralgemenen of ik kan het in omgekeerde richting doen, waar ik op mijn toernée de tongen praktisch prijs om prijs verkoop. Er ligt nog altijd een wereld tussen het prijzen van een «waar» en de verkoop hiervan. Verder is het onjuist te beweren als de tongen in de mijn verkocht worden en diezelfde visjes aan 160 fr. het kg geprijsd worden dat er 70 fr. winst op zit. Daar komt ten eerste 9% taks bij het mijnen. Verder komt nog dat geen enkele venter of winkel aan dergelijke prijzen, afzet genoeg heeft om per bennen in de markt te kopen. Men mag gerust aannemen dat die personen 110 fr. moeten geven aan de grossisten. Hierbij komt nog dat men even gerust mag aannemen, dat er altijd een zeker overschot van dat dure visje aan uw handen blijft. En het moet niet veel zijn opdat uw verkoopmarge er aan is. En dan hebben we hier een buitenissige prijs

genomen van 160 fr. het kg. Men kan ze desnoods aan 200 fr. zetten, maar verkopen, dat is een ander paar mouwen.

En wat mijzelf betreft Mijnheren, ik heb mijn tongen nog niet duurder verkocht dan 126 fr. het kg! Deze week had ik er 18 kg medegegeven voor twee wagens en ik had er juist gewogen 5.350 kg over. En ik daag u hier nogmaals uit, want ook dit kan ik bewijzen. Ziet u, Mijnheren, dergelijke stoten kan men wel een tijdlang op de schouders nemen, maar ook bij mij zou het tenslotte kunnen worden dat de twee overblijvende wagens gezelschap zouden gaan houden aan die ene die in de hof staat omdat het te goed ging. Dat zou weeral zoveel min zijn in de distributie. Verleden week gingen de keels 1400 fr. in de markt. Hiervan heeft men ongeveer 20 kg vleugels. Met de taks erbij gerekend komt dit op 75 fr. het kg, van de werkuren voor het kuisen niet gesproken. En nu daag ik voor de derde keer de beetweters uit om dit visje aan een renderende prijs te gaan verkopen! Daar staan toch een massa goede stuurliu aan wal, al mensen die hun roeping gemist hebben en schatten kunnen verdienen met het leuren. Waarop wachten zij toch? Nog voorbeelden, Mijnheren, met de kabeljauw? Voor eerste kwaliteit betaalde men reeds verscheidene malen 1500 fr. de ben. Met inbegrip van de taks komt dit op 33 fr. het kg, met kop aan a.u.b. Ik spreek wel van eerste kwaliteit, want als men vodden moet gaan verkopen, dan begint men liever niet met een vis-kommercie. Ontdaan van kop en staart, vinnen en vliezen, komt dit reeds aan 43 fr. het kg. En meen nu niet dat het alles is. Bij de verkoop gaan er nog de wammen af, terwijl er bijna niemand het stukje bij de staart, noch het kopstukje wil. Zo komt het beestje u al aardig dicht bij de 50 fr. het kg. En probeer nu maar eens kabeljauw te verkopen aan meer dan 70 fr. ! Het gaat al lastig genoeg met een prijs achteraan in de zestig. Met het onvermijdelijk overschot dat men altijd terug brengt voor Pescator, kan ik met de hand op het hart zeggen dat dergelijke verkoop niet loont!

Waar we wel akkoord gaan met de reders is het feit dat wij ook hun moeilijkheden niet aantrokken toen de vis enkele jaren terug te goedkoop gemijnd werd. Het is dan ook verstaanbaar en logisch dat ook zij er het maksimum trachten uit te halen, zelfs op gevaar af dat de distributiesektor er op de lange duur door ontredderd wordt. Om aan het euvel van te hoge en te lage prijzen te schaven is er maar één oplossing: de coöperatie. Een minimum- en een maximumprijs die zorg draagt voor de produktie en voor de distributiesektor. Daar komt echter zoveel om de hoek kijken dat de realisatie hiervan in de praktijk ondoenlijk wordt. Nu zou het wel kunnen gebeuren dat de distributiesektor zodanig in het verweer zou kunnen gedrongen worden dat zij ook hun Opvangregeling organiseren met een grensprijs bovenaan.

Kerstfeest en tombola van de Paster Pypeschool

Op zondag 20 december liep de zaal van «t Zal wel gaan» vol volk. Reders en vissers, mannen en vrouwen en kinderen kwamen op voor het Kerstfeestje. De ouders zochten een goed plaatsje voor hun kinderen, en de jonge kerels bleven nog wat aan de toeg staan. Maar om 3 uur begon het spel. Eerst kwamen de leerlingen motoristen op het toneel met echt stemmig toneel «Bewogen Kerstavond» dat hun leraar voor hen gemaakt had. Grootvader en kleinzoon zitten op kerstavond te wachten op vader die al moest binnen geweest zijn. Maar in de potdikke mist is er een aanvaring gebeurd. Na ongerust en angstig wachten komt vader toch ongedeerd thuis. Allen zijn gered en kunnen dankbaar Kerstmis vieren.

Een andere hoofdschotel was het akkordeonmuziek van de leerlingen van Astrid Delaender onder haar leiding. Hun optreden werd zeer gesmaakt door de aanwezigen. En na enkele tussemummertjes kwam het tweede toneel van de jongens van dek «Bezoek bij de dokter». Daarin spreidden zij tentoon wat zij geleerd hebben in de lessen van eerste hulp, natuurlijk op een luidige manier.

Halfweg de namiddag werden de prijzen van de tombola verloot, en op het einde was er nog een gratis bliksemtombola voor de aanwezigen. Iedereen was gelukkig en tevreden om dit welgeslaagde Kerstfeest.

LIJST WINNENDE NUMMERS

04701 - 03237 - 14357 - 07947
 17775 - 09230 - 15488 - 13351
 09457 - 18748 - 12868 - 10428
 05355 - 18773 - 13082 - 16447
 13688 - 05685 - 08455 - 19436
 01275 - 16427 - 12276 - 12347
 14135 - 09559 - 06564 - 02551
 15496 - 00658 - 17400 - 11448
 13396 - 01379 - 12001 - 13388
 07520 - 10818 - 15621 - 04456
 08373 - 11137 - 02452 - 04746
 08965 - 05322 - 18061 - 14085
 14365 - 13934 - 19756 - 12780
 18660 - 12586 - 01160 - 08222
 08251 - 02043 - 037122 - 05207
 04145 - 05438 - 16537 - 03257
 00778 - 05438

De omslagen:

1141 - 0405 - 0605 - 1847 - 1357
 0641 - 0549 - 0713 - 0632 - 1792
 0975 - 0951 - 0384 - 0148 - 0559
 De prijzen mogen afgehaald worden in de visserijschool «Paster Pype» van 4 januari tot 31 januari elke voormiddag.

VERNIUWING VAN ABONNEMENTEN VOOR 1965

De post is reeds begonnen met het aanbieden der kwijtingen ter vernieuwing van de abonnementen voor het jaar 1965.

Deze bedragen:

één jaar	300 fr
zes maanden	150 fr
drie maanden	80 fr
Holland	22 gulden
Buitenland	350 fr

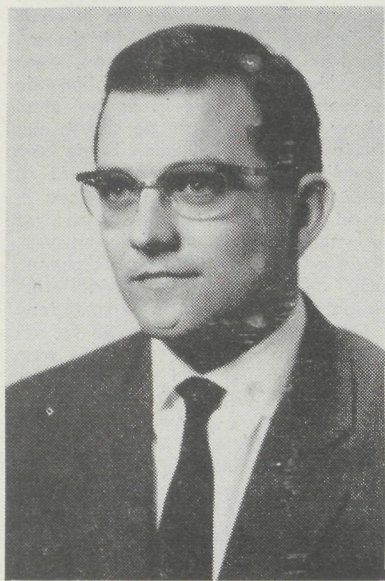
Wij maken er onze abonnees attent op dat zij tegenover de fiskus de prijs van het abonnement op ons

blad in rekening mogen brengen in hun algemene onkosten, **zonder** dat hiervoor een **faktuur** met overdrachtstaks vereist is.

Voor onze **abonnees in Nederland** gelden dezelfde prijzen, op voorwaarde evenwel dat zij dan in een postkantoor een **postabonnement** onderschrijven.

Bij overschrijving per girodienst of op bankrekening bedraagt het abonnementsgeld echter 23 gulden per jaar, aangezien de toezending alsdan wekelijks onder band moet geschieden.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD



door de h. Ir. J. Verhoest

NETTEN EN CIJFERS

INLEIDING

Onder de titel «Netten en Cijfers» wil de schrijver een artikelenreeks in het «Visserijblad» openen waarin basisprincipes en beginselen naar voor zullen gebracht worden met betrekking tot het vistuig.

x x x

HOOFDSTUK I. — KONSTRUKTIE EN BEWERKEN VAN NETWERK

§ 1. DEFINITIES

Het duidelijk omschrijven van een tweetal begrippen, nl. netwerk en maas met afmetingen is noodzakelijk om klaarthe te brengen in de te gebruiken terminologie.

A. NETWERK

De bepaling netwerk kan in enge en ruime zin opgevat worden. In meer enge zin wordt volgens het Normalisatie-Instituut onder netwerk verstaan tekstielprodukten die ofwel uit één of meer garensystemen zodanig gekruist of verbonden zijn, dat zij in het eindprodukt mazen vormen (1).

Een meer ruime betekenis wordt aan het begrip netwerk gegeven wanneer eveneens konstrukties van mazen beschouwd worden, die op andere wijzen dan door kruisen en verbinden verkregen worden, namelijk o.m. door stansen, snijden uit plaatmateriaal of ekstrusie (1). Deze tweede categorie van netwerk is momenteel evenwel van weinig praktisch belang voor de visserij.

B. MAAS EN AFMETINGEN

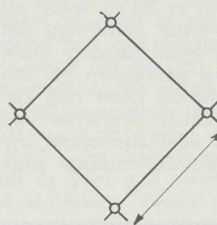
De maas kan worden bepaald als zijnde een opening die gevormd wordt door netgaren of andere materiaal gebruikt tot het vervaardigen van visnetten, terwijl voor de maasafmetingen drie elementen te definiëren vallen, nl.

1. **De maaszijde**: de maaszijde is de afstand tussen twee opeenvolgende verbindingen gemeten van hart tot hart.

2. **De maaswijdte**: de maaswijdte is de grootste binnenafstand tussen twee verbindingen in gestrekte toestand. De gestrekte richting komt overeen met de lengterichting van netwerk (2).

3. **De maaslangte**: de maaslangte is de grootste afstand tussen het midden van twee verbindingen in gestrekte toestand gemeten (2).

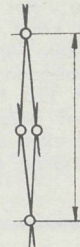
Deze drie afmetingen van de maas worden respektievelijk duidelijk geïllustreerd, 1, 2 en 3.



Figuur 1: De maaszijde



Figuur 2: De maaswijdte



Figuur 3: De maaslangte

§ 2. KONSTRUKTIE VAN NETWERK

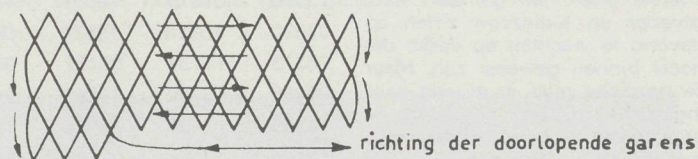
De konstruktie van garen of garensystemen tot mazen kan leiden tot geknoopt netwerk en tot knooploos netwerk

A. GEKNOOPT NETWERK

In tegenstelling met knooploos netwerk wordt geknoopt netwerk zowel met de hand als machinaal vervaardigd.

1. Met de hand gebreid netwerk

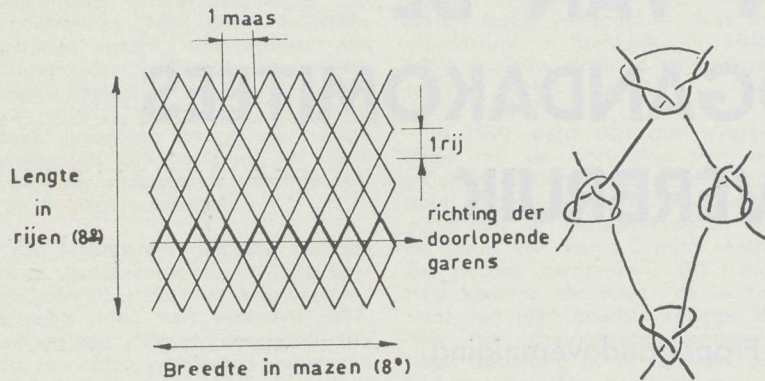
Vroeger werd netwerk uitsluitend met de hand vervaardigd. Het netwerk komt rij per rij tot stand en bij het vervaardigen kan dan ook duidelijk de richting van de doorlopende garens gevolgd worden: deze richting loopt van links naar rechts, van rechts naar links, enz. (zie figuur 4).



Figuur 4: Met de hand gebreid netwerk. De pijlen duiden de richting aan waarin de rijen mazen tot stand komen.

De **breedte** van geknoopt netwerk, uitgedrukt in mazen (afkorting 100°), wordt gemeten in de richting van de doorlopende garens. De **lengte** in

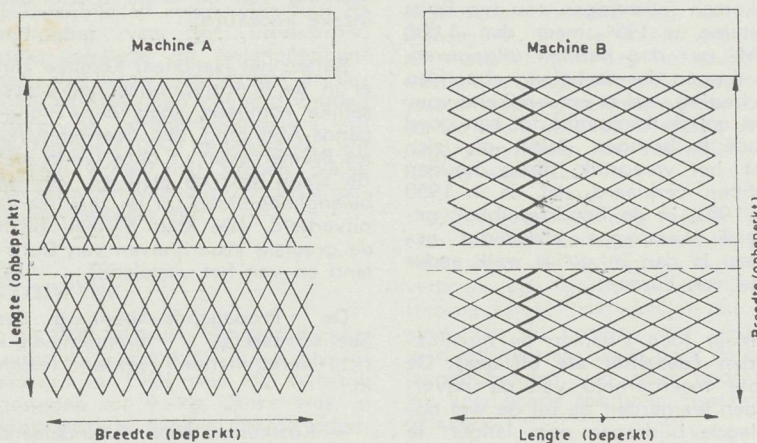
rijen uitgedrukt (afkorting 50°), wordt bepaald in de richting die loodrecht staat op de doorlopende garens (zie figuur 5) (3). Er moet genoteerd worden dat met de hand gebreid netwerk een «handtekening» draagt, d.w.z. dat netwerk vervaardigd door twee verschillende personen nooit identiek is, zelfs ook niet wanneer de maaslengthe vooraf werd opgelegd.



Figuur 5: Lengte en breedte van geknoopt netwerk

2. Machinaal vervaardigd netwerk

Momenteel komt in de visserij meer en meer machinaal vervaardigd netwerk in gebruik. Dit netwerk biedt trouwens talrijke voordelen, nl. (a) het valt goedkoper uit, (b) trapeziumvormige stukken kunnen op een vlugge manier uitgesneden worden en (c) de maaslengthe ligt vast. Als nadelen van dergelijk netwerk worden vaak het verlies en het uitlopen bij het snijden geciteerd. Door oordeelkundig snijden (4) en door rekening te houden met de in de handel gangbare afmetingen kan het verlies evenwel tot een minimum herleid worden. Verder kan door speciaal toegepaste bewerkingen (o.m. lijmen, warmtebehandeling) het slippen van de knopen tegengegaan worden. Deze bewerkingen minimaliseren trouwens ook de krimp, zodat de maaslengthe praktisch steeds behouden blijft. Er bestaan breimachines die netwerk vervaardigen dat ofwel in de lengte, ofwel in de breedterichting onbeperkt is. Het netwerk met onbeperkte breedterichting is het belangrijkste en komt het meest voor. Zoals figuur 6 aantoont, lopen de doorlopende garens bij machine A evenwijdig met de lengte-as van de machine. Daar de machine in deze richting slechts een bepaald aantal mazen kan opzetten, is de breedte van het vervaardigde netwerk beperkt en is de lengte daarentegen onbeperkt.



Figuur 6 Machinaal vervaardigd netwerk

De machine B daarentegen breidt netwerk dat in de breedte onbeperkt en in de lengte beperkt is.

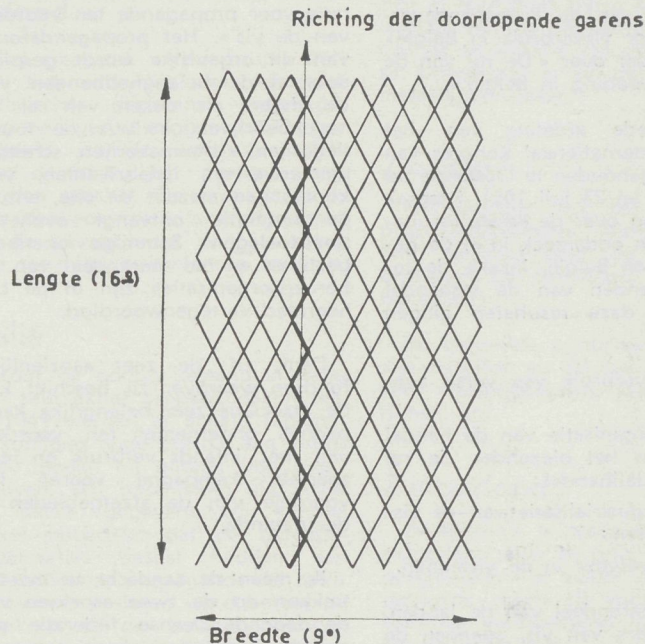
B. KNOOPLOOS NETWERK

Het knooploos netwerk wordt voor visserijdoeleinden uitsluitend machinaal vervaardigd. Er bestaan diverse methodes om dergelijk netwerk te maken, doch in principe komt iedere methode neer op een kruisen en vlechten van één of meer garensystemen tot mazen.

In vergelijking met geknoopt netwerk biedt het knooploos netwerk verschillende voordelen, nl. (a) door het ontbreken van knopen is de wrijvingsslijtage en de weerstand in het water geringer, (b) de breeksterkte in de breedterichting is groter, (c) bij gelijke materialen, garendiameters en maaslengthen is het gewicht kleiner en (d) de knopen zijn slipvast.

Er moet evenwel gewezen worden op het feit dat, gezien de grote verscheidenheid in het vervaardigen van knooploos netwerk, deze voordelen zich niet steeds globaal manifesteren. Verder is er het nadeel dat bij herstelling de mazen vaak dichtgetrokken worden; dit verschijnsel treedt vooral op bij zeshoekige mazen. Voor bepaalde netten (zegens) alsook voor boven- en zijpanelen van trawl-netten waar er weinig schade optreedt, zullen ze in de toekomst meer en meer gebruikt worden.

Zoals bij het geknoopt netwerk worden de afmetingen van het knooploos netwerk eveneens bepaald door een lengte en een breedte. De lengte in rijen wordt evenwel gemeten volgens de richting loodrecht op deze garens. Alhoewel er aldus een verschil bestaat in definitie komen deze maten in de praktijk nochtans volledig overeen met deze van geknoopt netwerk (figuur 7).



Figuur 7: Lengte en breedte bij knooploos netwerk

- (1) Nederlands Normalisatie-Instituut — Grondbegrippen en definities van visnetten — Ontwerp 5.306, oktober 1963.
 - (2) Zie eveneens § 2.
 - (3) De lengte wordt soms ook, zoals de breedte, in mazen uitgedrukt.
 - (4) Zie § 3.
- (Vervolgt).

DE UITWISSELING VAN DOKUMENTATIE EN BEVINDINGEN VAN DE NATIONALE PROPOGANDAKOMITEES VOOR VISVERBRUIK

door de h Jan Van Hal

Algemeen sekretaris van de Propagandavereniging
voor Visverbruik van België

Op het Internationaal kongres gehouden te Parijs op 26, 27 en 28 oktober 1950, had ik de eer een verslag voor te dragen over de «Aktiviteit van de Propagandavereniging voor visverbruik in België» en een ander over «De rol van de vis in de voeding in België».

De tweede afdeling van het «Vierde Internationaal Kongres van de zee», gehouden te Oostende op 20, 21, 22 en 23 juli 1951, besprak mijn verslag over de eerste resultaten van een onderzoek in al de gemeenten van België, inzake de lokale toestanden van de vishandel in België, deze resultaten gingen over:

- Het verbruik van verse zeevis;
- De organisatie van de handel en meer in het bijzonder, de rol van de detailhandel;
- De industrialisatie van de visserijprodukten;
- Het vervoer in de vismijnen.

In het merendeel van de landen, voortbrengers van vis, spannen de propagandakomitees hun krachten in voor de opleiding van de huishoudster en van de vishandelaar. Ik heb er niet aan gehouden nogmaals terug te komen op al de aspecten van het vraagstuk zoals het zich in België voordoet, het zijn trouwens dezelfde als in Duitsland, Frankrijk, Nederland en in vele landen van Europa.

Inderdaad, in al deze landen stellen wij vast, dat de huidige methoden van verkoop van verse vis niet overeenstemmen met de behoeften van het ogenblik, en dat zij de inspanningen belemmeren welke gedaan worden om het verbruik te verhogen. Overal vinden wij dezelfde redenen die de oorzaak zijn van het onvoldoende verbruik van de visserijprodukten. Ik heb het dan ook nuttiger geoordeeld een vluchtige oogslag te werpen op de vulgarisatiekampagnes in de ons omringende landen, om nadien te onderzoeken of er geen middel is sommige van onze inspanningen te coördineren.

Denemarken

De propaganda is er sedert 1930 in handen van de «Nationale Federatie voor propaganda ten voordele van de vis». Het propagandafonds van dit organisme wordt gespijsd door al de belanghebbenden van de visserij en dezen van al de nevenbedrijven, inkluis de touwslagerijen, kistenmakerijen, scheepstimmerwerven, ijsfabrikanten, verkopers van mazout en olie, enz...; de federatie ontvangt eveneens staatstoelagen. Sommige openbare besturen en het merendeel van de beroepsorganisaties zijn in de beheraad vertegenwoordigd.

Dank zij de zeer aanzienlijke fondsen waarover zij beschikt kan de associatie zeer belangrijke campagnes ondernemen ten voordele van het inlands verbruik en een speciale campagne voeren ten voordele van de afzetgebieden in de vreemde.

Ik meen de aandacht te moeten trekken op de twee aspecten van de door de Deense federatie gevoerde campagne: haar programma bestaat uit een **publiciteit van korte duur, zulks ter gelegenheid van uitzonderlijke aanvoeren**, en 'n programma van lange duur waarbij al de gewone vormen van publiciteit worden gebruikt. Daarbij komen nog speciale campagnes ten voordele van de export, deze worden individueel gefinancierd door de belanghebbende exporteurs.

Duitsland

(Bondsrepubliek)

Voor de tweede wereldoorlog bestond er in Duitsland een zeer actief propagandakomitee, dat werkte met de steun van de openbare besturen en van al de belanghebbenden uit de zeevisserij en uit de nevenbedrijven. Tijdens de oorlogsjaren werd de aktiviteit van al de propagandakomitees natuurlijk lamgelegd, het was immers niet nodig afzetgebieden te openen, er was toen te weinig vis.

Na de oorlog was een van de eerste zorgen van de Bondsregering, de rekonstruktie van de vissersvloot. In 1938 bedroeg de hoeveelheid verhandelbare vis 900.000 ton voor 70 miljoen inwoners. Dank zij de hernieuwing van de vloot mocht de Bondsrepubliek, in 1949 een verbruik boeken van 760.000 ton, voor 49 miljoen inwoners; in 1950 was dit verbruik echter teruggelopen tot 645.000 ton.

Gelet op het gevaar van deze gevoelige vermindering werd de «Deutsche Fischwerbung e.v.» (Duitse dienst voor visverkoop) opgericht. Het propagandafonds van dit organisme werd gespijsd door de handelaars, de invoerders, de visverwerkingsbedrijven en door het «Kompensatiefonds van de Visserijindustrie» (Ausgleichsstock Fischwirtschaft). Volgens de destijds bekomen inlichtingen zou het Duits Komitee, in 1951, meer dan 1.000 D.M. per dag hebben uitgegeven. En zeggen dat de belanghebbenden dit bedrag veel te ontoereikend vonden om de campagne tot een goed einde te brengen. Allen die zich met het vraagstuk bezig houden hebben verklaard, dat de in 1950 en 1951, in de Bondsrepubliek gevoerde campagne afdoender geweest is dan in gelijk welk ander land van Europa.

Maar toen kwamen de moeilijkheden (**dezelfde als bij ons**). De grote meerderheid van de nijverheden weigerden de bij de wet opgelegde bijdragen nog langer te betalen. Sommige nijverheden van de kust betaalden slechts onder voorbehoud. Sommigen verklaarden dat hun bedrijf niet renderend was, anderen waren van oordeel dat een propaganda-aktie ondoeltreffend is zolang men niet komt tot een stabilisatie van de prijzen. Anderen waren geërgerd omdat de bijdrage opgelegd werd bij een bevel van de openbare besturen, zij waren voorstander van een vrijwillige bijdrage. De Bondsregeling had dan ook besloten de uitbetaling van de staatstoelagen te schorsen, en zulks met terugwerkende kracht op 1 januari 1952.

Tijdens een algemene vergadering van de «Vereniging der kustbedrijven van de visserij», gehouden in maart 1952, werd besloten aan al de aangeslotenen te vragen een vrijwillige bijdrage te betalen. Het Duits Komitee zou dus in de mogelijkheid worden gesteld haar aktie voort te zetten. De vergadering was eenparig akkoord om te verklaren **dat een propaganda ten voordele van het visverbruik volstrekt noodzakelijk is, maar dat men de gebezigde methoden moest verbeteren.**

De «Deutsche Fischwerbung e.v.» heeft langs de kust kookscholen georganiseerd voor leerlingen van het binnenland. De leerling betaalde de prijs van de reis maar was ontslagen van alle onderhoudskosten voor de ganse duur van de cursus. Deze scholen beschikten over de medewerking van de beste specialisten inzake kookkunst.

Buiten het Nationaal Komitee zijn er in de Bondsrepubliek nog plaatselijke komitees, zoals de «Propaganda-Abteilung des Seefischmarktes Bremerhaven»; deze werkt met de steun van de stad en van de belanghebbenden uit de zeevisserijnijverheid. (De stad Bremen bezit de grootste visserijhaven van Duitsland en van het vasteland).

De «Propaganda-Abteilung des Seefischmarktes Bremerhaven» richt verschillende reeksen lessen in:

— Kustkursus voor vishandelaars.

— Kustkursus voor keukenmeesters en -meesteressen (koks);

— Dieetkeuken en vakleraresen. Kooklessen voor de huisvrouwen van Bremerhaven.

Benevens de voordrachten en de kooklessen, worden er geleide bezoeken ingericht; bezoek aan de haven, de verkopen in de mijn, de nevenbedrijven, havenrondvaart en bezoek aan het aquarium. De deelnemers van buiten de stad worden ondergebracht in het hotel «Gästehaus der Fischwirtschaft».

Verder zijn in de Bondsrepubliek gebruikte propagandamiddelen dezelfde als bij ons: organisatie van kookdemonstraties voor de huisvrouwen met uitleiding van de bereide schotels; het uitgeven van plakbrieven, receptenblaadjes en kookboekjes. Men heeft eveneens getracht enkele huisvrouwen een uitgebreider oplossing te geven, welke bestaat in het leren bereiden van allerlei visschotels, in hoofdzaak goedkope bereidingen. Deze elementen zijn bestemd om deze vorm van propaganda voort te zetten in andere plaatsen.

De Nationale organisatie bezigde twee voordrachtgevers en twee specialisten voor de bereiding van visschotels. Men had eveneens overwogen een « Fischförderungsdienst » op te richten welke zou gelast zijn met de verbetering van de technische uitrusting van de winkels, zulks met het oog op een meer rechtstreekse en bestendige propaganda.

Engeland

In Engeland ontmoet men dezelfde moeilijkheden als bij ons om de verschillende sectoren van de visserij te winnen voor een vulgarisatiekampagne ten voordele van de verhoging van de visserijproducten.

Wij hebben allen de zeer uitgebreide propagandakampagnes gekend, welke van 1926 tot 1940 werden georganiseerd. Deze campagnes werden bekostigd door de beroepsorganisaties van de visserij (Fish Trades Boards).

Van 1940 tot 1950 werd de vulgarisatiecampagnes voortgezet door het Ministerie van Ravitailering: uitdelen van een kookboekje, voordrachten met filmen, enz... Men mag echter zeggen dat Engeland geen publiciteit meer voert voor de verhoging van het visverbruik, zulks vanwege de belanghebbenden. Wij weten slechts dat er talrijke besprekingen gevoerd werden tussen de vertegenwoordigers van de representatieve organisaties, wij kunnen echter niet zeggen welke de gevolgen van deze onderhandelingen geweest zijn.

Frankrijk

In 1931 bedroeg het jaarlijks visverbruik in Frankrijk 5 kg per inwoner; in 1938 was dit verbruik gestegen tot 9 kg. Zulks was in grote mate te danken aan de activiteit van de Propagandakomitees van Boulogne en van Dieppe. Vóór de oorlog had ik het geluk een Franse Ekspositie-trein te kunnen bezoeken deze rondreizende tentoonstelling, die in het teken stond van de visserij en van het verbruik van de visserijproducten, werd in-

gericht met de medewerking van het Ministerie voor de Koopvaardijvloot en van de Franse Spoorwegen.

Bij gebrek aan een doelmatige propaganda na de oorlog — de havens van Boulogne en Dieppe waren totaal verwoest — was het visverbruik in Frankrijk, in 1948-1949 opnieuw gedaald en bedroeg het nog slechts 7 kg.

In 1949 werd dan ook overgegaan tot de oprichting van het « Comité national de propagande pour la consommation du poisson », zulks met de medewerking en met de steun van het « Comité central des pêches maritimes ». Dit nationaal komitee dat onder de leiding staat van mijn geachte kollega, de heer de Coudekerque-Lambrecht, heeft bestendig af te rekenen gehad met dezelfde moeilijkheden als wij, t.t.z. onverschilligheid vanwege de distributiesektor.

Bij de oprichting van het Nationaal Komitee was iedereen bereid zijn financiële steun te verlenen, doch na zeer korte tijd werd deze steun door het merendeel van de belanghebbenden geweigerd, behalve de haven van Boulogne die de aktie van het komitee bleef financieren.

Buiten de gewone publiciteitsvormen: plakbrieven, recepten, kookdemonstraties, filmen, enz... werd een maandblad uitgegeven, bestemd voor de vishandelaars en werden er berichten uitgezonden langs de radio, om de aandacht van de huisvrouwen te trekken op de voordeligste vis van de dag en werden de beste manieren van bereiding aangeduid. Deze berichten langs de radio hebben destijds aanleiding gegeven tot heel wat kritieken. Ik meen echter te moeten onderlijnen dat zulks alvast niet meer het geval is, inderdaad de regelmatige medewerking van de Franse T.V. en de manier waarop de mededelingen aan het publiek worden voorgeschoteld, moeten vast en zeker gerekend worden onder de beste en doeltreffendste propagandamiddelen ten voordele van het visverbruik.

Wij kunnen ook nog melden dat een speciaal komitee werd opgericht voor de verhoging van het verbruik van gezouten kabeljauw (morue salée). Het schijnt dat de aktie van dit komitee, dat uitsluitend gefinancierd werd door de belanghebbenden van deze bedrijfstak, zeer goede resultaten heeft opgeleverd.

De distributie van de visserijproducten in Frankrijk is natuurlijk niet te vergelijken met de onze; sommige steden krijgen hun vis van Boulogne of van Dieppe, anderen van La Rochelle, nog anderen van Lorient. Vele belanghebbenden

zijn dan ook de mening toegegaan dat de propaganda terzelfdertijd op het nationaal vlak, het regionaal vlak en het individueel vlak moet worden gevoerd.

In Frankrijk is het ook te wijten aan de versnippering van belangen en aan de onverschilligheid van een groot gedeelte van de distributiesektor, dat aan de vulgarisatiekampagne ten voordele van het visverbruik niet de nodige uitbreiding kon worden gegeven.

Ierland

In Ierland wordt zeer weinig vis verbruikt, zulks spruit voort uit het feit, dat het vlees en de eieren goedkoper zijn dan de vis. In zeer vele gemeenten is zelfs het bestaan van zeevis onbekend.

Voor de oorlog bestond er een propagandakomitee opgericht door de vissers men zegt dat de aktie van dit komitee enkele goede resultaten heeft opgeleverd.

IJsland

Het vraagstuk « visverbruik » stelt zich hier natuurlijk niet. Alhoewel statistische gegevens ontbreken, mag men gerust zeggen dat het gemiddeld jaarlijks verbruik zeker rond de 60 kg per persoon mag worden geschat. De propaganda is hier dan ook uitsluitend afgestemd op de uitvoer, t.t.z. de herovering van sommige buitenlandse markten.

Italië

Voor de oorlog bestond in Italië een zeer actief propagandakomitee. In 1949 werden er enkele regionale komitees opgericht die aan publiciteit deden bij middel van plakbrieven. Wij beschikken niet over de laatste gegevens, wij kunnen enkel mededelen dat de beroepsorganisaties beslist hadden een grootscheepse propaganda op touw te zetten; besloten werd beroep te doen op al de belanghebbenden van de visserij-industrie: reders, eksporteurs, groot- en detailhandelaars, alsook op de geldelijke steun van de Staat.

Nederland

Het Nederlands propagandakomitee kan regelmatige campagnes organiseren ten voordele van de seizoensvisserijen — denk maar aan het haringseizoen — en zich bezighouden met de opleiding van de vishandelaar en van de verbruiker, dank zij de zeer grote financiële middelen waarover het beschikt. Zijn budget wordt gespijsd door de verplichte bijdragen van al de belanghebbenden uit de visserijnij-

verheid en door toelagen van de openbare diensten.

Er dient te worden opgemerkt dat het beroep van vishandelaar in Nederland gereguleerd is, t.t.z. dat niemand zich als handelaar kan vestigen, als hij niet aan de vereiste voorwaarden voldoet.

Noorwegen

Het Noorweegs propagandakomitee werd opgericht in 1950. Het eerste jaar beschikte het over een budget van ruim 5.000.000 F, de twee derden hiervan werden verstrekt door de Staat en een derde door de vrijwillige bijdragen van de belanghebbenden uit de zeevisserij.

Teneinde de gedane inspanningen te stimuleren is de Staat begonnen met het visrantsoen in de openbare instellingen te verhogen: het leger, de hospitalen, de gevangnissen, enz.

Het Noorweegs komitee houdt zich in hoofdzaak bezig met de opleiding van de detailhandelaar en met de organisatie van grootscheepse campagnes in de perioden van massale aanvoeren.

Zweden

Het budget van het Zweedse propagandakomitee werd uitsluitend gespijsd door de vrijwillige bijdragen van de vissers en van de handelaars.

De gebruikte publiciteitsmiddelen zijn dezelfde als bij ons: plakbrieven, receptenboekjes, voordrachten, filmen, enz.

Zwitserland

Zwitserland is waarschijnlijk het enige land waar de prijs van de vis gestabiliseerd is, zowel voor de ingevoerde zeevis als voor de zoetwatervis voortkomend van de nationale produktie.

Hoe paradoxaal het ook moge klinken voor een land dat geen zeevisserij bezit, bestaat het vraagstuk « kwaliteit » niet in Zwitserland, de produkteurs (zoetwatervis) zowel als de detailhandelaars beschikken er over uitstekende installaties.

Er bestaat natuurlijk geen propagandakomitee. De Zwitserse leiders onderzoeken echter ernstig de mogelijkheid afzetgebieden te vinden voor de nationale produktie, die op bepaalde tijdstippen van het jaar zeer moeilijk van de hand kan worden gedaan.

In ons volgend nummer behandelen wij de propaganda voor vis in België.

OOSTENDSE MARKT

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

— 0 —

MAANDAG :

MINDER SLECHT DAN VERWACHT

Bijzonder slecht weer hield de schepen enige dagen werkloos waardoor er verschillende tijdens de komende week zullen komen verkopen. Wegens deze kleine aanvoet waren de prijzen voor de meeste vissoorten nog tamelijk goed. Zo waren rog, schelvis, wijting, gul en platvis veel minder in trek. Tong en tarbot daarentegen werden duur verkocht met voor beide soorten prijzen die opliepen boven de 100

fr per kg. Zoiets was trouwens te voorzien vermits het vooral deze soorten zijn welke tijdens de komende feestweken zullen op de tafel komen. Toch werd ook kabeljauw en schelvis nog aan behoorlijke prijzen verkocht.

De totale aanvoer beliep 2.980 bennen vis, 3800 kg tong en 300 kg kreeft. De opbrengst hiervan beliep 2.010.890 fr.

BEVREDIGENDE IJSLANDSE

UITSLAGEN

Gelukkig zijn er deze week slechts een 4-tal IJslanders te verwachten. Twee hiervan kregen we op de openingsmarkt. Zij zorgden voor zowat 1750 bennen vis, in hoofdzaak kabeljauw, schelvis, wijting, koolvis en leng. Koolvis werd maandag de best verkochte soort. Kabeljauw kreeg ook nog bevredigende prijzen die schommelden van

550 naar 900 fr. Schelvis was niet zo duur en kreeg van 10 tot 17 fr per kg. Voor rode zeebaars bestond er nog een tamelijk aanzienlijke vraag, hierdoor bleef deze vissoort tussen 330 en 520 fr per mand noteren, dit volgens de sortering. Hondstong bleef het ook nog doen en kreeg van 230 naar 800 fr per mand terwijl voor Schotse schol de uitvoerprijs werd betaald, t.t.z. rond de 500 fr per ben. Leng kreeg lagere prijzen dan de vorige weken, hetgeen niemand zal verwonderen. Toch bleef de prijs hier nog zeer bevredigend aangezien de witte soort tot 570 fr en de blauwe tot 780 fr kreeg.

NATUURLIJK DURE TONGEN

De gemiddelde tongprijs lag boven de 100 fr en dit is wel een prijs die we nog maar zelden konden bekomen, als we dat dan al deden. In totaal dus van het Kanaal een 600

bennen vis en zowat 3500 kg tong. Dit alles voor een opbrengst van 670.000 fr. De uitslagen schommelden van 174.360 fr naar 283.730 fr, dit voor de O.292 en de O.229.

Niet alleen tong werd duur verkocht, ook voor tarbot werd op zeker ogenblik meer dan 100 fr betaald. Grote tarbot van 5 kg per stuk was inderdaad bijzonder schaars op deze markt. De middenslag tarbot kreeg ook nog hoge notering en die varieerden tussen 65 en 85 fr. De kleine soort tenslotte werd nooit onder de 45 fr per kg verkocht.

Buiten tarbot en tong werd een flinke prijs gegeven voor grote vlaswijting, keilrog, steenschol, en rode knorhaan. Al deze soorten waren zeer weinig voorhanden. Minder goed en dalend was de prijs voor wijting, katrog, zeehond, plaitjes, platvis, rog en schar. Haai was veel duurder dan zeehond, en kreeg zelfs voortdurend meer dan 400 fr. Ook hierin zal de volgende dagen wel verandering komen want twee vangsten van Noop Head op dinsdag zullen wel wat veel blijken voor een Kerstweek met Kerstdag op vrijdag. Uiteindelijk werden het maandag toch nog goede uitslagen en dat is wel het bijzonderste.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	21-12-1964	22-12-1964	23-12-1964
3/4 tongen — 3/4 sole	97.—10.80	87.—100.60	65.80-88.80
Tongen, grote — Sole, grosse	106.—11.40	94.60-106.—	90.60-97.—
Bloktongen — Sole moyenne	105.60-115.80	98.—106.—	82.40-93.80
Voor-kleine — Petite	110.40-115.80	100.80-106.40	9.—96.80
Kleine — Toute petite	111.—114.—	93.40-106.—	81.—93.60
Tarbot, groot — Turbot, gros	94.—108.—	85.—103.—	94.—105.—
Middel — Moyenne	75.—85.—	62.—74.—	83.—
Kleine — Petite	46.20	.....	65.—71.—
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	6.—	6.—12.—	11.—
Grote iek — Grosse	8.—	6.—	.....
Kleine iek — Petite	10.—12.—	6.— 6.80	6.—
Iek 3e slag — 3e sorte	9.60-12.20	6.—	6.—
Platjes — Toute petite	5.40- 7.—	4.—	4.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	6.—10.—	.....
Kleine — Petit	3.20- 5.20	3.20- 4.60	3.20- 4.—
Heek, grote — Merlu, gros	57.20	52.—58.40	.....
Middel — Moyen	.....	22.—39.20	21.—41.—
Kleine — Petit	.....	8.—12.—	.....
Rog — Raie	5.—11.80	4.— 9.—	4.— 7.40
Rode poon — Perlon	.....	4.— 5.—	3.20
Grauwe poon — Grondin	.....	3.20- 4.—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	12.—20.—	7.80-14.—	.....
Gullen — Petit cabillaud	3.60-17.—	5.—11.—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	44.—53.40	44.—57.60	45.—56.40
Wijting — Merlan	4.— 8.40	3.— 5.40	4.—
Schar — Limande	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	31.—40.—	25.—38.—	15.60-38.60
Zeehaai — Aiguillat	8.20- 9.—	4.— 7.—	.....
Hondshaai — Rousette	5.— 8.—	4.— 5.—	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	16.—22.—	4.— 9.—	3.20- 5.60
Keilrog — Raie radiée	11.30-17.—	9.—12.—	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	5.—11.80	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	4.40	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	10.—14.—	12.—28.—	5.— 6.80
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	4.— 4.60	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2.20- 3.—	2.20	2.40
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	22.—	8.—15.—	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

GUL, WIJTING EN PLATJES VAN DE WEST

Een paar dagen minder slecht weer waren voldoende voor een 9-tal Westschepen om van 40 naar 150 bennen vis bijeen te krijgen en te komen verkopen op de verwachte gunstigste verkoopdag van deze voorlaatste week in 1964. De vangst van alle schepen vertoonde zeer weinig afwisseling en bestond dan ook meestal uit gul, wijting, rog en platjes. Voor al deze soorten werden nogal uitgesproken dalende prijzen betaald waardoor de meeste zelfs terugvielen naar het opvangpeil. Zo kregen platjes aanvankelijk nog tot 350 fr, nadien ruim 100 fr minder. Wijting kwam terug van 350 naar 200 fr (minimum) en voor gul werden eveneens dalende prijzen geboekt. Ook hier werd het minimum meer dan eens bereikt. Grote kabeljauw werd aan de man gebracht tegen prijzen gaande van 640 naar 900 fr terwijl rog van 220 naar 550 fr kreeg. De resultaten waren hier nogal laag en schommelden tussen 22.170 fr voor de O.142 en 80.990 fr voor de Z.560. Dit vaartuig loste iets meer tong dan de andere schepen en dit vooral was oorzaak van de hogere uitslag. Ook platvis had dit schip in ruimere mate aan boord, zij het dat platvis amper 12 fr als hoogste prijs boekte.

DINSDAG :

DE MARKT STORT INEEN

Veel meer schepen en ook meer vis op deze tweede verkoopdag. Voor sommige soorten bestond er zelfs in het geheel geen belangstel-

EN VISMIJNECHO'S

ling meer en zo moesten wijting, platjes, rog, schar, gul en platvis veelvuldig worden opgevangen. Kabeljauw was ruim 400 fr per mand goedkoper dan maandag en ook tong kreeg dalende prijzen, vooral op het einde van de markt. Steenschol bleef duur en ook staartvis kreeg nog ruime belangstelling. Voor tarbot bleef de prijs eveneens zeer hoog. Tenslotte kregen heek en vlaswijting ook nog middelmatige prijzen terwijl ook voor haai kopers gevonden werden. Zeehond deed het minder goed en ook rode knorhaan ging gedeeltelijk naar de opvangregeling.

KOTTERS

van de Sande

(5043V)

Er werden dinsdag waarlijk prachtige vangsten gelost. Het tijdstip was echter ongelegen en de resultaten hierdoor lager dan verwacht. Toch bleven sommige uitslagen nog wel renderend. We moeten hier trouwens de bemerking maken dat we de laatste maanden vermeld werden door de vishandel die meestal zeer hoge prijzen gaf. Vergeten we niet dat we voor een paar jaar meer dan eens zulke markten kenden en dat toen vaak minder dan het minimum werd opgebracht. Een slechte week is dit keer zeker geen slecht jaar al is het spijtig dat het jaar met een slechte noot moet besluten worden.

De totale aanvoer bevatte dinsdag 3.770 bennen vis en 5.600 kg tong. Door een drietal spanvissers uit Nieuwpoort werd bovendien nog 20.400 kg haring binnengebracht. De totale opbrengst beliep dinsdag slechts 2.444.078 fr.

SLECHT RESULTAAT VOOR DE IJSLANDER

Nog een IJslander minder dan verwacht, IJslander die bovendien slechts 1100 bennen loste waar er 1300 bennen waren opgegeven. Niettegenstaande deze geringe aanvoer was de prijs voor de meeste vissoorten veel lager dan maandag. Kabeljauw viel terug van 900 naar 490 fr per ben terwijl schelvis ook nog goedkoper was dan maandag. Voor deze vissoort werd slechts van 300 naar 560 fr betaald terwijl rode zeebaars in prijs verminderde en verkocht werd tussen 220 fr en 440 fr. In verhouding tot veel andere nog een behoorlijke prijs voor deze vissoort. Leng bleef het ook betrekkelijk goed doen met prijzen die varieerden tussen 380 en 760 fr. Zeewolf kende een weinig levendige belangstelling en werd afgezet aan 330 fr per mand. Voor koolvis had ook de uitvoer dinsdag minder belangstelling. Hierdoor kreeg deze vissoort nog slechts tussen 550 en 600 fr per mand. Wijting kreeg nauwelijks de opvang-

prijs terwijl daarentegen hondstong nogal duur was. Heilbot deed het nogal goed, deze soort was trouwens ook maandag erg schaars.

De uitslag was voor de O.80 uiteindelijk erg flauw en bedroeg 480.398 fr. Ongetwijfeld zal rond deze uitslag in de binnenlandse pers niet zoveel tamtam gemaakt worden als rond deze van de O.90 een paar weken geleden. In eenzelfde rederij wisselen de hoge uitslagen nu eenmaal af met minder hoge en het is toch maar het eindresultaat aan het einde van een jaar dat telt en beslissend is voor wat betreft het al dan niet goed zijn van dat bepaald jaar.

MEER KANAALVIS

Dinsdag waren er toch 7 Kanaalvangsten op de markt. Zij leverden

SCHEEPSWERF

Fa Gebr. van de Sande

Breskens — Tel. 01172 - 765

(5043V)

ongeveer 1.000 bennen vis en 5.000 kg tong op. De tongenvangsten dus doorgaans erg klein. Alleen de O.118 slaagde er trouwens in meer dan 1.000 kg binnen te brengen. Dit vaartuig dat een werkelijk zeer mooie en ruime vangst binnenzette bereikte dan ook het hoogste resultaat: 279.040 fr. Veel minder goed was het daarentegen voor de O.329 die maar aan 91.480 fr geraakte, dit nochtans na een even lange tijd. De vangsten bestonden voor deze Kanaalschepen voornamelijk uit rog, wijting, steenschol, rode knorhaan, tong, staartvis, kabeljauw en gul. Steenschol kreeg nog meer dan bevredigende prijzen en haalde van 1.000 naar 1.600 fr. Ook staartvis was zeer duur en werd verkocht van 45 tot 55 fr per kg. Voor vlaswijting schommelde de prijs van 8 naar 16 fr terwijl gul daarentegen meestal moest worden opgevangen. Wijting kende al evenmin sukses en werd ook meestal door de opvangregeling uit de markt genomen. Totten werden gedeeltelijk verkocht, de kleinste sortering moest echter ook opgevangen worden. Rode knorhaan kreeg nog amper 160 fr (kleine) en 300 fr (grote). Keilrog was de duurste rogsoort maar daalde toch ook tot 600 fr en later tot 500 fr. De andere roggen kenden prijzen die rond het opvangpeil schommelden. Verschillende sorteringen moesten dan ook worden opgevangen.

Voor tong bleef de prijs zeer hoog, toch was ze iets lager dan maandag. Op het einde van de verkoop ging die tongprijs zelfs nog verder dalen. De meeste soorten haalden toen zelfs geen 100 fr per kg meer. Ondertussen bleef het gemiddelde nog schommelen rond de 95 fr per kg wat zeker nog meer dan bevredigend is. De uitslagen waren voor de Kanaalschepen veel

lager dan gewoonlijk, de meeste schepen geraakten echter toch nog uit de kosten.

WESTVANGSTEN BLEVEN KLEIN

Nog 9 schepen van de West aan de afslag. Zij zorgden voor slechts 550 bennen vis en 800 kg tong. Kleine vangsten dus, evenals maandag. Alleen de tongen werden hier nog duur verkocht en het waren dan ook uitsluitend die tongen die de opbrengsten nog iets deden oplopen. De vangsten bestonden hier hoofdzakelijk uit rog, wijting, gul, platjes en zeehond. Het grootste deel hiervan moest worden opgevangen. De resultaten waren uiteindelijk begrepen tussen 29.550 fr voor de O.135 en 52.460 fr voor de O.267.

KLEINE IJLE HARING

Een drietal spannen op de markt. Alle 3 uit Nieuwpoort en zij zorgden voor 20.400 kg haring. Deze haring was biezonder klein en natuurlijk betrof hethier ijle haring. De prijs was lager dan gewoonlijk, iets wat ook wel normaal is gezien

HEKKOTTERS

van de Sande

(5043V)

de geringe vraag voor versverkoop. De eerste vangst werd ineens verkocht voor 200 fr de ben. Nadien werd een 30 fr meer per mand betaald. De totale opbrengst van die haring beliep uiteindelijk nog ongeveer 91.00 fr. Voor de schepen waren het nog wel renderende uitslagen, uitslagen die schommelden van 20.800 fr voor de N.753-N.734 naar 47.780 fr voor de N.152-N.36.

RUIME SPROTVANGSTEN

De sprotvisserij is tot nu toe in de decembermaand voordelig verlopen. De vangsten zijn doorgaans tamelijk ruim en de prijs blijft zeer bevredigend. Van opvang is te Oostende weinig spraak. Tijdens de afgelopen week werd alleen op dinsdag 22-12 geen sprot aangevoerd, de andere dagen dat het toegelaten was schommelde de aanvoer van 74.090 fr op 18-12 naar 299.820 fr op 16-12. De vangsten zelf zijn soms zeer ruim en zeker groter dan tijdens de vorige maand. Het peil van vorig jaar is echter nog niet bereikt, al lijkt dit wel in het bereik. Het blijkt immers dat de vangsten regelmatig groter worden. Voor de reders ware het in feite beter dat die aanvoeren niet zo geweldig groot worden. Bij een aanvoer zoals nu kan immers ook goed verdiend worden. Wanneer immers opbrengsten van 62.000 fr in 5 dagen kunnen bereikt worden, kan er niet geklaagd worden. Laten we hopen dat het zo verder blijft gaan.

ZEER WEINIG GARNAAL

De garnaalvisserij blijft weinig belangstelling krijgen vanwege onze kustvisserij. Het is trouwens niet te verwonderen als we de resultaten vergelijken die bereikt worden door de sprot- en garnaalvissers. De garnaalprijs blijft trouwens erg laag en haalde tot nu toe nooit meer dan 30 fr per kg. Dit niettegenstaande een totale aanvoer die amper 200 kg bedroeg. Er blijven dan ook maar 2 schepen over die op garnaal vissen en we hebben de indruk dat dit aantal nog niet zo spoedig zal uitbreiden. De grootste aanvoer kregen we op vrijdag 18-12 toen 163 kg gelost werd.

RUIMERE KABELJAUWVANGSTEN

Dinsdag kwamen 2 schepen verkopen met een totale vangst van zowat 1.200 bennen. Een groot gedeelte hiervan bestond uit kabeljauw, wijting, totten en koolvis. De kabeljauwprijs was heel wat lager dan de vorige dagen en weken en bereikte op het einde van de markt nog amper 440 fr per mand. Koolvis, nogal klein slag, moest in hoofdzaak worden opgevangen. Hetzelfde lot waren wijting en totten beschoren. Dat de resultaten hier nog wel bevredigend waren was te danken aan de omvang der vangsten.

WOENSDAG:

ZEER GRINGE AANVOER EN

VERDER DALENDE PRIJZEN

Nog slechts 4 vaartuigen kwamen op de sluitingsmarkt hun vangst verkopen. Zij brachten zowat 350 bennen vis en een 1200 kg tong op de markt. Niettegenstaande deze geringe aanvoer werden er lagere prijzen betaald dan de vorige dagen. Zelfs voor tong werd er heel wat minder gegeven, dit vooral wegens de onmogelijkheid te verzenden naar Engeland. Ook de vis was zeer goedkoop en de meeste soorten bereikten slechts de opvangprijs. De bereikte resultaten waren voor de meeste schepen dan ook maar flauwtjes en soms zelfs ontoereikend. Het was trouwens te voorzien, dat die week zeer slecht zou eindigen. Ook voor volgende week moet er trouwens niets gekocht worden aangezien ook dan niet veel nodig zal zijn en er zeker heel wat meer schepen zullen komen verkopen dan deze week. Nieuwjaar valt nog altijd meer in de smaak van de visser dan Kerstmis. Drie Kanaalvangstjes die opbrengsten gaven welke schommelden van 62.310 fr voor de O.346 naar 109.340 voor de O.131.

Van de West een kleine vangst aangevoerd door de N.765 die er 40.260 fr voor besomde. De reisjes voor de 4 schepen waren redelijk en hierdoor waren die lage resultaten nog wat verzacht.

Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 17 tot en met 23 december boden er 102 vaartuigen hun vangsten aan, daarvan kwamen er van de Oost, de Noord, de Kreeftenput, het Kanaal en de Kust. De prijzen waren buiten de tongsoorten, ver beneden het peil. De 10.521 kgr tongen brachten opprijzen op zodat 122 fr. het kgr. werd bereikt, de duurste afnameprijzen werden betaald voor de middensorteringen en de TP. Dit nam niet weg dat de prijzen op de woensdagmarkt, merklijk gedaald waren, zodat \pm 30 fr. minder werd betaald voor de duurste soort. De gemiddelde prijs bedroeg 97,50 fr. De tarbotsoorten vonden veel afnemers, zodat de prijzen renderend uitvielen voor de grote middenslag en de grieten. De woensdagmarkt gaf echter eveneens een daling, wat wel enigszins verwonderde. De ronde vissoorten lagen onder peil voor wat betreft de afnameprijzen. Wijting en totten en gullevis bereikten slechts de minimumprijzen. De platvis die alhoewel zeer vers en van uitstekende kwaliteit vonden praktisch geen afname en werden omzeggens allemaal opgevangen. Zeer weinig roggevissoorten gaf geen hogere prijzen zodat we mogen opmerken dat de voorbije week de minst gunstige geweest is voor de verschillende vissoorten, mits natuurlijk de tongen en de tarbotsoorten.

Totale aanvoer : 10.521 kgr tongen
156.955 kgr spröt en 3943 bennen vis
brachten 2.781.380 fr. op.

GARNAALAANVOER

Zoals verwacht waren de prijzen van de garnalen deze week vrij renderend, van 31 tot 55 fr., voor de 51 uitvaarten werden er 14.210 kgr garnalen aangevoerd voor 'n totaal bedrag van 420.198 fr.

SPROTAANVOER

Enorme sprotaanvoer op de donderdag en vooral op de vrijdagmarkt gaf zoals verwacht minimumprijzen. Door de acht vaartuigen in span werden deze week niet minder dan 156.955 kgr spröt aangevoerd te Zeebrugge alleen, deze welke werden afgenomen haalden van 3 tot 4 fr., hetgeen een totale opbrengst gaf van 536.040 fr.

MAANDAGMARKT

De eerste verkoopdag van de week waren er hoofdzakelijk vaartuigen aan de markt met korte reisjes achter de rug. De 14 schepen kwamen van de Oost, de Noord en de Kust. De 2608 kgr werden zoals verwacht aan vrij hoge prijzen afgenomen, de grote van 96 tot 100, de bloks haalden dezelfde prijzen de fruits bleven niet achter en brachten van 98 tot 103 fr. op. De middensorteringen waren het duurste in afname, van 98 tot 109 voor de schone kleine en de kleine van 108 tot 120. De kleinste slag bracht van 106 tot 110 fr. op voor de TP en de slips van 86 tot 90 fr., zodat de gemiddelde prijs 102,72 fr. gaf. Eveneens hoge

prijzen, voor de tarbotsoorten, de grote van 75 tot 90, de middenslag, van 50 tot 66 en de grieten van 35 tot 48. Ronde vissoorten waren er praktisch niet aan de afslag, de prijzen waren echter beneden peil, van 18 tot 20 voor de kabeljauw en de gullen van 6 tot 12 fr. De wijtingsoorten bekwamen slechts van 5 tot 6 fr. voor de grote en van 4 tot 5 voor de kleine. Alhoewel de kwaliteit uitstekend was, bleven de prijzen ver beneden de normale afnameprijzen van de vorige week, zowel de grote als de middenslag als de derde slag brachten het niet hoger dan van 6 tot 8 fr. Roggevissoorten waren zeer klein in aanvoer, dit belette niet dat de prijzen zeer laag waren, de keils van 15 tot 17, de roggen van 13 tot 15 en de halve mans van 10 tot 11 fr. De overige soorten waren eveneens beneden de normale prijzen. De opbrengsten van 40.030 fr voor de Z.403 tot 96.370 fr. voor de Z.482. De Kr. van 79.080 fr. voor de Z.495, tot 83.680 voor de Z.593. De Kustvissers van 3360 voor de Z.499 tot 28.880 voor de Z.517

DINSDAGMARKT

Slips 102 fr.

Vrij grote aanvoer, van de 12 vaartuigen kwamen er acht van de Noord, de overige waren kustvissers. De 2200 kgr tongen bekwamen nog hogere prijzen dan de vorige verkoopdagen, de grote van 100 tot 105, de bloks van 104 tot 108 en de fruits van 108 tot 112 fr. De middensorteringen bekwamen opnieuw de duurste prijzen, van 110 tot 116 voor de schone kleine en de kleine van 118 tot 122 fr. De kleine sorteringen lagen eveneens boven de 100 fr. van 119 tot 122 voor de TP en van 100 tot 102 fr. voor de slips, de gemiddelde prijs gaf 110,34 fr. het kgr. De tarbotsoorten lagen merklijk hoger dan gisteren, van 90 tot 100 fr. en de middenslag van 80 tot 92 fr. en de grieten van 45 tot 60 fr. De ronde vissoorten waren wel iets groter in aanvoer, maar de prijzen bleven konstant of zelfs lager : van 16 tot 18 voor de kabeljauw en van 4 tot 12 voor de gullevis. De wijtingsoorten bekwamen van 4 tot 6 voor de grote wijting en van 3 tot 5 voor de kleine. De grote en kleine totten bekwamen slechts de opvangprijzen. De platvissoorten lagen eveneens lager zodat werkelijk de minimumprijzen werden betaald, van 6 tot 7 voor de grote, middenslag en de 3e slag. De roggevis, bracht prijzen op die schommelden tussen de 15 en de 17 voor de keils, en de grote van 15 tot 17 fr. De tilten, van 9 tot 11 en de halve mans van 7 tot 8 dalend. De besommingen van 29.580 voor de Z.420 tot 76.670 voor de Z.563, en van 33.820 voor de Z.590 tot 69.570 voor de Z.400. De Kustvissers van 18.330 fr. voor de Z.785 tot 27.660 voor de Z.541.

WOENSDAGMARKT Dalende prijzen voor tongen

De aanvoer was niet bijzonder groot, er waren 14 vaartuigen aan de afslag, daarvan kwamen er zes

vaartuigen van de Noord, een van het Kanaal en zeven van de Oost. De duurste tongsoorten lagen \pm 30 fr. het kgr. lager dan de vorige verkoopdag, wat wel enigszins onverwachts uitviel. De 3800 kgr. tongen behaalden prijzen, die schommelden tussen de 88 en de 92 fr. voor de grote, van 86 tot 92 voor de bloks en van 82 tot 94 fr. voor de fruits. De middensorteringen lagen merklijk lager in verhouding met gisteren, van 82 tot 90 voor de schone kleine en van 92 tot 95 voor de kleine.

De kleinste slag bracht eveneens lagere prijzen op. De gemiddelde prijs bedroeg 86,64 fr.

De tarbotaanvoer was iets groter, doch ook hier waren de prijzen aan de lage kant, van 70 tot 102 voor de grote tarbots, van 40 tot 69 voor

de middenslag en van 45 tot 60 fr. voor de grieten. De ronde vissoorten waren eveneens in prijs gedaald zodat slechts van 10 tot 13 fr. werd bereikt voor de kabeljauw en van 4 tot 8 fr. voor de gullen. De wijtingsoroten en de totten bleven dezelfde prijs behouden dan de vorige verkoopdag. De platvisaanvoer was merklijk groter doch de prijzen bleven eveneens onder peil, van 6 tot 7 voor de grote, de middenslag en de 3e slag. De roggevissoorten bekwamen lagere prijzen dan de voorbije verkoopdagen, van 10 tot 12 voor de keils, en van 6 tot 7 voor de grote roggen. De opbrengsten schommelden tussen de 28.140 voor de Z.491 tot 48.780 voor de Z.591. van de Noord. De Oost van 4800 voor de Z.149 tot 29.390 voor de Z.543. De Z.444 van het Kanaal bracht 171.460 fr op.

— FR

NEDERLAND

GROTERE AANVOER VAN RONDVIS EN PLATVIS IN OKTOBER

De aanvoer van rond- en platvis was in oktober van dit jaar groter dan in september. De haringtreilers maakten redelijke vangsten, de uitkomsten van de drijfnetvisserij waren teleurstellend. Garnalen waren in grote hoeveelheden aan de markt; een aanzienlijke hoeveelheid moest voor veevoederdoeleinden worden afgevoerd.

In de verslagmaand werd 4.891 ton gezouten haring uitgevoerd voor een waarde van f 4,3 miljoen tegen 5.713 ton voor een waarde van f 4,5 miljoen in oktober 1963. Verzonden werd onder meer naar België (854 ton), West-Duitsland (1.851 ton), Frankrijk (568 ton), Noorwegen (155 ton), Rusland (1.000 ton), Israël (152 ton) en de USA (97 ton). De uitvoer van boking ontwikkelde zich bevredigend, de uitvoertotalen waren 673 ton en f 877.000 tegen 562 ton voor een waarde van f 705.000, in oktober 1963. De uitvoer van verse haring bedroeg in de verslagmaand 2.607 ton voor een waarde van f 1,3 miljoen tegen 2.735 ton voor een waarde van f 1,1 miljoen in oktober 1963. België nam 1.006 ton af, West-Duitsland (1.087 ton), Frankrijk 333 ton en Oostenrijk 141 ton.

De uitvoer van verse en bevroren zeevis bereikte in de verslagmaand een behoorlijk peil. De totalen waren 2.636 ton en f 6 miljoen tegen 2.092 ton en f 4,7 miljoen in oktober 1963. Afnemers waren onder meer België (589 ton), West-Duitsland (665 ton), Frankrijk (696 ton), Groot-Brittannië (266 ton) en Zwitserland (58 ton). In de verslagmaand moest men 1.389 ton verse

vis invoeren voor een waarde van f 2,3 miljoen tegen 1.533 ton voor een waarde van eveneens f 2,3 miljoen in oktober 1963. Leveranciers waren onder meer België (80 ton), West-Duitsland (649 ton), Denemarken (287 ton), Noorwegen (127 ton) en Groot-Brittannië (165 ton).

Men kon grote hoeveelheden garnaal uitvoeren. De verzending van gepelde garnaal bedroeg in oktober 1964 198 ton voor een waarde van f 1,4 miljoen tegen 188 ton voor een waarde van f 1,2 miljoen in dezelfde maand van 1963. Uitvoer geschiedde onder meer naar België (182 ton) en naar Frankrijk (15 ton). Er ging in de verslagmaand 521 ton ongepelde garnaal over de grens voor een waarde van f 873.000 tegen 400 ton voor een waarde van f 659.000 in oktober 1963. Afnemers waren onder meer België (91 ton) en Frankrijk (429 ton).

In de verslagmaand beperkte de viskonservenindustrie zich voornamelijk tot de verwerking van haring. De uitvoer bedroeg 876 ton voor een waarde van f 1,2 miljoen tegen 1.156 ton voor een waarde van f 1,5 miljoen in oktober 1963. In de verslagmaand werden grote hoeveelheden viskonserven ingevoerd, namelijk 683 ton voor een waarde van f 2,5 miljoen tegen 623 ton voor een waarde van f 2,2 miljoen in oktober 1963. Leveranciers waren onder meer Portugal (99 ton), Kanada (195 ton), Japan (199 ton), Peru (23 ton) en de USA (70 ton).

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	21-12-1964	22-12-1964
Grote schelvis	12.20-15.80	11.80
Middelmatige schelvis	9.—10.80	6.— 7.80
Kleine schelvis	7.60	.....
Kabeljauw	11.—18.—	7.80- 9.80
Gullen	9.—11.20	5.40- 7.20
Wijting	4.— 7.60	4.20- 6.—
Schaat	.....	.....
Zeebaars	6.60-10.40	4.40- 8.80
Leng	9.—15.80	7.60-15.20
Schartong	8.60-10.60	.....
Heilbot	33.20-58.—	24.60-55.—
Koolvis	15.—16.60	7.—12.60
Hondstong	4.60-16.—	10.60-17.60
Zeewolf	.....	6.60- 7.60
Platen	.....	.....

AFVAARTEN

DER VISSERSVAARTUIGEN

UIT DE

Oostendse haven

DONDERDAG, 17 december

O.217, IJsland
O.282, IJsland
O.129, IJsland
O.228, Noordzee
Z.543, Kanaal
O.249, Kanaal
O.235, Kanaal
O.180, Kanaal
O.147, West
O.77, West
O.225, West

O.66, Kanaal
O.15, West
O.305, Noop Head

ZATERDAG, 19 december

O.81, IJsland
O.317, IJsland
Z.418, IJsland
O.34, Kanaal

MAANDAG, 21 december

N.209, West
Z.560, Oost

VRIJDAG, 18 december

O.331, IJsland
O.69, Kanaal
O.35, Kanaal
O.254, Kanaal
O.295, Kanaal
O.174, Kanaal
O.275, Kanaal

DINSDAG, 22 december

Z.548, West

OOSTENDSE MARKT

IN CIJFERS

MAANDAG, 21 DECEMBER 1964

IJSLAND	Kreeften		
O.269	18	700	300 339.440
O.216	18	1050	— 541.360
KANAAL	Tong		
O.292	16	200	1000 174.360
O.151	14	180	1000 211.040
O.229	15	200	1500 283.730
WEST	Tong		
O.142	3	30	— 22.170
N.762	3	30	— 30.300
O.191	5	160	— 59.710
O.196	3	30	— 25.170
I.209	5	100	100 49.960
Z.560	9	100	200 80.990
O.225	2	30	— 25.630
O.154	4	60	— 9.800
O.369	5	150	— 74.540
NOORD			
O.165	4	60	— 40.980

DINSDAG, 22 DECEMBER 1964

IJSLAND			
O.80	19	1100	— 480.398
NOOP HEAD			
O.237	12	550	— 217.860
O.335	12	650	— 248.710
KANAAL	Tong		
O.329	12	150	— 91.480
O.188	12	80	900 142.260
O.118	16	200	1800 279.040
C.287	12	160	— 123.760
O.160	11	150	500 125.180
O.119	11	100	800 114.640
O.301	11	100	800 160.430
WEST	Tong		
O.327	3	40	100 31.010
O.77	4	70	— 31.260
N.819	5	40	— 23.875
O.147	4	30	300 45.810
Z.548	5	80	200 45.010
O.135	5	60	100 29.550
C.267	5	60	200 52.460
N.185	6	60	100 41.620
N.710	4	90	— 39.600
SANDETTIE	Haring		
N.753-734	1	—	5200 20.800
N.152-36	1	—	10300 47.780
N.3 -807	1	—	4900 22.540

WOENSDAG, 23 DECEMBER '64

KANAAL	Tong		
O.346	7	100	— 62.310
O.131	12	100	500 109.340
O.192	10	100	400 91.220
WEST	Tong		
N.765	3	50	200 40.260

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG, 17 DECEMBER '64

N.449	22.421	N.715	13.385
N.805	25.194	N.701	22.376
N.36-152	2.969		

MAANDAG, 21 DECEMBER 1964

N.701	9.251	N.720	12.944
N.818	22.543	N.737	26.300
N.805	7.922	Z.470	27.172
N.744	32.031	N.728	33.744
N.740	27.632	N.730	32.636
N.7	14.012	N.703	41.999
N.276	15.597	N.732	22.324
N.750	24.580		

DINSDAG, 22 DECEMBER 1964

N.706-726	1.265	N.790-788	1.686
-----------	-------	-----------	-------

WOENSDAG, 23 DECEMBER 1964

N.93	25.413	N.701	7.942
N.449	17.382	N.722	28.464
N.763	55.645	N.715	14.688
N.761	27.898		

VERWACHTINGEN

NOTA. — Gezien de feestdagen worden de verwachtingen onder alle voorbehoud gegeven, dit in biezonderlijkheid voor de Kanaal-vaartuigen.

MAANDAG 28-12-1964

IJsland: O.136 — O.242 — O.236 (600 b. vis) — O.85 (2300 ben, t.t.z. 230 schelvis, 780 kabeljauw en gul, 340 kools, 100 schelvis en totten, 50 wijting, 570 bonen, 50 heilbot en 180 wulven).

Kanaal: O.123 — Z.212 — O.175 Z.527 — Z.537 — O.176 — O.348 — O.326 — O.37 — O.312 — O.94 — O.26 — O.195 — O.239 — O.345 — O.38 — O.218 — O.266 — O.247 — O.112 — O.141 — O.120 — O.132.

Noop Head: O.124 — O.334 — O.231.

West: O.15 — O.147 — O.267 — O.77 — O.142 — O.196 — O.327.

MAANDAG OF DINSDAG:

IJsland: O.224 — O.250.

DINSDAG OF WOENSDAG:

Kanaal: O.114 — O.115 — O.156 — O.214 — O.159 — Z.509.

PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

Urtabel der overvaarten voor de week van 27 december 1964 tot 2 januari 1965

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende
Alle dagen te 10 en 15 u.

Afvaarten uit Dover

Alle dagen te 11 en te 16 u. (1)

(1) Op 31 december vervoert de 16 u. dienst ook een beperkt aantal voertuigen.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende
Dagelijks te 12 u.

Op 27 december en 2 januari bijkomende afvaarten te 01, 10 en 20.30 u.

Op 28, 29, 30 en 31 december bijkomende afvaart te 01 u.

Afvaarten uit Dover

Op 27 december afvaarten te 11.30 14 en 23.30 u.

Op 28 december afvaarten te 0.45, 11.30 en 23.30 u.

Op 29 en 30 december afvaarten te 11.30 en 23.30 u.

Op 31 december afvaart te 11.30 u.

Op 1 januari afvaarten te 12 en 23.30 u.

Op 2 januari afvaarten te 12, 14 en 23.30 u.

REDERS,

LEEST UW

VAKBLAD

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

Opvangregeling vis

Oostende	1	2	3	4	5	6	7	8
Vrijdag, 11 december	—	—	—	—	9.600	56.772		
Maandag, 14 december	1.282	3.619	2.756	863	203.500	3.768.675		
Dinsdag, 15 december	5.196	21.517	16.297	5.220	127.150	2.864.612		
Woensdag, 16 december	400	1.918	1.280	638	188.300	2.196.591		
donderdag, 17 december	421	1.373	966	407	3.486	22.464		
Vrijdag, 18 december	239	828	697	131	932	4.558		
Maandag, 21 december	6.950	31.000	17.605	13.395	153.680	1.998.490		
Dinsdag, 22 december	38.640	195.863	97.104	98.759	173.324	2.415.423		
Woensdag, 23 december	3.881	20.220	8.335	11.885	20.100	308.980		
TOTAAL	57.009	276.338	145.040	131.298	880.072	13.639.565	6,48 %	2,03 %

Zeebrugge

Donderdag, 17 december	19.099	72.921	47.938	24.983	86.883	620.230		
Maandag, 21 december	7.883	30.073	16.948	13.125	187.684	1.098.860		
Dinsdag, 22 december	9.375	47.273	20.156	27.117	47.661	502.290		
Woensdag, 23 december	9.375	46.583	20.156	26.427	42.431	560.000		
TOTAAL	45.732	196.850	105.198	91.652	364.659	2.781.380	12,54 %	7,08 %

Nieuwpoort

Maandag, 14 december	—	—	—	—	38.726	502.810		
Woensdag, 16 december	570	2.001	1.226	775	24.779	237.530		
Donderdag 17 december	1.834	7.074	3.943	3.131	8.695	86.945		
Maandag, 21 december	7.471	31.815	16.103	15.712	39.457	351.223		
Dinsdag, 22 december	291	952	626	326	782	2.951		
Woensdag, 23 december	12.573	52.010	29.546	22.464	21.487	177.432		
TOTAAL	22.739	93.852	51.444	42.408	133.926	1.358.891	16,98%	6,91 %

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

DE UITVOER VAN VISSERIJPRODUKTEN IN JUNI 1964

Het Sekretariaat van de Bedrijfsraad deelt mede:

Gedurende de maand juni 1964 werden 1.126 T. visserijprodukten voor een waarde van 30 mln fr uitgevoerd. Vergeleken met dezelfde maand van vorig jaar steeg de uitvoer met 390 T of 11,4 mln fr. De stijging had vooral betrekking op bewerkte bodemvis.

zaville en Burundi en Rwanda waren de biezonderste afnemers van de gepelde garnalen. De « overige » schaal- en weekdieren gingen naar West-Duitsland (0,9 T voor 153.000 fr), Zwitserland (0,5 T voor 104.000 fr) en Frankrijk (1,7 T voor 72.000 fr).

4. Viskonserven

De uitvoer van viskonserven daalde van 37 T tot 12 T of van 1.046.000 fr naar 577.000 fr. De kopers waren Italië (219.000 fr), Kongo-Leopoldstad (188.000 fr), Nederland (36.000 fr), Zwitserland

(22.000 fr), en Kongo-Brazzaville (15.000 fr).

5. Konserven van schaal- en weekdieren.

Nederland kocht 3,1 T voor 447.000 fr., Zwitserland 0,4 T voor 42.000 fr en Frankrijk 0,4 T voor 28.000 fr.

De uitvoer per soort en per land.

1. Verse vis.

Zoetwatervis ging vooral naar Frankrijk (13 T voor 977.000 fr), haring en makreel voor West-Duitsland en van bodemvis nam Frankrijk 320 T voor 12.339.000 fr., Nederland 75 T voor 2.207.000 fr., West-Duitsland 45 T voor 725.000 fr en het Verenigd Koninkrijk 24 T voor 1.185.000 fr.

2. Bewerkte vis.

Van de 384 T uitgevoerde bewerkte vis was er 381 T bewerkte bodemvis; deze ging naar Kongo-Leopoldstad (226 T), de Dominikaanse Republiek (54 T), West-Duitsland (32 T), Kongo-Brazzaville (32 T) en Honduras (30 T).

3. Schaal- en weekdieren.

Kongo-Leopoldstad, Kongo-Braz-

Soorten	Juni 1963		Juni 1964	
	Hoeveelheid (kg)	Waarde (fr)	Hoeveelheid (kg)	Waarde (fr)
1. Verse vis	559.207	14.439.211	488.581	18.026.793
Zoetwatervis	13.159	1.129.748	16.486	1.516.220
Haring	2.100	22.050	600	10.080
Sprot	—	—	—	—
Makreel	2.565	34.100	773	13.141
Overige bodemvis	541.383	13.253.313	470.722	16.487.352
2. Gezouten, gedroogde of gerookte vis	47.395	1.65.117	384.529	8.830.786
Gezouten haring	9.050	110.800	132	15.010
Gerookte haring	891	22.554	1.732	68.820
Sprot	900	31.600	1.740	58.126
Makreel	—	—	—	—
Overige	36.554	1.000.163	380.925	8.688.830
3. Schaal- en weekdieren	8.435	878.361	5.032	497.709
Ongepelde garnalen	—	—	200	22.506
Gepelde garnalen	643	55.047	1.555	134.534
Mosselen	—	—	—	—
Overige	7.792	823.314	3.277	340.669
4. Viskonserven	36.906	1.046.640	11.994	577.837
5. Konserven van schaal- en weekdieren	4.537	581.603	4.035	527.133
6. Vismeel	79.600	523.000	232.200	1.573.000
Algemeen totaal	736.080	18.633.932	1.126.371	30.033.258

Datum Vangsten Kgr F Min. Maks. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

21-12	15	153.100	2.010.890
22-12	25	214.500	2.444.078
23-12	4	18.700	312.435
	44	386.300	4.767.403

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

16-12	30	65.768	299.820
17-12	26	30.460	140.610
18-12	26	17.230	74.090
21-12	26	36.040	123.930

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

17-12	17	6.770	126.325	15.—	15.—
18-12	14	2.919	89.543	22.—	39.—
21-12	9	1.413	59.632	31.—	50.—
22-12	8	2.509	113.884	40.—	54.—
23-12	3	599	30.814	48.—	55.—
	51	14.210	420.198		

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

17-12	23	86.883	620.230	7,13
21-12	48	187.684	1.098.860	5,85
22-12	17	47.661	502.290	10,53
23-12	14	42.431	560.000	13,18
	102	364.659	2.781.380	7,50

SPROTAANVOER TE ZEEBRUGGE

17-12	17	88.080	330.330	4.—	4.—
18-12	17	57.080	171.490	3.—	3,10
21-12	5	9.200	25.450	3.—	3,60
23-12	4	2.595	8.770	3,10	3,50
		156.955	536.040		

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

17-12	23	1.778	169.030	90,50
21-12	48	2.608	267.900	108,72
22-12	17	2.253	248.600	110,34
23-12	14	3.882	336.340	86,64
	102	10.521	1.021.870	97,50

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

16-12	10	9.100	29.846	3.05	3.25
17-12	6	388	1.664	3.95	5.50
18-12	8	5.800	25.065	4.—	4.50
21-12	6	2.788	14.925	5.—	6.05

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

17-12	5	8.695	86.945
21-12	15	39.457	351.223
22-12	2	782	2.951
23-12	7	21.487	177.432

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

17-12	6	407	9.672	19.50	29.50	23.76
18-12	7	336	9.541	27.—	33.—	28.40
21-12	4	290	12.231	38.—	45.—	42.15
22-12	2	61	2.774	44.—	47.—	45.50
23-12	6	453	20.871	44.—	51.—	46.15

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

16-12	18	17.300	82.308	4.40	5.—
17-12	16	12.725	54.357	4.—	4.45
18-12	16	18.510	55.537	3.—	3.05
21-12	6	429	1.606	3.25	4.95
22-12	2	140	476	3.40	3.40

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

VRIJDAG, 18 DECEMBER 1964

Z.54—404	1	7.800	Z.475—481	1	6400	—	19.840
Z.233—454	1	28.200	Z.47	1	350	—	1.260
Z.264—B602	1	20.200	Z.45—479	1	2.450	—	4.350
Z.508—B601	1	30.000					

WOENSDAG, 23 DECEMBER 1964

Z.251	3	20	30	17.810	Z.591	5	200	50	48.780
Z.523	6	200	50	53.070	Z.444	14	1000	100	174.460
Z.495	12	250	70	79.080	Z.462	5	100	40	36.270
Z.593	12	250	70	83.680	Z.557	5	250	60	37.770
Z.482	10	200	100	96.370	Z.149	2	10	10	4.800
Z.184	6	200	50	62.000	Z.240	6	120	40	26.780
Z.270	2	25	25	10.210	Z.30	5	50	40	19.590
Z.526	6	100	60	43.520	Z.432	4	50	60	28.900
Z.517	3	50	40	28.880	Z.24	5	200	80	48.180
Z.466	3	50	40	20.750	Z.561	4	80	30	20.650
Z.445	6	100	80	45.510	Z.430	4	80	20	20.630
Z.403	5	100	50	40.030	Z.473	5	100	60	35.660
Z.499	3	50	35	3.360	Z.491	4	180	30	28.140
Z.201—544	1			27.150	Z.453	5	100	35	29.390
Z.410—577	1			27.300					
Z.493—751	1			10.500					
Z.475—481	1			18.300					
Z.47				2.040					

DINSDAG, 22 DECEMBER 1964

Z.186	7	200	80	55.920
Z.785	3	50	25	18.330
Z.590	4	150	40	33.820
Z.520	3	50	40	22.510
Z.541	3	100	50	27.660
Z.553	3	50	30	23.120
Z.550	4	80	30	38.870
Z.400	7	100	80	69.570
Z.471	7	250	70	57.580
Z.408	4	30	50	23.210
Z.420	4	100	30	29.580

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

MARKTBERICHTEN

ZEEBRUGGE

NIEUWPOORT

	21-12-1964	22-12-1964	23-12-1964
Grote tong — Grosse sole	96-100	100-105	88-92
Bloktong — Sole moyenne	96-100	104-108	86-92
Fruittong — Sole ¾	98-103	108-112	82-94
Schone kleine tong — Petite sole	98-109	110-116	82-90
Kleine tong — Toute petite sole	108-120	118-122	92-95
Grote tarbot — Turbot gros	75-90	90-100	70-102
Midd. tarbot — Turbot moyen	50-66	80-92	40-69
Varia — Divers	35-45	48-62	38-45
Griet — Barbue	35-48	45-60	45-60
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	6-7	6-7	6-7
Middelm. pladijs — Plie moyenne	6-7	6-7	6-7
Kleine pladijs — Petite plie	6-8	6-7	6-7
Deelvis — Portion	4-5	4-5	4-5
Kabeljauw — Cabillaud	18-20	16-18	1-0-13
Gul — Petit cabillaud	6-12	4-12	4-8
Keilrog — Raie radiée	15-17	15-17	10-12
Rog — Raie	13-15	13-15	6-7
Tilten	11-12	9-11	5-7
Scherpstaarten	11-12	7-11	5-8
Halve man	10-11	7-8	5-7
Grote wijting — Gros merlan	4-5	3-5	3-4
Kleine wijting — Petit merlan	5-6	4-6	4-6
Bot — Flet	6-8	5-6	3-5
Schar — Limande	5-7	5-7	5-7
Zeehaai — Aiguillat	5-7	4-6	4-5
Zeehond — Chien de mer	.....	.....	10-15
Robaard — Grondin rouge	5-6	.....	3-4
Knorhaan — Grondin	.....	.....	.....

	17-12-1964	21-12-1964	23-12-1964
	82	96	75-90
	80	90	70-85
	97	104	80-100
	106	108	85-100
	102	104	81-90
	.....	90	65-70
	75	80	.....
	55	60	47-50
	45	53	38-40

	6	6	6
	10-6	6-7	6
	5-4	4-5	4

	.....	25	12-20
	.....	22-15	9-15
	.....	.....	10-11
	.....	.....	6-8
	.....	10	6-7
	.....	8-10	4-6

	.....	5-4	4-5
	.....	4-3	3-4

	14-8	16-6	4-7
	.....	8	5-6
	.....	10-9	4-6
	.....	14	8-9
	.....	10	.....

GENT

VAN 12 TOT 18 DECEMBER
Driekwarttongen 140, voorkleine tongen 95, kleine tongen 65, grote tarbot 135, middelmatige tarbot 90, kleine tarbot 60, griet 110, middelmatige griet 85, kleine griet 45, grote iek 35-40, grote schelvis 74, middelmatige schelvis 45, rogvlerven 70-75, kabeljauw 65-86, repen gullen 72, wijting 22-27, makreel 28-34, repen zeebaars 60-68, ijle haring 22-27, gepelde haringshaai 58-70, heilbot 115, zalm 220, garnalen 42-80 en forel 85 fr.

BRUSSEL

VAN 12 TOT 18 DECEMBER
Driekwarttongen 135-148, kleine tongen 75, grote tarbot 130-140, kleine tarbot 68, middelmatige griet 90, kleine griet 65, grote iek 36-45, iek 3e slag 28, grote schelvis 70-82, kleine schelvis 40, rogvlerven 72-80, kabeljauw 68-85, repen gullen 74, wijting 24-30, makreel 35-42, rode knorhaan 42, repen zeebaars 65-74, ijle haring 25-32, heilbot 120, garnalen 68-85 en forel 90 fr.

Zeevisgroothandel ziet de toekomst met zeker pessimisme tegemoet

VEEL MINDER TONG, MAKREEL EN WIJTING

Wij lezen in een verslag omtrent de Hollandse visgroothandel in 1964 het volgende:

Bij het opmaken van de balans over het jaar 1964 meent de Zeevisgroothandel, dat een zeker pessimisme ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling niet misplaatst lijkt. Vergeleken met het gemiddelde van de aanvoer in de vier voorafgaande jaren 1960-1963, nam de aanvoer van een aantal vissoorten in 1964 niet onbelangrijk toe.

Voor wat betreft verse haring, bedroeg de toename circa 13 procent; van kabeljauw eveneens 13 procent, van koolvis 44 procent en van schol 17 procent. Een zeer opvallende toename, namelijk met bijna 100 procent vertoonde de aanvoer van schelvis.

Daarentegen nam de aanvoer van enkele andere vissoorten, wederom vergeleken met het gemiddelde van eerdergenoemde 4 jaren, helaas belangrijk af. Zo was de aanvoer van makreel 28 procent minder; van wijting 40 procent minder en van tong 57 procent minder.

De kwaliteit van de aangevoerde vis was tamelijk uiteenlopend.

De handel heeft het toegejuicht dat de rederij ook in 1964 wederom een aantal reizen ter verre visserij heeft kunnen maken, meer regelmaat in de aanvoer van deze visserij zou echter wel wenselijk zijn.

Zeer te betreuren blijft het, dat de aanvoer van tong nog steeds belangrijk blijft beneden het peil van enige jaren geleden. Door de geringe aanvoer van dit artikel bereikte de marktprijs dezer vissoort een hoogte als nimmer te voren. Hetzelfde geldt ten aanzien van makreel gedurende een groot gedeelte van het jaar.

Ondanks het feit, dat de bevoorrading van het binnenland, door ruimere aanvoer van schelvis, kabeljauw en koolvis, een verbetering te zien gaf, moesten ter voorziening in bestaande tekorten aan bepaalde gevraagde vissoorten (onder andere de grotere soorten kabeljauw en koolvis en filets daarvan) toch nog een zeer belangrijke hoeveelheid zeevis worden geïmporteerd.

Over het geheel waren alle aangevoerde Noordzeevissoorten zeer prijshoudend en zij vonden gereede afzet in binnen- en buitenland.

Voor de handel op het binnenland ondervond dikwijls moeilijkheden door de zeer geringe aanvoer van zeevis in het midden der week. Een betere spreiding van de wekelijkse aanvoer zou een welkome verbetering betekenen.

In verband met het ernstig tekort aan geschoolde arbeidskrachten en met de steeds meer toenemende vraag naar vis-in-gefileerde vorm, had de groothandel ook op dit terrein met talloze moeilijkheden te kampen.

Het laat zich aanzien dat de totale eksport van verse haring in 1964 iets hoger zal zijn dan in het jaar 1963, toen er 21.784 ton werd uitgevoerd.

De eksport naar België zal vrijwel gelijk blijven aan 1963, namelijk 6.939 ton.

De uitvoer naar West-Duitsland nam zeer belangrijk toe, namelijk van 7.782 ton in 1963 tot circa 12.000 ton in 1964.

Daartegenover staat evenwel een sterke vermindering van de uitvoer van verse haring naar Frankrijk (in 1964 vermoedelijk circa 3500 ton tegenover 6.213 ton in 1963).

De eksport naar Oostenrijk en Tsjecho-Slowakije bereikte een vrijwel gelijke hoogte als in 1963 (samen 715 ton).

In tegenstelling tot de laatste jaren toen de totale eksport van verse en bevroren zeevis onafgebroken toenam, moet over 1964 helaas een achteruitgang worden vastgesteld.

Deze totale achteruitgang is in hoofdzaak toe te schrijven aan de sterk verminderde uitvoer naar Frankrijk (circa 9.500 ton in 1964 tegenover 11.946 ton in 1963); naar Italië (circa 1.600 ton in 1964 tegenover 2.095 ton in 1963), alsmede naar de Verenigde Staten van Amerika (circa 700 ton in 1964 tegenover 1057 ton in 1963).

Deze sterk teruggelopen uitvoer naar genoemde drie landen vindt op zijn beurt weer zijn oorzaak in de nog steeds onvoldoende aanvoer van het zo belangrijke eksportartikel tong.

Daar tegenover staat een zeer belangrijke toename in de uitvoer naar Engeland (circa 3750 ton in 1964 tegenover 2444 ton in 1963), hetgeen ongetwijfeld aan de nog steeds toenemende aanvoer van schol is te danken.

De eksport naar West-Duitsland zal circa 100 ton lager zijn dan in 1963, toen 7591 ton zeevis werd uitgevoerd.

De uitvoer naar België en Zwitserland bewoog zich ongeveer op hetzelfde niveau als in 1963, toen naar genoemde landen respectievelijk 7981 ton en 716 ton werd geëxporteerd.

Geveesd moet worden dat de eksportmogelijkheden er door in de loop van 1964 sterk verhoogde opvangprijzen voor schol en bepaalde rondvissoorten op onze markten niet gunstiger op geworden zijn.

Ondanks het feit, dat uitbreiding der Nederlandse vissersvloot met de meest moderne eeheden nog steeds voortgaat, lijkt een zeker pessimisme ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van de zeevisgroothandel niet misplaatst.

Nieuwe hektrawlers voor IJmuiden

De visserijmaatschappij Cornelis Vrolijk n.v. te IJmuiden heeft opdracht gegeven aan de n.v. Sleephellingmaatschappij Scheveningen om twee hektrawlers te bouwen voor haar rekening. Deze schepen zullen worden uitgerust met een 1320 PK Deutz Dieselmotor waardoor zij tot de krachtigste eenheden van de Nederlandse zeevissersvloot zullen gaan behoren. Tot dusver is het sterkste motorvermogen aan boord van Nederlandse hektrawlers niet hoger dan 1200 PK. De nieuwe hektrawlers worden voorts uitgerust met diepvriesinstallaties. De kiel van de eerste hektrawler, die in Scheveningen gebouwd zal worden, wordt gelegd onmiddellijk nadat de in aanbouw zijnde zijtrawler van de rederij Kwakkelstein te Vlaardingen te water is gelaten. Dit wordt dan de VL.2 Olivianus.

De visserijmaatschappij Kennerland te Katwijk aan Zee zal eveneens een nieuwe hektrawler aan de vloot toevoegen. Waarschijnlijk zal de scheepswerf De Dageraad van Boort te Woubrugge deze hektrawler bouwen. Op deze werf is reeds in aanbouw een hektrawler voor de rederij J. C. Pronk te IJmuiden. Deze werf heeft voorts twee hektrawlers voor Israël op het programma. Bij Seymonsbergen te Amsterdam wordt momenteel hard gewerkt om de nieuwe hektrawler voor de rederij Jackson te Scheveningen af te leveren.

LOONEISEN

Het Aktiekomitee heeft de Redersvereniging voor de Nederlandse Zeevisserij het resultaat van een door het komitee onder de treilvisserij gehouden onderzoek bekend gemaakt. Ook het Ministerie van Landbouw en Visserij is ingelicht. Al enige maanden geleden heeft dit door de niet erkende werknemersorganisatie Onafhankelijk Verbond voor Bedrijfsorganisaties (OVV), gestimuleerde komitee een referendum uitgeschreven, dat door de treilerbemanningen onder «voor» of «tegen» moest worden getekend. Ruim negentig procent van de vissers, heeft volgens het komitee onder de kop «voor» een handtekening gezet, wat betekent dat zij in 1965 slechts willen varen op vast loon van f 400 per maand benevens een percentage van de besommingen (1 procent van verse en 1,3 procent van zoute vis). Deze looneisen zijn gelijk aan de aanvankelijke stakingseisen, die aan het begin van dit jaar door de bij de OVB aangesloten vissers bekend werden gemaakt. In een brief aan de redersvereniging nodigt het komitee deze organisatie uit om besprekingen te voeren over de arbeidsvoorwaarden. Het ligt in de bedoeling, aldus deelde de OVB-leider Jaap Koning mee, dat als men niet tot overeenstemming komt de treilvissers voor het jaar 1965 niet zullen monstern. Volgens de heer Koning zouden sommige vissers nu al hebben aangekondigd dat ze hun laatste reis maken. Gewoonlijk wordt er tussen 29 december en 3 januari voor het nieuwe jaar gemonsterd. Op maandag wordt in Den Haag een vergadering gehouden die de hele dag zal duren. 's Morgens komt men bijeen met de motordrijvers, een groep die een sleutelpositie inneemt, 's middags is er een openbare ledenvergadering.

LEEST HET VISSERIJBLAD

DUITSE MATROOS VERDRONKEN

Zaterdag om half negen is de West-Duitse matroos H.P.P. Kahle uit Minden in de IJmuider Haringhaven verdronken. Hij verliet volgens de Velsse politie in beschonken toestand het Mexicaanse vissersvaartuig Tuxpan. Hij raakte evenals zijn 20-jarige collega H.E.H. te water. Laatstgenoemde werd gered door een 31-jarige matroos van het Portugese Senhor Dos Mareantus. Men heeft lange tijd vergeefs naar Kahle gedregd.

Markt IJmuiden

VAN DAG TOT DAG

Aan de donderdagmarkt verschenen slechts 12 vaartuigen. Zij zorgden voor een aanvoer van 1710 kisten vis waarvan 35 tong en tarbot, 240 schelvis, 100 wijting, 200 kleine gul, 960 haring, 140 schol, 35 diversen.

De visserij in de Ierse Zee leverde de schamele dagvangsten op van gemiddeld 30 kantjes haring. In de Noord ging het een stuk beter. Men deed daar regelmatig trekken van tegen de 50 manden hoops, voornamelijk kleine schelvis, koolvis, wijting en gul. De tongvisserij ging nog lang niet naar wens. De grote kotters brachten per trek 20 kg van deze vissoort boven water, de kleine vaartuigen nauwelijks de helft.

De vrijdagmarkt werd bezocht door 36 vaartuigen. Zij losten 6300 kisten vis waarvan 220 tong en tarbot, 1.680 schelvis, 260 radio, 240 wijting, 220 gul en kabeljauw, 150 koolvis, 2.200 spanharing, 23 makreel, 480 sprot, 640 schol en 160 diversen.

Vanuit de Ierse Zee kwamen weer zuinige meldingen binnen. De beste vangsters brachten het tot een dagtotaal van 50 kantjes haring maar de meeste vaartuigen konden nauwelijks de helft scheep zetten. De visserij in de Noord bleef met trekken van 45 manden hoops vrij goed. Dat kan niet worden gezegd van de activiteiten van de loggers en kotters. Zij moesten weer met zeer schrale tongvangsten genoegen nemen. Het gemiddelde lag op 10 kg per trek. Ook de schol laat zich moeilijker vangen. Van deze vissoort kwamen per trek niet meer dan 2 tot 3 manden over het algemeen kleine exemplaren aan boord.

Aan de maandagmarkt verschenen 102 vaartuigen. Zij zorgden voor een aanvoer van 8.560 kisten waarvan 710 tong en tarbot, 1.480 schelvis, 280 radio, 490 wijting, 200 gul en kabeljauw, 380 koolvis, 1150 haring, 3.150 schol, 720 diversen.

In de Noord werd voor het eerst sinds lange tijd weer wat makreel verkend. Het liep weliswaar niet over maar de schippers die zich overigens niet over de gevangen hoeveelheden uitlieten willen toch niet mopperen. In de Ierse Zee werden de laatste weken zeer uiteenlopende resultaten behaald. Verschillende schepen zijn nu op de thuisreis om de bemanning gelegenheid te geven de Kerstdagen in de huiselijke kring door te brengen. Het ene vaartuig heeft amper 80 kantjes haring in de ruimen, het andere zesmaal zoveel.

Dinsdag zorgden 30 vaartuigen voor een aanvoer van 6.480 kisten vis, waarvan 75 tong en tarbot, 1180 schelvis, 590 wijting, 300 gul en kabeljauw, 10 koolvis, 3600 haring, 70 makreel, 650 sprot, 240 schol, 125 diversen.

De visserij in de Noord vertoonde ongeveer hetzelfde beeld. Dit betekende dus trekken van 40 manden hoops, voornamelijk kleine schelvis en wijting. Af en toe werd er ook een enkel makreeltje scheepgezet. In de Ierse Zee viel er met dagvangsten van hooguit 40 kantjes haring zeer weinig te verdienen. Ook de tongvisserij vertoonde weer hetzelfde teleurstellend karakter van de laatste dagen. Overigens bevinden zich niet zoveel Nederlandse schepen op zee. Het gros ligt in de thuishavens met het oog op de naderende Kerstdagen.

Mooie besomming voor KW.15

„Rijnmond 1”

De KW.15 Rijnmond 1, de hekreier van de Katwijkse rederij N. Parlevliet jr, heeft tot nu toe voor 1964 een miljoen gulden besomd. Dit is voor het eerst in de geschiedenis van de Nederlandse zeevisserij een dergelijk resultaat werd geboekt. De Rijnmond is al weer op zee en zal dus nog wel een stukje boven het miljoen komen.

SCHOTTEN IN DE LEER BIJ ONZE NOORDERBUREN

Om de haringvaarders toe te laten zich te bekwamen in de haringvisserij, meer bepaald in de treiltechniek, deed de «Herring Industry Board» onlangs een voorstel om op zijn kosten studiereizen te ondernemen naar het kontinent. De Nederlanders, de Denen en de Zweden zouden hun leermeesters worden.

Dit aanbod kent vanzelfsprekend een groot succes. Tot nog toe kwamen reeds 85 aanvragen binnen van schippers die in aanmerking wensden te komen. Vooral de Schotten blijken zeer geïnteresseerd. En met reden.

Het gaat immers onze gerokte kollegas niet voor de wind in de haringvisserij. Ook dit jaar waren de resultaten met hun drijfnetten alles behalve schitterend. De voorzitter van voornoemde raad had reeds eerder op de ondoelmatigheid van hun verouderde methode gewezen en aangedrongen op een radicale omschakeling. Nu blijkt het menens te zijn en de reacties van de Schotse schippers op het voorstel bewijzen wel dat ze hebben ingezien dat er nog wel iets te leren valt op het kontinent.

Volgens een mededeling in de «Fishing News» van 11 december jl. stak op woensdag 9 december een eerste groep Schotse schippers van wal met Holland als bestemming. Aan boord van Nederlandse vaartuigen waar zij voor de gele-

genheid deel uitmaken van de Nederlandse bemanning, stevenden zij de daaropvolgende maandag naar de visgronden in de Noordzee.

Men hoopt dat deze reizen die een week zullen duren heel leerrijk zullen zijn en het verwachte nut zullen opleveren, want volgend jaar reeds wil men de treiltechniek bij de haringvangst lanceren. Gezien het speciale type van motor die de Schotse «drifters» gebruiken, zal er wel dienen in span gevist te worden en de vruchten die dergelijke methode bij de Europeanen afwerpen is de schotten evenmin ontgaan.

Alles bij elkaar genomen kan de omschakeling voor de Schotten een goede zaak worden. Natuurlijk zal niet iedere schipper de gelegenheid krijgen zich te vervolmaken in een Nederlandse, Deense of Zweedse haven maar het staat nu reeds vast dat begin volgend jaar een nieuwe groep naar Zweden en Denemarken vertrekt. De «Herring Industry Board» verwacht dan ook dat de begunstigden hun opgedane kennis en ervaring aan hun kollegas zullen overbrengen.

Tot slot hoeft het niet betoogd te worden dat de Hollanders zich geveleid voelen terecht als meesters in de haringvangst erkend te worden, naast hun gastvrijheid hebben ze bovendien ten behoeve van de Schotse vissers een theoretisch boekje over de techniek van de haringvisserij uitgegeven. — T.S.R.

Aanvoer en opbrengst in de Rijksvishallen te IJmuiden

VISSOORT	NOVEMBER 1964		NOVEMBER 1963	
	Aanvoer in kg	Opbrengst	Aanvoer in kg	Opbrengst
Verse haring	3.848.177	1.278.969	1.388.227	504.062
Jonge haring (toters)	20.000	2.247	—	—
Gez. haring	207.090	109.091	174.960	65.184
Makreel	383.494	141.500	1.137.238	430.366
Gez. makreel	24.660	11.344	450	263
Sprot	101.450	43.439	19.998	7.992
Pilchards	56.275	6.020	32.307	5.953
Schelvis	1.369.237	442.522	696.956	331.992
Kabeljauw	560.858	407.263	200.574	241.971
Koolvis	470.589	244.395	257.716	187.775
Wijting	249.043	95.440	191.282	98.782
Leng	20.348	15.602	10.519	7.998
Heek	9.011	10.926	4.186	4.975
Poon	7.083	4.137	19.162	7.584
Wolf	3.088	2.383	45	51
Zeebaars	13.699	7.556	53.798	26.732
Hammen	3.495	9.912	1.090	3.684
Haai	35.189	20.380	25.316	15.151
Schol	987.024	673.546	876.858	557.102
Bot	9.132	4.140	3.383	1.171
Schar	35.615	18.862	19.573	10.391
Tong	276.633	1.704.503	165.975	1.064.738
Tarbot	72.338	238.232	50.980	168.030
Griet	5.889	15.997	3.796	10.360
Tongschar	2.564	4.471	2.493	5.237
Schartong	924	859	1.191	1.379
Heilbot	2.266	5.855	1.505	5.433
Rog	8.168	4.644	7.569	5.457
Vleet	4.448	3.631	3.345	4.257
Gek. garnalen	34.720	36.387	8.495	6.301
Kreeft	3.095	1.822	1.479	1.236
Inktvis	205	244	4.373	5.290
Diversen	5.192	2.819	3.702	1.865
Konsignaties	7.440	7.206	5.436	5.316
	8.838.639	5.576.344	5.373.977	3.794.078

Brief uit Yerseke

Nr 1009 Yerseke 19-12-1964

« Gesneden maar niet genezen ».

Deze oude en hier zeer bekende uitdrukking vinden we niet onwaardig in verband met hetgeen we vorige week schreven. We schreven toen dat het doel en streven van de « Zevibelisten » en vooral dat van hun voorzitter de heer Lockefeer in de Provinciale Staten werd afgekraakt. En wat lezen we nu in ons streekblad. De voorzitters van alle bij « Zevibel » aangesloten verenigingen zonden een telegram waarin zij hun gehechtheid en vertrouwen in de voorzitter Lockefeer hartstochtelijk bevestigden. « Waar is oprechter trouw... of blindheid? » De mosselafname, zoals altijd en ieder jaar om deze tijd daalt. Niets angewoons dus. Wel niet zo gewoon is dat ongeveer iedere week rond de 6000 X 100 kg Deense mosselen op de verwaterplaatsen worden ge-

lost. Dit gebeurt (onnodig te zeggen) niet met de bedoeling ze daar te laten liggen maar wel om ze te verzenden. Dat dit geen voordeel is voor de Nederlandse kwekers behoeft geen nadere uitleg. De stemming onder de mosselboeren, toch reeds niet best met in het vooruitzicht de verdwijning van de voorhen zo prima werkende « Centrale » die nu reeds op stervens ligt en enkel op de genadeslag wacht, wordt door die onzes inziens nogal grote mossel-invoer er bepaald niet beter op. Ten opzichte van de tijd die « De Centrale » nog zal worden gelaten heersen verschillende meningen en worden de meest uiteenlopende gissingen gemaakt. Zouden de twee kwekers die enige maanden geleden verzochten hun mossels te verhandelen buiten « De Centrale », hun aktie hebben doorgezet dan was « De Centrale » nu reeds verleden tijd. Want dat het Produktschap die dit verzoek af-

wees niets en ook niets te zeggen heeft bleek weer kort geleden. Enige kwekers buiten « De Centrale » verzochten het Produktschap als kweker tot de organisatie te worden toegelaten. Drs Van Dijk, de voorzitter van het Produktschap heeft niets nagelaten dit te verhinderen maar al spoedig bleek de onmacht, de totale machteloosheid van Van Dijk want de aanvragers werden lid. Wel een echech voor heer Van Dijk. Als dit misschien het eerste is, het laatste zal het vast en zeker niet zijn. Zoals onze lezers weten werd en wordt enorm geknoeid bij de levering van mossels door de kwekers via het kantoor te Bergen op Zoom aan de handelaars. Om dit nu tegen te gaan of zeker belangrijk te verminderen zullen straks de partijen mossels die in nogal grote schepen worden aangevoerd onderzocht en gecontroleerd worden met een soort boor. Men kan daarmee in alle hoeken en kanten van de met mossels gevulde scheepuimen monsters bovenhalen. Wat zonder boor eigenlijk niet kan en zodoende voor de brutale kwekers veel gelegenheid bleef

tot knoeien. Dat die boor mits goed en op de juiste manier gehanteerd het knoeien zal bemoeilijken valt licht te begrijpen. Maar nu stelt zich een vraag en wel deze: « Wordt die boor aangeschaft om de oppositie tevreden te stellen? » Want zij die hun mossels buiten « De Centrale » om wilden verhandelen vroegen dit niet in de laatste plaats om reden van de knoeierijen bij de leveringen. Houdt die boor en het niet doorzetten van de aktie om vrij te komen van « De Centrale » verband met elkaar? Ieder die er wat van weet werd en wordt getracht de ontevredenen te paaien met beloften. Dat daar later niet zo heel veel van wordt nagekomen belette toch niet te bereiken da de opstandigen hun opstand opgaven en weer in het gelid liepen zoals voorheen. In dit opzicht is reeds zo dikwijls en zoveel gemodderd door de leiding dat men zich niet behoeft te verwonderen dat de boor de oppositie in de grond boort of boren zal. Wat er ook van zij, « De Centrale » wordt er niet door gered. Het scherp geslepen Damocleszwaard hangt aan een heel dun draadje het « monster-monopolie » boven het hoofd. Wanneer breekt het draadje of wordt het doorgesnipt. Maar toch of ondanks alles « Het Kerstfeest » nadert weer en is misschien reeds voorbij als dit briefje onder de ogen der lezers komt. « O, Kerstnacht, schooner dan de daegen » laat Vondel de Rey zingen in de Gysbrecht van Aemstel. Zouden wij en onze lezers dat een kunnen nazeggen wetende dat in die nacht het licht de duisternis overwon. We zouden daaraan meer dienen te hechten dan aan genoegens die Kerstfeest vrijwel alle lagen der maatschappij biedt. Zich in dit licht geplaatst te weten geeft weer hoop voor de toekomst. Voor tijd en eeuwigheid. Mochten we Guido Gezelle leren nazeggen « Ik ben een blomme en bloeie voor uw ogen. Geweldig zonnelijk, dat eeuwig onotaard. Mij nietig schepselken, in leven wilt gedogen, en na dit leven mij het eeuwig leven spaart. Laat alles zijn voorbij, gedaan, verleden. Dat afscheid tussen ons. En diepe kloven spant; Laat morgen avond al. Dat heen moet henen treden. Laat Uw oneindig licht, mij zien in 't Vaderland. Dan zal ik vóór... O neen niet vóór Uw ogen. Maar naast U, nevens U. Maar in u bloeien zaan (spoedig) zo gij mij, schepselken, in 't leven wilt gedogen, zo in Uw eeuwig licht, gij mij laat binnen ». (Een gedeelte uit Gezelle's: Ego Flos).

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

	17-12-1964	18-12-1964	21-12-1964	22-12-1964
Tongen, grote — Sole, grosse	7.03- 6.81	6.92- 6.56	7.11- 6.62	7.23- 7.09
3/4 tongen — 3/4 sole	7.16- 6.70	7.20- 6.77	6.59- 6.14	6.61- 6.49
Bloktongen — Sole moyenne	8.97- 7.75	9.11- 8.71	6.64- 6.28	7.08- 6.79
Voor-kleine — Petite	9.72- 9.28	10.02- 9.60	8.15- 7.50	8.64- 8.20
Kleine — Toute petite	8.72- 7.85	9.55- 8.83	8.45- 7.37	7.75- 7.21
Tarbot, groot — Turbot, gros	7.40- 6.80	7. — 6.10	6.50- 5.80	6.60- 6. —
Middel — Moyenne	.....	.....	234. — 162. —	238. — 190. —
Kleine — Petite	.....	.....	172. — 158. —	172. —
Griet — Barbue	184. —	192. — 180. —	172. — 158. —	172. —
Middel — Moyen	.....	166. —	198. — 88. —	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	50. — 46. —	46. — 36. —	23. — 18. —	23. — 22. —
Kleine iek — Petite	50. — 45. —	45. — 36. —	22. — 17. —	25. — 22. —
Iek 3e slag — 3e sorte	48. — 47. —	40. — 34. —	22. — 18. —	23. — 22. —
Platjes — Toute petite	55. — 52. —	42. — 38. —	26. — 20. —	25. — 22. —
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	60. — 43. —	46. — 32. —	35. — 18. —	27. — 22. —
Middel — Moyen	.....	65. — 58. —	33. — 22. —	27. —
Kleine — Petit	77. —	55. — 45. —	25. — 18. —	31. — 17. —
Heek, grote — Merlu, gros	57. — 31. —	23. — 15. —	19. — 10. —	18. — 15. —
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	49. — 31. —	44. — 36. —	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	22. — 19. —
Gullen — Petit cabillaud	.....	50. — 48. —	34. — 32. —	34. — 30. —
Hozemondhamme — Baudroie	61. — 16. —	48. — 16. —	36. — 15. —	41. — 15. —
Wijting — Merlan	.....	194. —	.....	150. — 114. —
Schar — Limande	34. — 13. —	25. — 13. —	22. — 10. —	18. — 10. —
Steenschol — Sole limande	32. — 16. —	36. — 22. —	27. — 21. —	32. — 10. —
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	45. — 37. —
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	36. — 34. —	28. —	28. —
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	37. — 15. —	18.80-15. —	20.20-15. —	19.40-15.20
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	26. —	28. — 25. —	32. — 13. —	16. — 5. —
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	5.60- 5.40	5.70- 5.30	5.70- 4.70
Steur — Esturgeon	.....	100. —	50. — 36. —	38. — 26. —
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	34. — 32. —	48. — 30. —	40. — 28. —
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....
Bot	27. — 14. —	11. — 10. —	.....	8. — 4.90
Mol	.....	.....	.....	.....
Zalm	6.50	.....	5.20	.....

Ir. Tienstra directeur van de visserijen

Ir. T. J. Tienstra, tot nu toe directeur van de economische tuinbouw- en visserijaangelegenheden, wordt als directeur economische en tuinbouwaangelegenheden opgevolgd door ir. D. Vries, tot voor kort Nederlands landbouwattaché te Kopenhagen. Ir. Tienstra zal zich voortaan als directeur der visserijen geheel aan de bedrijfstak visserij kunnen wijden.



'T IS GOED

*'t Is goed in 't eigen hart te kijken
nog even voor het slapen gaan
of men van dageraad tot avond
geen enkel hart heeft zeer gedaan.*

A.N.

De muggezifter zou beter zijn mond houden! heb ik dikwijls op de kaai horen verkondigen, want de waarheid mag niet altijd gezegd worden en de pot verwijt de ketel dat hij zwart is...

Wij, muggezifters van de kust, aanvaarden alle waarheden van de grootte van een koe; wij hebben daarom ook in de laatste tijd zoveel mogelijk gezwegen, maar nu het Kerstdag wordt en wij, zoals alle mensen van goede wil, de vrede verwachten, nu moeten wij onze taak volbrengen en ons kerstliedeke zingen, ieder op zijn beurt en ieder op zijn manier.

Misschien, als wij in het eigen hart durven kijken, zullen wij beseffen dat wij iemand hebben «zeer» gedaan en dat zullen de os en de ezel niet dulden.

I

Het kind dat in de Kerstnacht werd geboren zou later veroordeeld worden tot de kruisdood. Onder het symbool van het kruis werden sindsdien oorlogen ontketend en martelaars geofferd; het kruis is uit de wereld niet meer weg te denken.

Is het in dezelfde betekenis van offer en dood dat VICTOR het kruis heeft opgenomen om als een moderne Pieter de Kluisenaar, een kruistocht te prediken en aldus de geboorte van een kind in die verre Kerstnacht te huldigen en te eren?

Ik weet niet of VICTOR al dan niet regelmatig aan het Kerstekind denkt, dat is tenslotte zijn persoonlijke zaak en zijn persoonlijk recht, maar ik kan niet geloven dat VICTOR zijn kruistocht met diep godsdienstige gevoelens is begonnen; waaruit zou volgen dat zijn vlag een verkeerde lading moet dekken. En als het zo is, dan had VICTOR geen houten kruis maar een ijzeren scheepsanker moeten torsen, zo verondersteld mag worden dat zijn tocht geen kruistocht was maar een poging om de levensmogelijkheden van de visserij te bevorderen.

Eigenlijk draag ik VICTOR geen kwaad hart toe; eigenlijk zou ik VICTOR moeten benijden. Hij gaat door het leven op een moderne manier: hij verzorgt zijn reclame: hij gaat door het leven met een onbekommerd hart: want wanneer men met hem lacht, haalt hij een andere en grotere stunt uit!

Een dergelijke levenswandel zou moeten onbesproken zijn; men zou hem moeten met rust laten; hem een stille werker laten zijn, die in de vergetelheid zijn resultaten zoekt, want het is niet goed gedurig voor de TV en de pers te komen: de mensen zouden kunnen twijfelen aan de waarachtigheid en het nut van dergelijke akties.

Het is Kerstdag en ik wil in het eigen hart kijken: ik geloof niet dat VICTOR zelf naar de TV loopt en zelf de pers uitnodigt. Ik wil geloven dat VICTOR het goed meent met de visserij.

Dat ik niet wil geloven dat zijn werk enig nut kan hebben, is mijn persoonlijke zaak en mijn persoonlijk recht.

II

Men vraagt me in mijn eigen hart te kijken.

Ik heb het gedaan en ik krijg medelijden met mezelf. Het is geen aangenaam werk te moeten muggeziften; men moet de vuile was aan de draad hangen; men moet de sluwe geheimpjes openbaar maken en men moet de kwade bedoelingen van Jan en Pol in de gazet publiceren. Het is niet aangenaam, het is triestig en ten lange laatste voelt men zich bedreigd.

Als ik op de kaai sta, kijk ik angstig rond of niemand me in het water zal stoten; als ik me op de Opex een partij wil manillen, blijf ik vrezen dat iemand's vuist mijn neus zal zoeken en als ik in Zeebrugge rondloop, wordt ik met de vinger nagewezen. Het is niet aangenaam.

Ik voel me de beul van Londen; het vonnis dat anderen hebben uitgesproken moet ik volvoeren en de laagste en ergste vloeken worden naar mijn hoofd geslingerd.

Als alles zou goed gaan, als iedereen het goed zou menen, als iedereen zou aanvaarden dat er bazen en knechten zijn, dat een pen zo dienstig kan wezen als een visplank, een relatie zo nuttig is als een decca, dan zou er geen muggezifter moeten zijn, want er zou geen jaloersheid heersen, geen pretentie en geen onrechtvaardigheid.

Maar zo lang een moeder geen bed KRIJGT om haar kind te kopen en met haar zwangere schoot in een stal moet kruipen bij een os en een ezel, zo lang zal er gemuggezift worden om het onrecht, de nijd en de afgunst te kunnen aanklagen.

Ik wens u een kalme Kerstnacht.

III

't Is goed dat er allerlei soorten mensen bestaan, goeden en braven, slechten en schurken, want moest iedereen gelijk zijn, dan zou ik mijn drukinkt mogen uitzuipen en met een zwarte mond trachten een ander baantje te krijgen.

Maar voor de zoveelste keer wordt het Kerstnacht en voor de zoveelste keer moeten we vaststellen dat er niets veranderd is. De wereld blijft vechten, de mens blijft hunkeren, de diktator blijft moorden en de goede huisvader blijft gekweld met zorgen over zijn kinderen. Ook in de visserij is er niets veranderd.

Ik kan nu nog zoveel aanklagen als ik wil, iedereen blijft zijn gedacht doen, leeft als een vat vol argwaan, spreekt als een profeet, vecht om de tegenstander klein te krijgen en denkt één dag op de 365 dat het Kerstdag is en dat hij verstandiger zou moeten worden. 't Is goed!

't Is verschrikkelijk goed te preken in de woestijn en sprinkhanen te eten, want moest ik dit niet doen, moest ik niet trachten de profiteurs aan te klagen en niet ijveren om enkele sukkelaars te helpen, misschien dat ik dan zelf zou trachten met allerlei middelen, loense en slechte, mijn kollegas en de anderen de keel af te bijten.

't Is goed dat mijn vriend de boekhouder kwaad is, dat mijnheer de zeevaartinspekteur op een afstand blijft, dat de door mij gewaardeerde reder mij niet waardeert, dat Jules mij beschimpt en dat Jan mijn zwakke plek zoekt.

Morgen ben ik misschien dood; misschien sterf ik binnen 20 jaar. En ook dat is goed, want eeuwig blijven vechten voor een droom is waarschijnlijk ook niet mogelijk.

Men zingt in de Kerstnacht van vrede voor alle mensen van goede wil — en dat is goed — en ik wil meezingen.

't Is Kerstdag. 't Is goed.

DE MUGGEZIFTER.

Onderlinge Visafslag

O.

V.

A.

SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAP

VISMIJN 70 A, 71, 71 A - OOSTENDE

Stelt zich ten dienste van de reders voor alle verhandelingen betreffende de visverkoop ter Stedelijke Vismijn.

Speciale Afdeling voor Sociale aangelegenheden door zeer bevoegd personeel.

Handelsregister Oostende 16841

Bank van Brussel

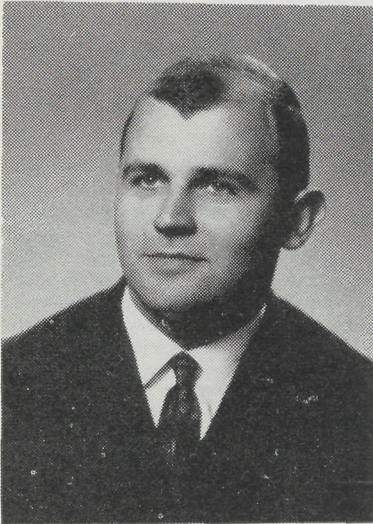
Bank Crédit Ostendais

Telefoon nr 721.73

Postcheckrekening nr 1333

(5439V)

OVER DE KWALITEIT VAN DE VIS



door de h. W. Vincke
Ingenieur bij het Proefstation voor de Zeevisserij

In visserijmiddens wordt altijd veel gesproken over « de » kwaliteit van de vis: een nieuwe treilermarkt voor de eerste maal en iedereen is er als de kippen bij om de kwaliteit te komen bekijken; er is storm geweest en iedereen klaagt over de kwaliteit; de kopers in de mijn begroeten elkaar niet met het klassieke « het is mooi weer vandaag » maar met « het is schone kwaliteit vandaag », enz. Kortom, de kwaliteit van de vis speelt een belangrijke rol in het visserijbedrijf. Maar... wat is feitelijk die « kwaliteit »? Stelt men die vraag aan tien reders of kopers, dan krijgt men tien verschillende antwoorden. Het begrip viskwaliteit immers is zeer kompleks, en kan verschillende aspecten omvatten. Om dit nader toe te lichten zullen we hier de meest voorkomende betekenissen kort bespreken.

De kwaliteit van de vis kan betrekking hebben op: (a) de versheidstoestand (of de staat van bederf) van de vis. Dit is de meest gebruikte betekenis;

(b) de hygiënische of sanitaire toestand van de vis: voorkomen van gezwellen, parasieten, voor de mens schadelijke bacteriën, enz. In de meeste gevallen is de vis hygiënisch van zeer goede kwaliteit te noemen, het geen niet altijd het geval is met andere voedingswaren;

(c) de biologische toestand van de vis: de invloed van de ouderdom, geslachtsrijpheid enz.: ijle en volle haring hebben niet dezelfde kwaliteit, er bestaan « magere » en « vette » platjes, enz.;

(d) de « tafelkwaliteit »: dit zeer belangrijke aspect van de viskwaliteit hangt niet alleen af van de versheidstoestand en de biologische gesteldheid, maar eveneens van de smaak van de verbruiker. Zo zal de ene vissoort boven de andere verkozen worden, zal in Frankrijk bv. een ietwat oudere rog nogal dikwijls boven een zeer verse verko-

zen worden, enz. Voor de internationale vishandel is dit van groot belang: de smaak van de konsument is niet dezelfde in alle landen zodat hiermede dient rekening gehouden te worden.

Een typisch voorbeeld hiervan is dat in bepaalde landen van Afrika en Azië de vis in eerder gevorderde staat van bederf moet zijn vóór-aleer hij van « goede kwaliteit » is. (e) de gaafheid van de vis: het

voorkomen van kwetsuren, kneuzingen, scheuren, enz. (gevijlde vis bvb.).

(f) de bezoedeling van de vis: zeer verse vis die met mazout in kontakt gekomen is, is van slechte kwaliteit, alhoewel hij feitelijk niet « bedorven » is.



Het basiselement van een visproductie van goede kwaliteit berust bij de visser zelf, en dit vanaf het ogenblik dat de korre ingehaald wordt en de behandeling begint.

In de meeste gevallen kunnen we ons echter beperken tot het voornaamste aspect, nl. de versheidstoestand van de vis. De vraag is nu hoe we deze versheid kunnen bepalen. Hebben we te doen met zeer verse vis, of met duidelijk bedorven vis, dan zijn er geen problemen: de kwaliteit wordt op zicht gemakkelijk vastgesteld. De verschillende tussenstadia kunnen echter niet altijd zo gemakkelijk gekeurd worden vooral wanneer de vis al dicht bij de grens van het bederf begint te komen. In deze gevallen is het echter nuttig te kunnen bepalen of de vis nog geschikt is voor menselijke consumptie en voor welke verwerking (drogen, roken, enz.) hij nog kan dienen. Ook wanneer men proefnemingen uitvoert om te trachten de kwaliteit van de vis te verbeteren moet men kunnen het bederf zo nauwkeurig mogelijk bepalen.

De meest voor de hand liggende techniek om de kwaliteit of de versheid van de vis te bepalen is de organoleptische keuring, m.a.w. de keuring « op zicht ». Alhoewel in verschillende landen (bv. Groot-Brittannië, Canada) een hoge graad van doeltreffendheid en nauwkeurigheid werd bereikt door gebruik te maken van een z.g. « taste panel », toch blijft deze methode subjektief is daarenboven tijdrovend en vergt een ploeg gespecialiseerde keurders.

Om deze reden werden vanaf het begin van het wetenschappelijk onderzoek over visbederf pogingen aangewend om de kwaliteit van de vis vast te stellen door middel van laboratoriumbepalingen. Men tracht

aldus hetzij voor het bederf representatieve chemische verbindingen op te sporen, hetzij bepaalde fysische toestanden van de vis (bv. slapheid van het vlees) nauwkeurig vast te stellen en te volgen, hetzij nog de bacteriologische gesteldheid te bepalen.

Over het algemeen geldt de opinie dat een objectieve kwaliteits-test moet overeenkomen met de organoleptische keuring en t.o.v. deze keuring dient «geijkt» te worden. Geeft dit in de praktijk in de meeste gevallen wel goede resultaten, toch dient hier voorbehoud gemaakt te worden. Inderdaad, bij de organoleptische keuring worden bepaalde factoren (bv. uitzicht, reuk, vastheid, enz.) beoordeeld; het is echter noodzakelijk gebleken aan ieder van deze factoren een waardecoëfficiënt te geven: zo blijkt de geur bv. belangrijker te zijn dan de vastheid van de vis als kwaliteitsbeoordeling.

Daar de evolutie van het bederf tijdens de opslag van de vis soms sterk kan variëren bv. door een verschil in temperatuur en de diverse factoren die aan de organoleptische keuring onderworpen worden niet altijd op dezelfde manier beïnvloed worden, kunnen verschillende combinaties van «punten» eenzelfde resultaat geven tijdens de organoleptische keuring.

Deze laatste mag dus niet als een vaste referentie-standaard voor het visbederf worden aangezien en is het niet altijd noodzakelijk dat een objectieve laboratoriumtest volledig met de organoleptische keuring overeenkomt.

In dit verband dient met een ander belangrijk aspekt rekening gehouden te worden nl. het doel waarvoor de vis bestemd is.

Zo kan het gebeuren dat verschillen in kwaliteit die door een keurdersgroep praktisch niet konden waargenomen worden maar wel door een objectieve laboratoriumbepaling vastgesteld werden, bij de verwerking bv. het diepvriezen van de vis te voorschijn komen, alhoewel ze van geen belang zouden geweest zijn indien de vis voor onmiddellijke consumptie bestemd was.

Het bepalen van de «verborgen» kwaliteit van de vis alsmede van de te verwachten bewaarmogelijkheden is een belangrijk punt in het voordeel van de objectieve methoden.

In de loop der jaren werden tientallen methoden voorgesteld. De meeste zijn echter — soms na aanvankelijke schijnbare successen —

onbruikbaar gebleken. Men dient hierbij niet uit het oog te verliezen dat vele factoren hun invloed doen gelden. Zo kan het tijdens een proef gemakkelijk voorkomen dat de waarden voor verschillende vissen van gelijke versheid zeer uiteenlopend zijn. Dit blijkt dan soms op 'n verschil in grootte, ouderdom, of biologische gesteldheid te berusten. Ook kan de plaats in het vislichaam

invloed hebben. Verder kan de aard van het bederf, t.t.z. bacterieel, enzymatisch of oxydatief, een rol spelen. De meeste objectieve methoden echter zijn slechts in staat één of hoogstens twee van deze soorten bederf te volgen. Tijdens de opslag (bv. in diepvriesfrigo) echter kan deze aard veranderen zodat soms een vals beeld bekomen wordt indien hiermede geen rekening gehouden wordt.

Bij vergelijkend laboratoriumonderzoek kunnen verschillende van deze moeilijkheden uitgeschakeld worden door te werken in strikt gelijke proefomstandigheden en grote zorg te besteden aan de keuze van de vissen die voor een bepaald experiment gebruikt worden. Bij vergelijkend onderzoek immers spelen de absolute waarden geen overwegende rol en is het bekomen verschil vooral van belang.

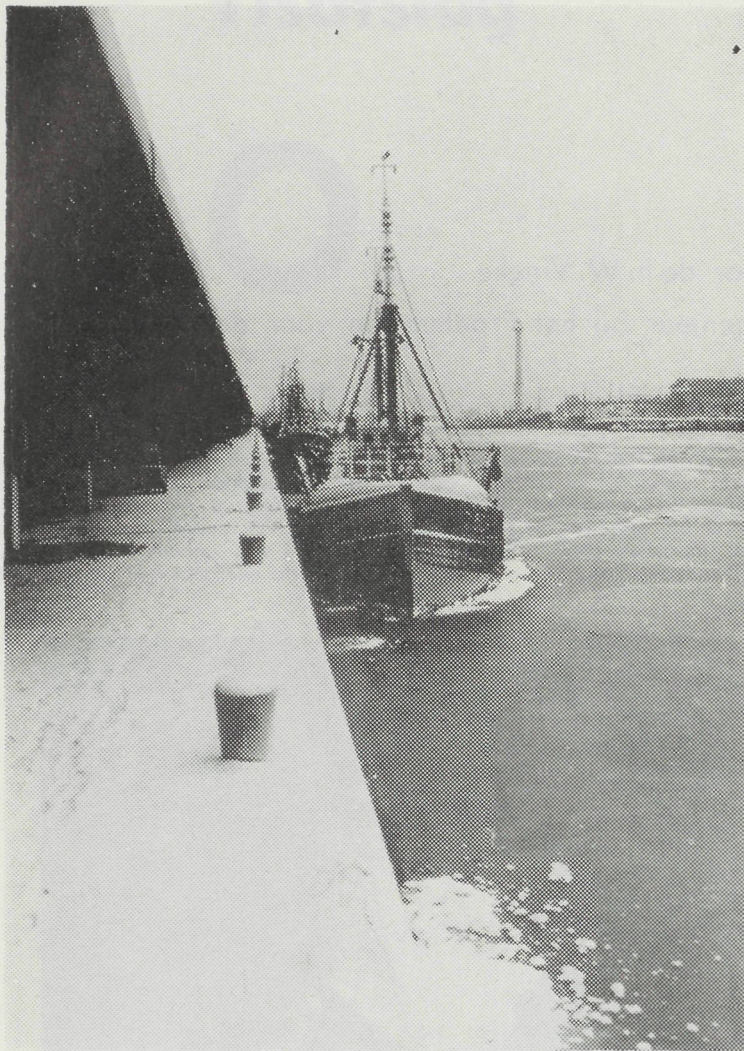
Bij «veldonderzoek» echter ontbreken gewoonlijk referentiepunten zodat men daar wel over testen dient te beschikken waarvan de absolute waarden betrouwbaar zijn.

Ondanks al deze moeilijkheden zijn toch wel enkele bepalingen van algemeen nut gebleken en wordt momenteel in de meeste landen naar nieuwe methoden gezocht die een nauwkeurige objectieve kwaliteitsbepaling zouden kunnen geven. De onderzoekingen gaan meer speciaal in twee richtingen:

(a) het oppuntstellen van snelle, eenvoudige, methoden die rechtstreeks in het visserijbedrijf kunnen aangewend worden en een vlug inzicht van de kwaliteit van de vis kunnen geven.

(b) het oppuntstellen van objectieve kwaliteitsmethoden die vooral de eerste veranderingen in de pas gevangen vis kunnen meten en een inzicht in de nog te verwachten bewaarmogelijkheden geeft.

Door het Proefstation voor Zeevisserij worden deze problemen sedert een tweetal jaren bestudeerd en er werden reeds bemoedigende resultaten bekomen. Deze resultaten worden momenteel in de praktijk getest.



De verkoop aan de afslag is de tweede schakel in de distributieketen. Ook hier speelt de behandeling van de aangevoerde produkten een hoofdzakelijke rol bij de kwaliteitsbepaling.



KERSTNACHT 1964

Door de h. J. Deroose, directeur van de
Beroepsvereniging Hand in Hand - Zeebrugge

Er gebeuren geen wonderen meer; ook niet in Kerstnacht. Maar vreemd genoeg blijft iedereen Kerstnacht zien als een sprookje, als een moment van inkeer, van eenvoud en welwillendheid.

Het hardste hart kent een ogenblik van zwakte; de wreedste haat tekent voor een wijl een ongewilde wapenstilstand en alle naijver wordt vergeten bij het horen van een kerstlied, bij het ontsteken van de kerstboomlichten, bij het toevallig staren naar een kerstkribbe, waar stom een os en een ezel doen beseffen van hoe weinig eeuwig-belang een grenzeloze ambitie, eierzucht naar macht of eer in feite is.

Kerstnacht is een nacht van de eenvoud en wellicht het subliemste geschenk dat de kristelijke beschaving aan de wereld gegeven heeft, want gelovige als ongelovige wordt vertederd en wordt een beetje romantisch als kinderstemmen kerstliederen zingen; ongewild besluit ons het heimwee naar vroeger dagen, die wij ons voorspiegelen als kommerloos, eenvoudig-gelukkig en goed. We leggen de wapens neer en we zijn tot veel meer bereid dan we zelf hadden gedacht.

Doch ook het Kerstkind is niet in de kribbe gebleven, maar is opgegroeid en het leven moeten aangaan. Kristus is een zoektocht naar de mens begonnen en Hij heeft vissers gevonden; vissers, die de eeuwen door aan de zelfkant hebben gestaan en zich van alle maatschappelijk gedoe weinig hebben aangetrokken.

Ook onze vissers, voorbestemd door de Kerstnacht van weleer, zijn aan de zelfkant van het leven gebleven, vergroeid met een bestaan dat de meeste mensen onbekend is: getekend door de zee die dikwijls bitterheid brengt maar ook de mens begiftigd met een zelfzekerheid, waarvan men zou denken dat het onverschilligheid geworden is.

Een Vlaamse visser is echter niet onverschillig; hij is moeilijk te beïnvloeden. Hij weet dat hij in zijn werk, zoals iedereen, de dagelijkse problemen, technisch of praktisch, te verwerken krijgt, maar dat hij daarboven op ieder uur gekonfronteerd kan worden met de zee zelf, het felste natuurelement dat alles opeist, tot het leven toe.

Geen enkele Kerstnacht kan er worden gevierd zonder dat er een moeder, een vrouw of een kind de pijn van het verlies moet gedenken, de afschuwelijke herinnering aan de man die lachend van huis is gegaan om nooit terug te keren; ook hij had het leven lief; ook hij had deze Kerstnacht aanwezig willen zijn en zitten bij de denneboom, die moederde vrouw heeft versierd en waaronder alle kinderen echte kerstekinderen worden, eenvoudig en blij. Hij had het harde bestaan aanvaard, hij was bereid het werk aan boord naar best vermogen te verrichten, de sfeer van zijn gezin slechts zeldzaam te ondergaan en zijn liefde alleen te kunnen betuigen naar de regelmaat van storm en wind, van visvangst, binnenvaren en terug vertrekken; maar hij verdiende niet, benevens zijn zweet en de beperking van veel genoegens, ook zijn leven te moeten geven en hij verdiende het niet de vele Kerstnachten die nog zouden gekomen zijn te moeten opofferen.

Op Kerstnacht zullen vele vissers een vreemde weemoed voelen en met meer recht dan wie ook hunkeren naar de genegenheid van hun kinderen, naar de troostende liefde van hun vrouw. Hun uitbundigheid op een feest kan veel pijn verbergen; de gedachte aan morgen mag wel eens worden vergeten.

En wie niet thuis is, wie op de brug staat en de nacht instaat, zal de radio inschakelen en naar de stilte van de nacht luisteren. De speaker in Brussel is mijlen ver, het feestgeruis is onbereikbaar en de stem van een kollega, die motorbreuk heeft te herstellen of zijn korre pas verspeelde, is dichtbij, is heel dichtbij in de nacht. Zij zijn de enigen die elkaar horen, elkaar begrijpen en kennen; geen vloek kan hun verbondenheid breken, geen ergernis kan hun samenvoelen beletten. Zij voelen het misschien niet dat het Kerstnacht is, of misschien toch denkt de jongen juist nu aan zijn meisje, verlangt de laver na zoveel jaren weer eens echt naar zijn moeder, droomt de schipper van zijn kind, dat met zijn schoolrapport naar huis zal gekomen zijn. Dit alles is zo ver...

Alles is ver, alles is onbereikbaar, alles is nacht.

Het is Kerstnacht 1964. De nacht van eenvoudige, grote en schone mensen.

DE BANK

„CREDIT OSTENDAIS“

„OOSTENDSE KREDIETBANK“

GESTICHT IN 1887

houdt zich te Uwer beschikking voor al Uw bankbewerkingen, nl.

- * Openen van zicht- of termijnrekeningen en depositoboekjes aan een voordelige rentevoet
- * Leningen van gelden voor handels- en private doeleinden
- * Financiëringen van auto's
- * Wissel- en beursverrichtingen
- * Verhuren van brandkasten, enz...

ALLE INLICHTINGEN WORDEN GRATIS VERSTREKT

KAREL JANSSENSLAAN, 1, OOSTENDE — TEL. 716.81

(5453V)

LEEST „HET VISSERIJBLAD“

VOORBEHOUDEN

**Diesel-
scheepsmotoren**

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

Van houten schepen en... ijzeren mannen.

„WAAROM GELD LENEN VOOR EEN NIEUWE MOTOR, ALS ER ZOVEEL WIND VOOR NIETS IS“ !

aldus „Eugène van Loeffens“

Zijn naam is eigenlijk Eugène Verpoorter, geboren te Heist op 26 november 1891 — gepensionneerd reder staat er op zijn identiteitskaart — maar moest ge hem ooit moeten zoeken, vraag dan liever naar « Eugène van Loeffens » ; Uw kansen op welslagen zullen meteen veel groter worden.

Wij, wij moesten hem niet zoeken. De Z.543 « Voluntas Dei » van reder Eugène Vlietinck, was de zondagmorgen de Oostendse haven binnengelopen en naar jarenlange gewoonte zou « Vader Eugène » — zoals wij hem ook weleens noemen — het schip pas verlaten wanneer het voor een nieuwe reis de sluisen zal zijn uitgevaren.

Een druilerige regen vulde de Oostendse vismijn in een klamme, drukkende atmosfeer toen wij die zondagmorgen halt hielden bij de meerplaats van de « Voluntas Dei » en onmiddellijk een druk in de weer zijnde Eugène aantreffen.

« 'k Zoeken e schutteldoek, voe de tassen van de joenges e betje te kuschen, tegen da ze morgen weer aan boord komen, want dat moet toch proper zijn hé », waren zijn eerste woorden toen hij ons aan boord zag.

Dat is nu eens typisch « Eugène van Loeffens ». Niettegenstaande zijn hoge ouderdom gaat zijn eerste bezorgdheid nog steeds uit naar de Z.543 « Voluntas Dei » — die hij terloops gezegd « zijn » schip noemt — en de vijfkoppige bemanning. Een helpende hand wordt door hem steeds gereikt daar waar en wanneer dit nodig blijkt.

En... nochtans heeft hij het zelf allesbehalve gemakkelijk gehad. Met een ontstellend gemak weet hij de meeste gebeurtenissen uit zijn bewogen leven, op een smakelijke — met Heists dialect gesauste taal — te vertellen.

Een echte vissersfamilie...

« Eugène van Loeffens » is afkomstig uit een rasechte vissersfamilie. Zijn vader en grootvader stonden reeds van kindsbeen af in het visserijbedrijf, zodat het bezwaarlijk anders kon of ook « Eugène » zou visser worden.

Hij was dan ook ook amper 12 jaar oud toen hij voor de eerste maal in zee stak met een « schuute », nl. de H.29 van Adolf Beernaert. In die tijden waren de toestanden — en dat zullen de oudere vissers heel

goed weten — niet dezelfde als nu. Eugène herinnert zich nog heel goed deze jaren, toen hij als scheepsjongen, evenveel moest werken als de volwassen vissers, en hierbij nog een pak slaag kreeg wanneer het niet naar hun gedacht was. Als oudste van 18 kinderen had hij het dan ook allesbehalve gemakkelijk, en groot in aantal waren de nachten dat hij onder de blote hemel sliep.

Zo gingen de jeugdijaren van « Eugène van Loeffens » voorbij in moeilijke omstandigheden, tot hij in 1911 opgeroepen werd voor zijn legerdienst. Pas was deze evenwel afgelopen — hij was amper 6 maanden thuis geweest — of daar werd hij opnieuw gemobiliseerd en nu was hij niet minder dan 5 jaar en 9 dagen soldaat. Hij maakte de eerste wereldoorlog mee, werd gedemobiliseerd om opnieuw het vissersberoep op te nemen.

„Een eigen schuute“ ...

Eens de oorlog achter de rug ging « Eugène van Loeffens » opnieuw varen. Op jonge leeftijd evenwel had hij reeds ingezien dat het allesbehalve lonend was om voor andermans rekening te gaan werken. Hij ging dan ook nog harder zwoegen en de vergaarde spaar-

centjes werden zorgvuldig terzijde gelegd, tot hij in 1926 zijn eigen « schuute » kocht, nl. de O.124.

Dit schipje hield hij evenwel niet lang want reeds in 1928 verkocht hij de O.124 om een ander schip aan te kopen van « Willy den Duutsman » en « Poane Moestach » ; zo werd hij dan eigenaar van de O.32, een klein garnaalschip, waarmee hij regelmatig ter kustvisserij uitvoer, tot kort vóór de jongste wereldoorlog uitbrak.

Zes maanden voor de oorlog kreeg de visserij evenwel een lelijke deuk, toen verbod werd opgelegd om bepaalde visserijgronden te bevissen. Men mocht niet meer gaan vissen waar men wilde, en « Eugène van Loeffens » oordeelde het dan ook niet langer nodig nog ter visserij uit te varen. Zijn garnaalscheepje werd stilgelegd, en hij monsterde aan op enkele midden-slagtreifers tot het oorlogsgeweld voor goed uitbrak.

De grote vlucht...

Eenmaal de oorlog in volle geweld losgebarsten oordeelde « Eugène van Loeffens » het veiliger naar andere oorden uit te wijken. Hij

(Vervolg blz. 49)



Zo troffen wij « Eugène van Loeffens » aan in het logiest van de Z.543 « Voluntas Dei ». Toen wij hem vroegen zijn vertellingetje te doen kwam een speelse lach op zijn gerompeld gelaat, wreef hij zich denkend over zijn kin, tot plots zijn ogen verdacht gingen glinsteren... Toen kwam het eruit :...« zeg, ge moet eens horen... »

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

DONDERDAG, 24 DECEMBER
te 21 uur :

Kerstnacht

in een feëriek decorum
van licht en dennegroen...

Jean Raymond

Imitator.

MERINO COSTA EN ZIJN ORKEST

FRANZ ANDRE :
piano.

VRIJDAG 25 en
ZONDAG 27 DECEMBER,
THE-DANSANT
van 16 tot 20 uur

VRIJDAG 25 en
ZATERDAG 26 DECEMBER
van 22 uur af.

Jean Raymond

MERINO COSTA EN ZIJN ORKEST

FRANZ ANDRE :
piano

DONDERDAG 31 DECEMBER

VRIJDAG 1 en
ZATERDAG 2 JANUARI
van 22 uur af.

VRIJDAG 1 en
ZONDAG 3 JANUARI,

THE-DANSANT
van 16 tot 20 uur.

Henri Genes

fantaisist

MERINO COSTA EN ZIJN ORKEST

FRANZ ANDRE :
piano

AMBASSADEURSZAAL

DONDERDAG 31 DECEMBER
te 21 uur :

Oudejaarsfeest

THEMA :

„EEN NACHT IN DE OPERA VAN WENEN”

40 violisten

Toki Horvath

de Zigeunerkoning,
met zijn strijkenensemble

INTERNATIONAL SEXTET

LINDA KERBY
ALBERTO CORTEZ

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

KONINKLIJKE SCHOUWBURG OOSTENDE

DINSDAG 5 JANUARI
te 20 uur :

Onder de auspiciën van de
Vriendenkring
Nederlands Toneel,
de Koninklijke Nederlandse
Schouwburg stelt voor :

„DE KATTINNEN”

realistisch spel
met uitsluitend vrouwen
in de bezetting,
van Valentin Chorell.
Regisseur :
Walter Eysselinck.

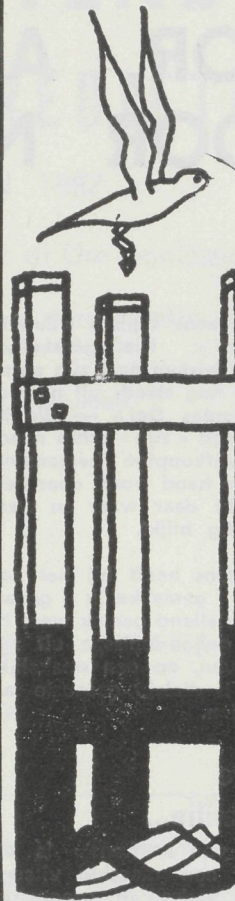
PLAATSEN : 80 - 60 en 40 fr.

PLAATSBESPREKING :
Kon. Schouwburg Oostende
Tel. : (059) 713 22.
(Van 10 tot 13 u. en
van 16 tot tot 19 u.)

(5449V—3355N)

SAIT ZEEKWUST

Tot Uw dienst voor alle
RADIO en NAVIGATIE
TOESTELLEN



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

Verkoop — Verhuur
— Onderhoud —

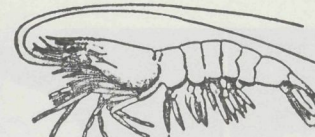
Meer dan 60 jaar ervaring
IN MARITIEME RADIO

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

NIEUWPOORT
Kaai, 46
Tel.: 231.51

(2867V)

ADVERTEERT IN
„HET VISSERIJBLAD”
UW VAKBLAD



FIRMA
R. Huysseune
ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON

Privé : 540 06
Magazijn : 541 42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land
(2182)

Voor
nieuwbouw
en
herstellingen
van
schepen

N.V.

BELIARD- MURDOCH

(2049)

bracht zijn O.32 in de mate van het mogelijke in orde en op een goede dag werd met de ganse familie in zee gestoken met bestemming naar Kales, om daags na de aankomst aldaar reeds door te steken naar Dieppe. Vandaar ging het nog naar Fécamp en Questrin. Het was dan, tijdens een versassing, dat de O.32 door de Franse overheid opgeëist werd om de evacuatie te doen.

Tenslotte kwam «Eugène van Loeffens» met zijn familie in Cherbourg terecht, alwaar de toestand dermate erg was dat de overtocht naar Engeland werd aanvaard, en in konvooi naar Southampton werd afgevoerd. De overtocht geschiedde zonder vermeldenswaardige hindernissen terwijl de O.32 gemeerd werd in het dok van de transatlantiek «Queen Mary». De families van de vluchtelingen werden overgebracht naar Londen, zodat enkel 7 Belgische vissers te Southampton achterbleven, waaronder Eugène en zijn broer Achiel.

Zware tegenslagen...

Het spreekt vanzelf dat deze 7 vissers volledig aan hun lot werden overgelaten. Met alle middelen werd getracht aan werk te geraken teneinde het nodige voedsel aan te schaffen, want zij zaten er zonder.

Tenslotte konden zij er toch aan eten geraken, dank zij een leverancier die tweemaal per week voorbijkwam. Ook dit bleek evenwel van korte duur, want spoedig bleek hun leverancier spoorloos verdwenen. Spoedig evenwel zou de aanleiding hiertoe aan het daglicht komen.

Een Belgisch kommandant van het Zeewezen had de nodige bemanningen gezocht om de mailboten over te brengen naar Ierland en Schotland. Gezien echter de staatszeelieden weigerden in te schepen had hij zich tot Eugène en zijn metgezellen gewend en hen gedwongen in te schepen op de mail-



Deze zeilschepen zullen bij «Eugène van Loeffens» heel zeker aangename herinneringen oproepen. Te dien tijde was hij immers nog jong, hé Eugène.

boten. Het spreekt vanzelf dat hij op een weigering liep. Het ging inderdaad niet op 7 vissers een mailboot te laten overbrengen in dergelijke gevaarlijke omstandigheden, terwijl de verantwoordelijken hun taak ontvluchtten.

Bedoelde kommandant ging evenwel zover te dreigen, dat ingeval zij bleven weigeren, zij naar het front zouden gestuurd worden. Op de vraag hoe de vergoeding zou geschieden, werd hen door betrokken kommandant geantwoord dat dit uit liefdadigheid moest geschieden en uit liefde voor het vaderland; hier ligt ten andere ook de aanleiding tot het feit dat de voedselbevoorrading geschorst werd.

«Eugène van Loeffens» verstond het evenwel zo niet, en ging zonder aarzelen naar de plaatselijke admiraal van het Britse leger, waar hij het verhaal deed van zijn wedervaren. Hij legde zelfs de bewijzen voor van zijn geleverde militaire

prestaties. Het spreekt vanzelf dat er harde woorden vielen aan het adres van de Belgische kommandant die later nog op een onverklaarbare wijze voor twee maanden naar een rustiger oord werd overgebracht.

Nog andere lotgevalen heeft «Eugène van Loeffens» meegeemaakt, maar in één bijdrage alles vertellen over een man als Eugène zou ons te ver leiden.

Eens het oorlogsgeweld voorgoed zweeg keerde hij met zijn familie naar Zeebrugge terug, met zijn garnaalscheepje. Dit was in september 1946; hierop voer hij nog drie jaar voor eigen rekening ter visserij uit om tenslotte alle activiteiten als reder stop te zetten.

Eugène als.. „pelder”

Dit betekent niet dat men Eugène voortaan niet meer in de vissersmiddens zou te zien krijgen. Wel

integendeel, nog met geen duizend paarden zou hij zijn geliefkoosd bedrijf vaarwel zeggen.

Zo gebeurde het dan ook dat hij, nu zowat twaalf jaar geleden terecht kwam bij reder Eugène Vlietinck, huidig reder van de Z.543 «Voluntas Dei», maar die toen nog eigenaar was van de Z.499. Toen vernoemde reder overging tot de nieuwbouw, en de Z.499 verkocht werd in 1957, was het logisch dat «Eugène van Loeffens» meesprong. Zo komt het dat wij hem thans regelmatig om de veertien dagen, voor een drietal dagen als alleenheerser op de Z.543 kunnen aantreffen.

Een hard werker...

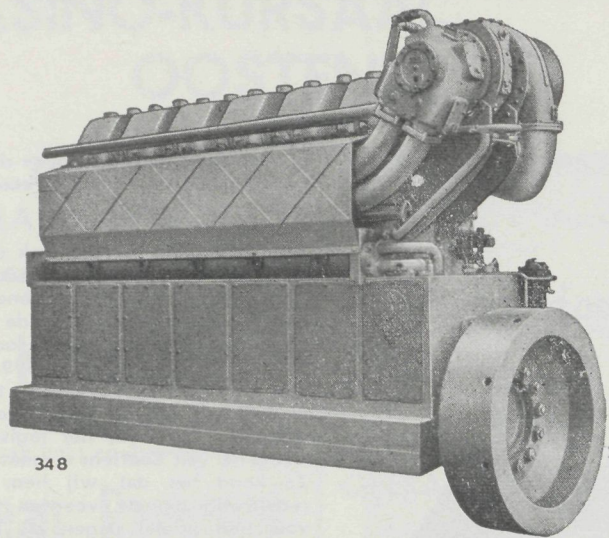
Wij kennen «Eugène van Loeffens» — van heel nabij — nu zowat een paar jaar, en wij moeten eerlijk zeggen dat wij voor hem een stille maar des te groter bewondering zijn gaan voelen.

Ja, wij maken ons soms een weinig ongerust, als hij met zijn dikbesokte voeten ons kantoor komt binnengestapt, hoestend en barstend als iemand die sedert jaar en dag een ongeneeslijke longziekte in zich draagt.

Sedert enkele tijd weten wij evenwel beter, hé Eugène. Dit hoesten en puffen is slechts van voorbijgaande aard, want éénmaal U met beide handen een «neuswarmertje» naar binnen hebt gekapt, blijft er nog weinig van de hoest over.

Laten wij hopen «Eugène van Loeffens» dat wij U nog lang eens kunnen beschenken, want vissersfiguren zoals U vindt men nog zelden in ons bedrijf. Daarom ook dat wij dubbel aan U zijn gaan hechten.

Nog vele jaren, «Eugène van Loeffens» en tot binnen een tweetal weken met de eindejaarsfeesten, dan moogt ge eens dubbel hard hoesten voor een dubbele neuswarmer. — B



348

ACEC-CARELS

Scheeps-dieselmotoren
van 500 tot 30.000 PK

ACEC Afdeling Gent
Verkoopdienst : " MACHINEBOUW "
Dok 52, Gent - Tel. (09) 25.76.01
Telegr. : ACEC Gent
Telex : ACEC Gent (09) 267

Algemene vertegenwoordigers van de
ACEC-CARELS DIESELMOTOREN

R. BAUWENS & C°

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



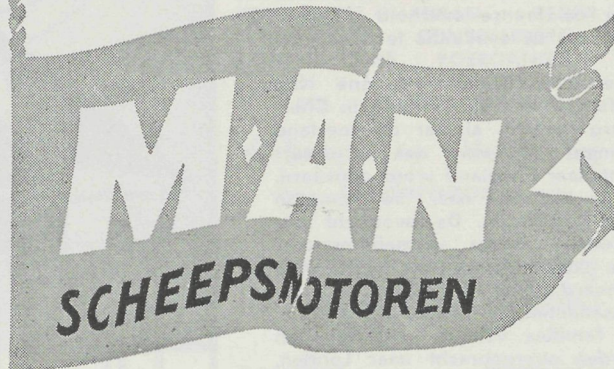
ATELIERS
DE CONSTRUCTIONS
ÉLECTRIQUES
DE CHARLEROI S.A.

VOOR

zijn stevigheid
zijn langdurigheid

KIEST

traaglopende of
snellopende



n.v. eugène herbosch

ALLEENVERDELER VOOR BELGIE

4 VAN METERENKAAI
ANTWERPEN - TEL. 33.79.50

ENKELE REFERENTIES AAN DE KUST

Hektrawler „NARWAL“ (Z.565) — Sleepboot „Brugge“
Vissersvaartuigen : N.788, Z.161, Z.538, Z.563, Z.599.

AGENT IN OOSTENDE :

Industrielle des Pêcheries, Slipwaykaai 2

AGENT IN ZEEBRUGGE :

Fa Crombez en Fockenier, Werfkaai 43 (5343V)

REDERS en
VISSERS,
voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

HAND IN HAND

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

OVER TE NEMEN

VISHANDEL randgem. Antw.
winst 20.000 fr. p.m. br. gd. in-
richt. dr. winkelstr. ruime woonst
125.000 fr. ALG. WOONZORG Kip-
dorp 32, Antw. (5448V)

TE KOOP

Vissersvaartuig
N.498 „Rondor“

Zich wenden :
KAAI 37, NIEUWPOORT
Tel. 241 31 (5419V)



„Het Visserijblad“

wenst haar lezers

een vrolijk kerstfeest

PIERRE BARBAIX, EEN STIL MAAR INGOED MENS...

De idee om een figuur als Pierre Barbaix — in de vissersmiddens aan de trap kortweg «Barbeetje» geheten — eens nader te belichten, komt eigenlijk niet van ons. Het was schoonzoon Frans Serie die ons op die gedachte bracht.

Waarom zouden wij dan ook aan deze wens niet voldoen, temeer daar het toch in onze bedoeling lag, in ons kerstnummer enkele typische vissersfiguren te interviewen. Vernoemde schoonzoon had ons evenwel aangeraden zo omzichtig mogelijk te handelen, omdat hij bij ondervinding wist dat «Barbeetje» nu eenmaal niet gesteld is op veel drukte om en rond zijn persoon. Toen wij evenwel op een goede avond op de sprotmarkt, in gezelschap van een persfotograaf, rondkuierden, en biezonder veel belangstelling aan de dag legden voor «Barbeetje», had hij ons gauw door.

«'t Is gie, hé, deugniet», was zijn eerste reactie, toen hij ons in de gaten kreeg. Wij moesten evenwel geen biezondere inspanning doen om hem «trekklaar» te krijgen. Bereidwillig stelde hij zich op naast een stapel bennen, of ging hij met een glunderend gezicht in een mand sprot welen, die zojuist uit het ruim van de O.628 «Eddy» opgehaald werd.

GEEN VERPOZEN VOOR «BARBEETJE»...

«Barbeetje» is nu 61 jaar oud, en zo aan zijn figuur is hem dat goed aan te zien. Geen wonder evenwel als men weet welk een hard en onverpoosd leven hij achter de rug heeft. Amper één jaar geleden stak hij met zijn garnaalscheepje, de O.177 «Mijn Droom» nog regelmatig in zee, teneinde enkele spaarcentjes opzij te kunnen steken. Neen, niet voor hem hoor, in geen geval. «Barbeetje» heeft in zijn leven hard en lang genoeg gewerkt om zich een gelukkige oude dag, zonder enige tekortdoening, te kunnen verzekeren.

«Barbeetje» had het niet nodig nog langer het zware vissersberoep te bedrijven, en toch deed hij het. Waarom? Heel eenvoudig, «Barbeetje» heeft twee zoons en twee schoonzoons; allen zijn nog betrekkelijk jong, maar toch kunnen zij alle vier prat gaan op het bezit van een eigen schip. Er zijn daar in de eerste plaats de twee zoons, André en Pierre. Eerstgenoemde kocht de O.31 aan, terwijl de tweedgenoemde de O.177 van vader «Barbeetje» overnam. Verder zijn daar nog de schoonzoons Frans Serie, een alomgekende sprotvanger die eigenaar is van de O.628 «Eddy» en Constant Wynsberghe, die zeer onlangs nog eigenaar werd van de eerste hekbokker van onze Belgische vloot, nl. de O.100 «Emilie».

Denkt gij dat deze vier mannen, met een ouderdom gaande van vooraan in de dertig tot achteraan in de dertig, met de eigen beschikbare finan-

ciële middelen eigenaar zouden geworden zijn zonder de stille maar daadwerkelijke hulp van «Barbeetje». Neen, zeggen wij, in geen geval. Wij zijn niet zo indiskreet geweest om nadere details te gaan vragen, maar wij zijn het omzeggens zeker dat «Barbeetje» de aankopen van die vaartuigen voor het grootste deel zelf gefinancierd heeft. Dit heeft hij gedaan, zonder veel omhaal of lawaaimakerij. Hij deed het op zijn manier, bedaard en met de volle overtuiging te helpen.

Och ja, dankbaar zijn én zijn zoons én zijn schoonzoons hem stuk voor stuk, en hiermede acht «Barbeetje» zich bovenal beloofd. Zijn enige wens is nu dat zij alle vier gespaard mogen blijven van zware tegenslagen, en dat zij, precies zoals hij het gedaan heeft, ook eens het genoegen zullen kunnen smaken een helpende hand toe te steken.

«Het gaat de kustvisserij helemaal niet voor de wind», zo zei «Barbeetje» ons. «Er is omzeggens geen volk meer te vinden. Allen gaan aan dienst bij het staatswezen, en dat is ontegensprekelijk de grootste beklammernis van ons bedrijf.»

Dit zegt hij met een ietwat ongeruste stem, omdat hij vreest dat ditgene, dit prachtige familiebedrijf dat hij samen met zijn zoons en schoonzoons heeft opgebouwd, teniet zou kunnen gaan.

Geen vrees «Barbeetje», wij kennen uw zoons André en Pierre, wij kennen uw schoonzoons Frans en Constant; wij hebben reeds uw kleinzoon Eddy leren kennen, en durven U gerust zeggen: met een dergelijk stel handen en hersenen kan een bedrijf dat voor een groot deel het uwe is, niet teloorgaan.

Wij weten «Barbeetje» dat U liever had gehad dat wij dit alles niet schreven; uw stille, niet op lof beluste inborst is nu eenmaal tuk op stilzwijgend begrip. U zult evenwel met ons moeten toegeven «Barbeetje» dat, met Kerstdag, alle mensen van goede wil zijn. Zo zult U het ons ook wel vergeven dat wij eens uit de biecht hebben geklapt. Velen zouden om heelwat minder een dikke nek krijgen.

EEN BROKJE UIT ZIJN LEVEN...

«Barbeetje» werd geboren te Oostende op 13 mei 1904 uit een nederige en eenvoudige, maar biezonder naarstig vissersgezin. Vader Louis, die ook van kindsbeen af in de kustvisserij zijn bete broods had verdiend, was op de duur toch eigenaar geworden van een klein garnaalscheepje,

(Vervolg blz. 53)

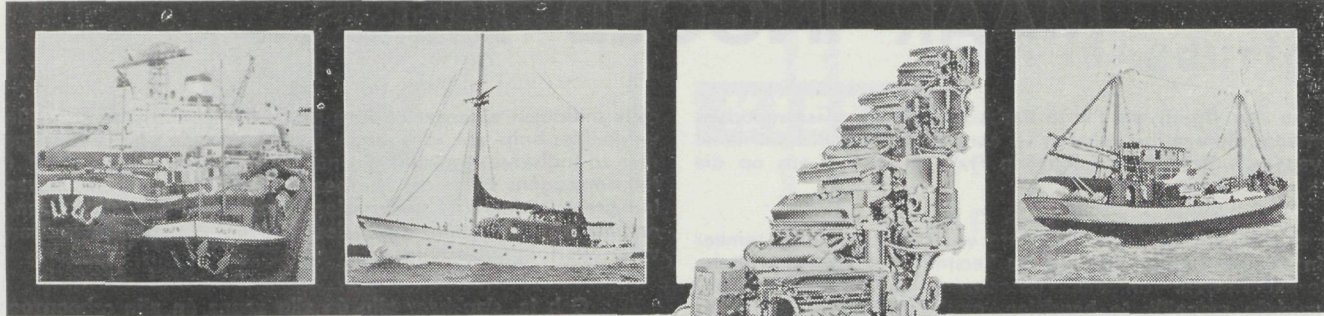


Zo kan men «Barbeetje» bijna dagelijks in de weer zien, hetzij aan de trap, hetzij op de Oostendse sprotmarkt. Toen wij hem druk bezig zagen tijdens een sprotverkoop, was hij juist bezig een stapel bennen aan te voeren, teneinde de vangst van de O.628 «Eddy» te kunnen ontschepen.

Hieruit blijkt eens temeer zijn grote bezorgdheid voor het welzijn van een familiebedrijf, waarvan hij tenslotte toch een der grootste bewerkers is.

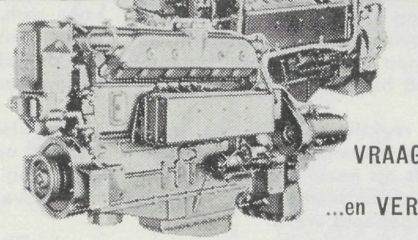
GM DIESEL SERIES 53,71-v 71&110

agra



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

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



Elke GM dieselmotor kan
de goedkoopste brandstoffen
verbruiken.

VRAAG ONMIDDELIJK INLICHTINGEN.

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



GM DIESEL

GENERAL MOTORS CONTINENTAL S.A. ANTWERP

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

CIE **DENS-OCEAN**

N.V.

Christinastraat 139, Oostende

SCHEEPSMAKELAARS
SCHEEPSBEVRACHTERS
EXPEDITEURS
TOLAGENTEN
VERVOER VAN VLEES EN VEE OVER ZEE

Telefoons : 713 11

778 65

Na kantooruren : 713 11

Telex : 089 53

(5451V)

Uw **PUBLICITEIT**
in „**HET VISSERIJBLAD**”
wordt door
DUIZENDEN
G E L E Z E N

VERNIUWING VAN ABONNEMENTEN VOOR 1965

De post is reeds begonnen met
het aanbieden der kwijtingen ter
vernieuwing van de abonnementen
voor het jaar 1965.

Deze bedragen :

één jaar	300 fr
zes maanden	150 fr
drie maanden	80 fr
Holland	22 gulden
Buitenland	350 fr

Wij maken er onze abonnees at-
tent op dat zij tegenover de fiskus
de prijs van het abonnement op ons
blad in rekening mogen brengen in

hun algemene onkosten, **zonder** dat
hiervoor een **faktuur** met over-
drachtaks vereist is.

Voor onze **abonnees in Nederland**
geldt dezelfde prijzen, op voor-
waarde evenwel dat zij dan in een
postkantoor een **postabonnement**
onderschrijven.

Bij overschrijving per girodienst
of op bankrekening bedraagt het
abonnementsgeld echter 23 gulden
per jaar, aangezien de toezending
alsdan wekelijks onder band moet
geschieden.

en hiermede stak hij, voor zover weer en wind het toelieten, zoveel mogelijk in zee. Dit schipje, de O.137 was gebouwd te Oostende, en was de kostbaarste broodwinning van de familie, die gezegend werd met twee zoons, nl. «Barbeetje» en zijn broeder Henri.

Zoals gezegd stak hij reeds op elfjarige ouderdom met vader Louis in zee, tot de eerste wereldoorlog uitbrak. Dit was evenwel geen bezwaar voor het verder uitoefenen van de visserij. De familie trok naar Dieppe en Kales, van waaruit regelmatig ter visserij werd uitgevaren, en dit tot het oorlogsgeweld achter de rug was.

Enmaal terug te Oostende werd verder gevaren; hier monsterde hij ondermeer aan op de O.96, tot hij, op amper achttienjarige leeftijd, overging tot de aankoop van...

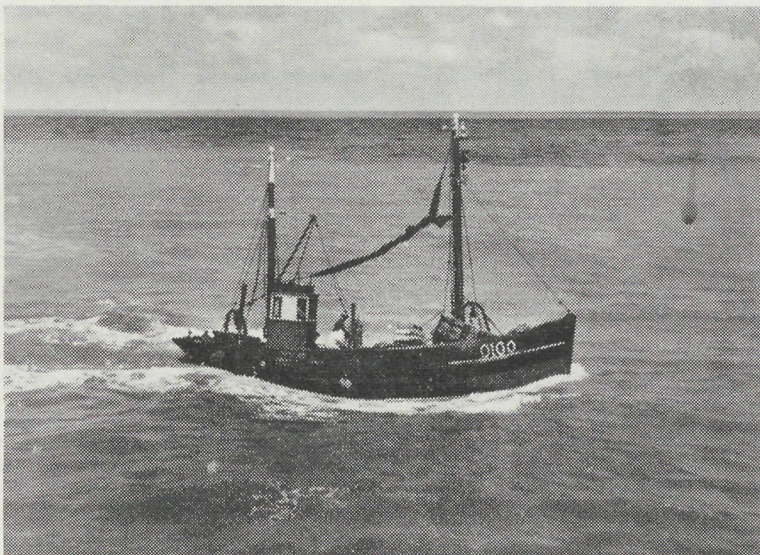
EEN EERSTE ZEILSCHIP

«Barbeetje» had toen reeds, nog bitter jong om op eigen vleugelen te gaan vliegen, toch reeds ingezien dat het niet lonend was voor andermans rekening te varen. Het werd de «jol O.135». Nochtans had hij reeds verscheidene voorbeelden gekregen van het vissersberoep. Zo herinnert hij zich nog heel goed, dat precies op het ogenblik dat hij tot de aankoop van de O.135 overging, een vaartuig van hetzelfde type verging met niet minder dan 13 man aan boord.

Spijts dit alles liet hij zich niet afschrikken. Met de bescheiden technische middelen waarover in die tijd kon beschikt worden, voer hij ter visserij uit, tot hij tenslotte als «troepsoldaat» opgeroepen werd, en voortaan voor enkele tijd de jumper, oliebaai en visserslaarzen zou verwisselen voor een goed zittend marine-uniform.

Onmiddellijk na zijn legerdienst, en inziende dat een renderende visserij niet langer mogelijk was met de O.135, stak hij deze in de wind, en ging opnieuw voor andermans rekening varen, teneinde de nodige spaarcentjes te vergaren, om als de tijd er was, een nieuw en groter schip aan te kopen, hetgeen ook niet zo bijzonder lang duurde.

Spoedig werd hij inderdaad eigenaar van de O.100 die hij in 1931 liet bouwen op de scheepswerf Michel Ackeyn. Het is met een gelukzalige glimlach dat hij zich de zware manoeuvres herinnert die gepaard gingen met het overbrengen van de O.100 van de werf naar het vissersdok. Als men inderdaad weet dat de betrokken scheepswerf aan de Stuiverstraat gelegen was, valt dat licht te begrijpen. De O.100 was een motorscheepje, die uitgerust was met een motor van 15 PK.



De O.100 «Rachel - Marie-José - Marguerite»

Aan dit vaartuig heeft «Barbeetje» bijzonder veel plezier beleefd. Ook hier evenwel werd de uitbating vroegtijdig onderbroken door het uitbreken van de tweede wereldoorlog.

«Barbeetje» maakte dan ook met zijn familie de grote trek mede naar Engeland, alwaar aangekomen werd te Brixham, na respectievelijk gemeerd te hebben in Boulogne, Dieppe, Newhaven, Pool, Dartmouth.

Aldaar bedreef «Barbeetje» verder de visserij zonder dat er noemenswaardige feiten zich hebben voorgedaan. Toch hing zijn leven en dat van zijn schoonzoon Frans eens aan een zijde draadje, toen zij beschoten werden door Duitse vliegtuigen. Gelukkig konden zij tijdig de veilige haven van Brixham binnenlopen, en kwamen zij er met de schrik vanaf.

ONDANKS ALLES GOEDE MOMENTEN

Het verblijf van «Barbeetje» en zijn familie te Brixham werd door de andere vissers aldaar de «Zoete Inval» genoemd, en hiertoe bestond er een goede reden. Niettegenstaande men ver van huis was en het oorlogsgeweld in volle hevigheid heerste, vond men toch de tijd om af en toe eens een verzetje te zoeken in een drankgelegenheid. Gezien echter de Belgen — en dan heel bijzonder onze vissers — geboekt staan als stevige bierdrinkers (vergeef het ons «Barbeetje» maar ge zijt ook een... Belgisch visser geweest) kwam men pas voor goed in vorm als... de herberg moest sluiten. Spoedig had men toen een middeltje gevonden om de vroegtijdig stopgezette leute verder te zetten. Men kocht zich ieder een respectabel aantal flesjes gerstennat, en trok dan in groep (vaak een grote) naar «Barbeetje's Zoete Inval» waar de oprechte en ongekomplieerde vreugde werd voortgezet.

«Dat waren tijden» bevestigde «Barbeetje» ons, terwijl hij even aan zijn whiskietje nipje, die hij ons ondertussen had geschonken.

Ook moeder «Barbeetje» had het niet voor de markt. In haar luttele vrije momenten, greep zij naar de spaan, en breide nog korren voor de vissers. Ook zij is steeds een toonbeeld geweest van werkzaamheid en hulpvaardigheid.

TERUG THUIS... EN OPNIEUW ANDER SCHIP

Toen het Duitse leger tenslotte kapituleerde en «Barbeetje's» hart steeds meer en meer ging hunkeren naar Oostende en de «koaie», werd de overtocht aanvaard. De ganse familie maakte de overtocht met de pakketboot van de Oostende-Doverlijn. «Barbeetje» diende evenwel met zijn schipje over te komen, en dit deed hij dan ook in het gezelschap van schoonzoon Frans.

Enmaal de zaken min of meer opnieuw in het reine getrokken, kon de O.100 opnieuw de Oostendse havengeul uitvaren, opweg naar de visserijgronden langsheen onze kust.

Langzaam aan kregen de toestanden opnieuw het aspekt van vóór de oorlog, en kon opnieuw ter visserij worden uitgevaren. Zo ging dit door tot in 1951 de O.100 verkocht werd aan schoonzoon Constant en «Barbeetje» een groter schip aankocht, nl. de O.177 «Mijn Droom» die vooraf eigendom was geweest van Pol Hagers. Het scheepje werd volledig nagezien en vernieuwd, en de 40 PK motor vervangen door een motor van 100 PK.



De O.177 «Mijn Droom»

En opnieuw werd ter visserij uitgevaren, terwijl zich in de familie ondertussen vele veranderingen hadden voorgedaan. «Barbeetje» had inderdaad in plaats van twee zoons, er vier gekregen, die allen hun brood wilden verdienen in de visserij.

(Vervolg blz. 54)

Hij bleef evenwel verder varen tot hij tenslotte in 1963 oordeelde dat de jonge garde thans maar het roer moest overnemen. Hij liet de O.177 over aan zijn zoon Pierre, hielp André bij de aankoop van de O.31, terwijl hij voortaan vanop de kaai de handen uit de mouwen zou steken, hetgeen hedendaags nog gebeurd...

DANKBRIEF VOOR REDDING

Nog een typisch voorbeeldje van die treffende eenvoud van «Barbeetje» is het verhaal (niet hij, maar schoonzoon Frans deed het ons) van die redding van twee Duitsers, die tijdens een ballonwedstrijd in de zomer van 1938 ter hoogte van het Kursaal in het water waren gevallen. Zij zouden er een gewisse verdrinkingsdood gestorven zijn, ware precies op dit ogenblik «Barbeetje» aan boord van zijn O.100, niet in de nabijheid geweest. In een ommezien was de O.100 op de plaats van het onheil en konden de twee Duitsers, die verstremgeld in een wirwar van draden bewegingloos waren, aan boord geholpen worden en veilig aan wal gebracht worden.

Hiervoor ontving «Barbeetje» achteraf een persoonlijke bedankingsbrief van Hitler. Schalkweg liet «Barbeetje» ons evenwel verstaan dat de

Duitsers toen reeds iets aan het «schavèèlen» waren, waarmede hij wilde beduiden dat het geen ballonwedstrijd was, maar wel een militaire verkenningstocht.

Het waren evenwel mensenlevens die op het spel stonden, en hierbij speelde de nationaliteit geen rol, had «Barbeetje» wijselijk geoordeeld.

x x x

Ziezo «Barbeetje»! Hetgeen wij wilden zeggen hebben wij gezegd. Misschien zult U oordelen dat dit allemaal niet nodig was, en dat gij wel zoudt leven zonder al die tamtam. Wellicht hebt gij gelijk; hulpvaardigheid moet geen aanleiding zijn tot lawaaimakerij en opschepperij.

Mogelijks zijn er in onze visserij nog mensen die precies hetzelfde hebben gedaan. Laten wij dan in uw persoon al die mensen eren voor hun weldaad die zij gebracht hebben, tot een verdere instandhouding van de kustvisserij in het algemeen en het familiebedrijf in het bijzonder.

«Ondertussen «Barbeetje»... beste Kerstwensen... e goeie gezondheid... nog vele joaren... en tot op de koaie in negentienhoenderd vuvestig. — B

ROND DE LICHTING VAN DE Z.501

DE RECHTEN EN PLICHTEN VAN DE REDER

Op een andere plaats van ons blad hebben we kunnen lezen hoe een reder waarvan het schip in de haven van Zeebrugge gezonken lag, met al de risico's er aan verbonden, geholpen werd door een ander bij het lichten van dat vaartuig door het ten dienste stellen van zijn pas in opbouw zijnde nieuw vaartuig.

Wie niet in dergelijke zaken beslagen is, beseft niet welke enorme risico's aan dit alles zijn verbonden geweest. Immers de Z.501 was niet verzekerd en de kosten om het te lichten liepen zeer hoog. Deze reder, slecht voorgelicht zijnde, meende dat, vermits zijn vaartuig niet meer uitvaarde en hij de premie voor vaartrisiko betaald had, hij verzekerd bleef voor havenrisiko, zonder zijn verdere premie te betalen. Daarop wijzen we in een ander artikel.

Het Ministerie van Openbare Werken had hem ondertussen gewaarschuwd dat, zo hij het wrak niet weg deed, zij het zouden doen op zijn kosten.

Zo kwam het dat reder Ackx, door zijn verzekering in plan gelaten omdat hij zijn havenrisiko niet betaald had, aan een aannemer voor het lichten van zijn vaartuig negentig duizend frank moest betalen en daarop niet kon ingaan.

Het Ministerie van Openbare Werken liet ondertussen weten dat zij het zouden lichten zo hij het niet deed en eiste een waarborg van 500.000 fr. (men moet maar durven). Het scheepje zelf had slechts 20 bruto-ton en was zoveel niet waard.

De reder, aan zijn lot overgelaten werd door een ander goede ziel in een geest van kameraadschap geholpen en het kostte hem praktisch weinig of niets.

Voorlichting inzake verzekering van vissersvaartuigen

Vaststellend dat talrijke reders onwetend zijn omtrent hun rechten en plichten inzake de verzekering van hun vaartuigen, zullen we voortaan in deze rubriek bij ongevallen een voorlichtingsrubriek er op na houden welke tot doel heeft de reders en schippers nuttig voor te lichten omtrent hun rechten en plichten bij ongevallen.

Al wie beroep op ons doet en vragen te stellen heeft, mag het doen voor zover hij abonnee is of een abonnement op ons blad neemt. Dit zal voor gevolg hebben dat velen over allerlei nuttige zaken zullen ingelicht worden in plaats van te moeten gehoor verlenen aan de «klaps van de kaai» waar zoveel onzin wordt verteld inzake allerlei aangelegenheden waarin zij niet bevoegd zijn.

Talrijk zijn de praatjes welke we thans te horen krijgen inzake oplepingen, schaden aan eigen vaartuig of dat van anderen berokkend, dat men overtuigd is dat velen ofwel hun polis niet lezen of begrijpen.

Daarenboven zijn er talrijke aangelegenheden waarin men verkeerd voorgelicht is door allerlei mensen die met de maritieme wetgeving niet vertrouwd zijn en het dus door onwetendheid of eigenbelang anderen vertellen wat best in hun kraam te pas komt.

Een eerste staaltje hiervan laten volgen.

Wat kon die reder gedaan hebben?

Daar zijn schip in de haven gezonken was en dus binnen de drie mijlszone een gevaar betekende voor de andere schepen, was inder-

daad alle verantwoordelijkheid ten laste van de reder.

Inderdaad moest hij om te beginnen onmiddellijk zijn schip afbakemen met de nodige wrakboeien volgens wettelijke voorschriften. Kon hij, of wilde hij het niet lichten, dan moest hij aan het Ministerie van Openbare Werken en Verkeerswezen (aan wie de haven dus toebehoort) een aangetekend schrijven zenden waarbij hij hen meldde dat hij afstand deed van zijn gezonken schip aan de Staat en zo hij verzekerd was, aan de verzekering (hier was hij het niet meer).

De Staat moest dit aanvaarden en hem achteraf een schade doen betalen (welke men een afstands-waarde noemt) gelijk aan 1400 fr. per ton bruto, verminderd van de ruimte ingenomen door de machines. Een praktische berekening van een expert zou uitgemaakt hebben dat, gezien het vaartuig 20 bruto ton inhield, en de ruimte ingenomen door de machines ongeveer één derde beslaat, men ongeveer 14 maal (2/3 van 20 bruto ton) 1.400 fr. had hoeven te betalen of ongeveer 20.000 fr.

In de veronderstelling dat de Staat het wrak zou uithalen per aanbesteding en dit 90.000 fr. zou gekost hebben, moest de Staat het verschil voor zijn rekening nemen.

Meer nog. Van zodra het wrak of het vaartuig in zijn geheel door de Staat op het droge gebracht werd, hoefde de reder slechts beslag te leggen op het ganse vaartuig en het was opnieuw zijn vaartuig en mocht hij het herstellen, afbreken

of verkopen, zonder dat de Staat hiertegen iets vermocht.

Eens te meer stellen we daardoor vast, dat twee onwetende reders aldus het schaaft van de rekening zijn.

De reders zijn lid van de Rederscentrale of ze zijn verzekerd en hebben het recht behoorlijk voorgelicht te worden.

Ware die reder door zijn zakenman ingelicht, dan zou hem menig slapeloze nachten bespaard geweest zijn.

Waarom was die reder niet door verzekering gedekt?

De reder was door een verzekeringspolis gedekt voor vaartrisiko. Bleef hij meer dan 30 dagen in de haven liggen, dan kon hij heel waarschijnlijk van een vermindering van minstens 25 t.h. genieten en zo dit stilliggen 3 maand beliep, van minsten 50 t.h.

Deze teruggave van een teveel betaalde premie geschiedt echter slechts op het einde van het polisjaar na voorlegging van een attest van stilliggen van de waterschout en voor zover hij in akkoord met zijn verzekering zijn volle jaarpremie heeft betaald.

In elk geval moet hij elke trimester zijn premie betalen, tenzij zij zijn verzekering tengevolge van het langdurig stilliggen hem schriftelijk ontslaan had van de betaling van het laatste of de twee laatste kwartalen al naar gelang de duur van het stilliggen.

**REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD**

VERHOOGD NIEUWBOUWRITME VAN VRIESTREILERS IN GROOT-BRITANNIË

KWALITEITSAANVOER DIEN'T GROOTSTE BEZORGDEHEID TE GENIETEN

De hek-vriestreiler « Northella » heeft zeer onlangs de haven van Hull verlaten voor een maidentrip naar de visserijgronden in de omgeving van Groenland en Newfoundland. Deze eerste zeereis zou volgens de betrokken middelen op nagenoeg 40 dagen mogen geraamd worden. Omtrent de juiste datum van aankomst in de thuishaven tast men vanzelfsprekend nog volledig in het duister. Het is inderdaad zo dat dergelijke eenheden de visserij blijven bedrijven tot de ruimen vol zijn, en niet terugkeren na een twintig, vijf en twintigtal dagen, zelfs na eerder middelmatige resultaten.

Met een lengte van ruim 74 meter is de « Northella » meteen de grootste treiler van de Britse vissershavens Hull. Inderdaad, niettegenstaande het feit dat zij identiek is aan de « Junella » die zeer onlangs haar 23ste reis volbracht, is zij toch anderhalve meter langer, is zij merkbaar breder en hebben de visruimen een tastbaar grotere capaciteit.

Uit de uitbating van de « Junella » heeft de scheepswerf J. Marr & Son, die ook de « Northella » bouwde belangrijke gegevens en inlichtingen kunnen inwinnen, die dan ook noodzakelijkerwijze ten goede gekomen zijn aan de jongste aanwinst voor Hull.

GROTER VRIESKAPACITEIT

Het voornaamste verschil tussen de twee voornoemde treilers is hierin gelegen, dat de « Northella »

een groter vriescapaciteit heeft dan de « Junella », gezien eerstvernoemde is uitgerust met niet minder dan 192 vriesruimten... Dit laat in de eerste plaats een snellere bewerking van de vangsten toe. Hierdoor wordt de vriescapaciteit per dag opgevoerd van een gemiddelde van 25 tot een gemiddelde van 35 ton.

Het vooruitzicht van de uitbating van niet minder dan 17 nieuwe vriestreilers in de eerstkomende maanden heeft vanzelfsprekend een reeks problemen doen oprijzen in de vissershavens van Hull en Grimsby. Aldus werd er in de grootste Engelse vissershaven die Hull is, vastgesteld dat de vriesopslagplaatsen die opgericht werden door 9 lokale rederijen en visbehandelingsinstellingen amper twee jaar geleden te klein zijn geworden. De lokale deskundigen hebben dan ook het plan opgevat de capaciteit van deze stockeringsplaatsen te verdubbelen en deze op te voeren van 3.500 ton tot 7.000 ton. Anderzijds wordt ook een zekere ongerustheid waargenomen bij de kleinhandelaars, die van oordeel zijn dat de tendenz tot diepvries aan boord 'n belangrijk aantal tussenpersonen zal uitschakelen, en dat zij de eerste zullen zijn die hierdoor zullen geschaad worden.

X X X

Na het in de vaart brengen van de « Ross Valiant » (groep Ross), en deze van de « Northella » (re-



Overall ter wereld krijgt men in de vissershavens hetzelfde beeld van koortsachtige bedrijvigheid. Hier een blik tijdens de drukke werkzaamheden in het Britse vissershaventje Lossiemouth.

derij J. Marr) is het thans de rederij « Associated Fisheries » en de rederij Thomas Hamling & Co die zich gereedmaken om aan hun vloot twee eenheden van dit type toe te voegen. De scheepswerf John Lewis & Sons uit Aberdeen hebben zopas de « Victory » tewater gelaten, die, na de voltooiing, zal uitgebaat worden door een nevenbedrijf, nl. de « Northern Trawlers Ltd » uit Grimsby. Met een lengte van 73,30 meter zal de « Victory » meteen de grootste eenheid worden van de tweede Britse vissershaven. Het is de eerste van een reeks van 7 super-treilers — die terloops gezegd de volledige vangst invriezen aan boord — welke de « Associated Fisheries » onlangs bestelden bij verscheidene Britse werven, en waarvan een ander zal geleverd

worden door de werf John Lewis. Het vaartuig zal een breedte hebben van 12,40 meter en de grootste holte zal 8,22 meter bedragen, dit voor een bruto-tonnage van 1.800 ton.

De brandstofvoorraad die aan boord zal kunnen ingeslagen worden moet het vaartuig toelaten gedurende 48 dagen op zee te verblijven, terwijl het mogelijk is 450 ton vis, in blokken van 50 kg te stockeren. Zeer belangrijke studies werden uitgevoerd met het oog op een perfecte schikking van de ruimen, waarbij de ontscheping van de vangst mechanisch zal kunnen geschieden. Deze ruimen werden derwijze geïsoleerd dat men in staat is een konstante temperatuur van — 28 graden C. te behouden, en dit zelfs in tropische gebieden.

Tijdens de plechtigheid die volgde op de tewaterlating van de « Victory » bevestigde de heer Hugh Fraser, voorzitter van de « Associated Fisheries », dat de mooiste beloning voor de inspanningen die gedaan worden door de visserij-industrie, gelegen is in een opvoering van de kwaliteit der aanvoeren en dat, op het gepaste tijdstip de kwantiteit wel zal volgen. Het visverbruik in Groot-Brittannië is sedert het uitbreken van de jongste wereldoorlog gedaald met niet minder dan 20 t.h. en thans is het zo dat de Britse huisvrouw wekelijks slechts 25 fr spendeert voor de aankoop van visserijproducten, hetzij de helft minder dan bvb. voor rundvlees.

In werkelijkheid wordt door de Britten meer snoepgoed en chocolade gekocht dan vissoorten, en nochtans bestaat er voor de mens geen betere voeding dan de vis, besloot de heer Fraser.



De «Cape Canaveral», een der jongste konventionele diepzeetreilers welke voor de groep Ross gebouwd werd, en vanuit Hull ter visserij uitvaart. De «Cape Canaveral» — 205 voet lang — is de vierde en laatste van een reeks identieke treilers voor de voornoemde maatschappij.

VOLLEDIG IN KISTEN AANGEVOERDE VANGST...

Ingevolge de voldoeninggevendende resultaten welke na verscheidene proefnemingen bekomen werden, zal aan boord van een Britse treiler een proefneming gedaan worden. De test bestaat niet meer in het in kisten bergen en aanvoeren van een gedeeltelijke vangst, maar wel de volledige produktie.

Inderdaad is het uit de experimenten te Hull, Aberdeen, Grimsby en Fleetwood gebleken, dat de vangsten welke in kisten geborgen werden een dag tot anderhalve dag langer bewaren, dan de gewone manier van handelen, t.t.z. los in de visruimen. Anderzijds ondergaat de vangst geen de minste beschadiging terwijl het sorteren geschiedt volgens de vangstdagen. Het rendement van de aldus bewaarde visrepen kan zodoende met 5 t.h. opgevoerd worden.

HET VISTRANSPORT IN VOLLE REORGANISATIE

De reorganisatie van het vistransport in Groot-Brittannië, en waarover wij het reeds vroeger hadden, is het meest markante feit van de laatste weken. Zoals wij toen schreven gaat het hier om een eerste fase van een reorganisatieplan, die zich over het ganse Engelse gebied zal uitstrekken.

Achteraf zal de distributie ook gewijzigd worden in de Gallische

gebieden en de graafschappen in het Westen en Zuiden. Door het sterk verminderen van de dagelijkse gevormde vistreinen, hebben de British Railways hoofdzakelijk voor ogen het aantal wagons te verminderen en de wagons die blijven bestaan zo goed mogelijk aan te wenden; het is inderdaad zo dat vele wagons slechts gedeeltelijk gebruikt worden.

Te Hull is men evenwel niet bij de pakken blijven zitten, en heeft de gevestigde vishandel schikkingen genomen om omzeggens het volledig vistransport aan het baanverkeer toe te vertrouwen; transport die vroeger langs de spoorweg gebeurde. De enige lijn die zou behouden blijven is de snelreijn met bestemming naar King's Cross. Te Hull werd tenandere een nieuwe maatschappij opgericht, n.l. de Hull Fish Transport Ltd, die moet instaan voor het transport van de visprodukten naar het binnenland. In de beginne voorzagen de promotors van dit organisme het gebruik van 140 vrachtwagens. Dit aantal werd evenwel verminderd toen beslist werd dat het spoorwegtransport slechts gedeeltelijk zou verminderd worden. Niettemin zal deze overschakeling van het spoor naar het wegverkeer gepaard gaan met een kwantiteit van 700 à 750 ton per week, met niet minder dan 1.000 bestemmingscentra, over gans Engeland. Naar een eerste raming zouden de kosten voor de aankoop van de vrachtwagens mogen geraamd worden op 48.000.000, fr.

— B

NIEUWE METHODE VOOR HET VERVAARDIGEN VAN VEZELS

De wetenschap blijft niet stilstaan. Steeds weer worden nieuwe ontdekkingen gedaan. De meest uiteenlopende gebruiksvoorwerpen veranderen in een niet te volgen tempo van gedaante, en het is er blijkbaar om te doen het ons zo praktisch mogelijk te maken. De moderne mens heet immers praktisch te zijn. Dit geldt evenzeer in de visserij-industrie.

Zo heeft bijvoorbeeld, op het gebied van de kunstmatige of scheikundige vezels, de nylon een onloochenbare grote rol. Netten in nylon bv zijn niet alleen zoveel sterker en duurzamer maar zijn tevens veel lichter, hetgeen ten goede komt aan het schip en het werk van de visser aan boord verlicht.

Het onderzoek naar nieuwe chemische vezels is in de laatste jaren heel produktief geweest. Het zou ons te ver leiden de gamma van dergelijke nieuwe stoffen op te sommen. Veel interessanter lijkt het ons de laatste ontdekking op dit gebied aan te halen, ontdekking die wel eens een mijlpaal in de geschiedenis van de visserij-industrie zou kunnen betekenen. Een Engels vakblad onthult inderdaad dat men in een technisch instituut te Manchester tot de bevinding zou gekomen zijn dat sommige scheikundi-

ge stoffen onder bepaalde omstandigheden — deze blijven natuurlijk geheim — in vezel gaan splijten van zodra ze verhit en uitgerekt worden.

De ontdekking leidde tevens tot de vaststelling dat dergelijke stoffen kommercieel zouden kunnen worden aangewend door het vervaardigen van vezels. Onderzoekingen en proefnemingen zouden immers hebben uitgewezen dat deze zg. « splijt-vezels » uiterst geschikt blijken als touw, garen enz. Bovendien zouden ze veel sterker zijn dan alle tot nu toe gekende soorten, en — en dit is wel het belangrijkste — gezien het eenvoudig procédé zou de kostprijs ervan gevoelig lager liggen.

Voor de visserij zou dit een enorm voordeel betekenen. — T.S.R.

OPSLEPING

Tijdens de visserij diende de N.3 « De Rita » van Vermote Roger, uit Oostduinkerke, wegens breuk aan de verbinding van schroef- en tussenas, beroep te doen op de N.807 « Don Bosco » van Lelouarn F. Het vaartuig werd zonder verder onheil in de thuishaven gesleept. — N

BERICHT AAN REDERS EN VISHANDELAARS

De betaalde verlofdag van 15 augustus 1965

15 augustus valt volgend jaar op een zondag.

Bij ontstentenis van een paritaire overeenkomst dienaangaande zou normaal de vervangingsdatum automatisch op de daaropvolgende maandag komen te vallen. Het hoeft echter geen betoog dat de maandag een belangrijke markttag is, zowel voor de reders als voor de vishandelaars.

Overtuigd van de belangrijkheid kwamen deze laatste daarom bijeen in de Rederscentrale op vrijdag 18 december ll. om deze aangelegenheid te bespreken.

De aanwezigen waren eensgezind akkoord om maandag 16 augustus 1965 als een regelmatige verkoopdag te doen doorgaan en de betaalde verlofdag naar een andere datum te verschuiven.

Wat dit betreft voorziet een K.B. d.d. 9 december 1960 het volgende:

Bij ontstentenis van een algemeen bindend besluit van het paritaire

komitee enerzijds en gezien anderzijds, in de visserij noch syndikale afvaardigingen, noch ondernemingsraden bestaan, kan iedere patroon afzonderlijk, met de meerderheid van zijn werknemers de kompensatie vaststellen. Dit betekent niet alleen dat die vervangingsdag van patroon tot patroon mag verschillen, maar dit houdt tevens in dat éénzelfde werkgever voor verschillende groepen van zijn personeel verschillende data kan vaststellen, steeds in overeenstemming met de meerderheid der werknemers van elk dezer afzonderlijke groepen.

Iedere datum moet echter minstens vijf dagen voordien op een goed zichtbare plaats in het werkhuis worden uitgehangen, en moet tevens binnen dezelfde periode medegedeeld worden, bij aangetekend schrijven aan de Sociaal Inspekteur, Distrikthoofd te Brugge, Spanjaardstraat 15.

Het Sekretariaat Rederscentrale.

Vooruitzien

« Beheren is vooruitzien ». Dit gezegde is weliswaar oud, maar niet versleten; het geldt meer dan ooit, zeker ook in de visserij.

Om het even welke bedrijfstak waar geen toekomstplannen worden gesmeed en vastgelegd, gaat ten onder. Wordt er wel gepland dan moet dit kunnen worden omgezet in de praktijk. De vooruitziende industrie leidt daartoe jonge en bekwaame elementen op die, hand in hand met de moderne ontwikkeling en techniek, deze plannen zullen ten uitvoer brengen en meteen de toekomst van deze industrie veilig stellen. Dit geldt voor elke industrie en dus ook voor de visserij.

In deze sektor echter wordt het bemanningsprobleem steeds scherper — dit is trouwens een algemeen verschijnsel door heel Europa heen — en steeds minder jonge elementen blijken geneigd het schone beroep van visser te kiezen.

In dit verband ontleenden we het hiernavolgende aan « Fishing News » van 11 december ll.

Overtuigd zijnde dat « de beste waarborg van een stabiele toekomst en een bloeiende vloot bestaat in het aantrekken van geschikte jonge krachten » zijn de havensteden Aberdeen en North Shields tot volgende aktie overgegaan.

Aberdeen, die als havenstad steeds vooruitstrevend is geweest, heeft om te beginnen, in samenwerking met de « White Fish Authority » een werkgroep samengesteld die als hoofdtaak de problemen en de mogelijkheden te bestuderen heeft om bemanningsleden voor de vloot aan te trekken. Een eerste resultaat is de benoeming van een zg. verbindingsman om leerjongens aan te werven.

De reders zijn een stap verder gegaan. Zij verschaffen kosteloos alle uitrusting en materiaal aan hen die zeereizen meemaken gedurende de studieperiode. Bovendien worden zakgeld en reiskaartjes geschonken aan de jongens die van huis verwijderd zijn, zodat ze steeds thuis kunnen gaan indien daartoe reden bestaat.

Niet alleen het bemanningsaantal als dusdanig is tegenwoordig een probleem. Immers de verarming van de visgronden, de uitbreiding van de visserijzones en van de visserijgrenzen gaat nieuwe problemen stellen. De vis is er nog wel, maar niet meer genoeg. Men moet verdere en langere reizen maken, en meer en meer wordt de vangst direkt aan boord van de zg. fabriekschepen verwerkt. Dit stelt bijzondere eisen aan de bemanning. De Engelsen zijn zich hiervan eveneens bewust. Een nieuw type visser zal zich meer en meer op de voorgrond stellen. Taatheid zal weliswaar een hoofdvereiste blijven maar daarnaast zal technische vaardigheid evenzeer noodzakelijk worden.

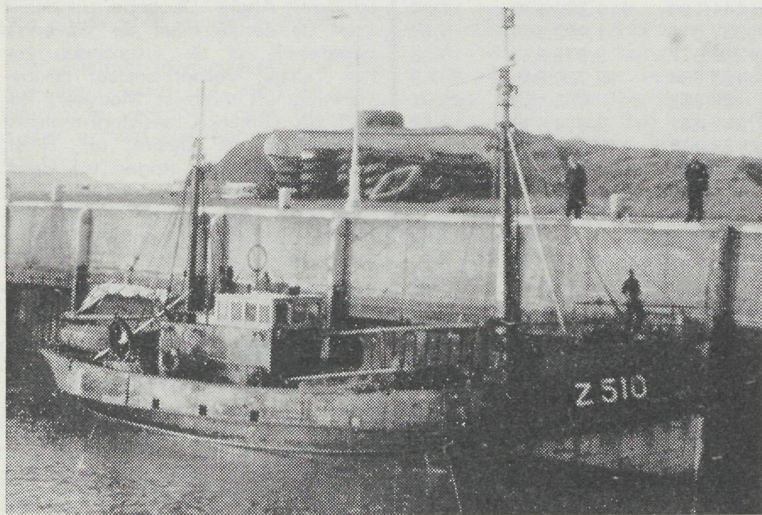
Daarom werd in het plaatselijk kollege van het voornoemde North Shields een speciale afdeling toegevoegd die de leerjongens in staat zullen stellen lessen over invriesprocessen en praktische oefeningen in het fileren te volgen. Een gedeelte hiervan zal rechtstreeks aan boord en op zee plaatsgrijpen.

De visserij-industrie gaat onvermijdelijk een nieuwe weg op, zo besluit het Engels dagblad, maar de les is duidelijk: er is nog steeds een boterham op zee te verdienen maar meer dan ooit zijn een paar stevige en vooral « handige » handen nodig om die te grijpen.

— T.S.R.

DE Z.510 «BLAUWVOET» VASTGESLAGEN EN GEZONKEN

VIERKOPIGE BEMANNING GERED DOOR Z.580 „POSEIDON”



De Z.510 «Blauwvoet» tijdens een afvaart uit de Oostendse haven

Maandag in de vroege ochtend is de Z.510 «Blauwvoet» van de rederij Lissermeyer & Ponjaert vastgeslagen tussen de Sole Pit en de Outer Dowsing, en gezonken. De vierkoppige bemanning kon gered worden door de ter hulp geroepen Z.580 «Poseidon» van de rederij Gheselle Jan, en veilig naar de thuishaven gebracht worden.

DE FEITEN

Dinsdagnamiddag konden wij van schipper Ponjaert Lucien dan de ware toedracht der feiten vernemen.

De Z.510 «Blauwvoet» — die vorig jaar aangekocht werd van de rederij Utterwulghé uit Heist — had de thuishaven verlaten op maandag 7 december jl. met bestemming naar de visserijgronden in de omgeving van Smith's Knoll. Hierbij was volgende bemanning aangemonsterd: schipper-motorist Ponjaert Lucien, Oudstrijdersstraat 46, Blankenberge; matroos Verstappen Richard, Steenstraat 20, Heist aan Zee en tenslotte de lichtmatrozen Buysse Pierre, Genuastraat 40, te Zeebrugge en Couhysder Roland, Visserstraat 16, Heist aan Zee.

Op vrijdag 18 december werd dan een eerste maal verkocht te Grimsby waarop 's anderendaags opnieuw ter visserij werd uitgevaren, ditmaal naar de gebieden nabij het lichtschip Outer Dowsing.

X X X

Maandagmorgen omstreeks 6.15 uur lag de Z.510 «Blauwvoet» aan de korre toen werd vastgeslagen, vermoedelijk aan een wrak. Op 't ogenblik stond lichtmatroos Buysse op de wacht. Onmiddellijk verwit-

tigde deze laatste de overige bemanningsleden, die zich ter ruste hadden begeven. Op dit ogenblik was de wind kracht zeven, met N.O.-wind.

Verscheidene malen werd gepoogd los te komen. Verder evenwel dan 20 vadem kon men niet vinden.

Het was toen dat schipper Ponjaert bevel gaf aan matroos Verstappen een onderzoek in te stellen in de machinekamer, om na te gaan of daar alles in orde bleek. Groot was evenwel de verrassing van deze laatste toen werd vastgesteld dat de machinekamer omzeggens volledig onder water stond. Ogenblikkelijk werden de lenspomp en de handpomp in werking gesteld, terwijl schipper Ponjaert via de radio de hulp inriep van de Z.580 «Poseidon» die in de onmiddellijke nabijheid aan het vissen was.

Hijzelf zette met de langzaam zinkende Z.510 «Blauwvoet» koers naar de haven van Grimsby. Ziende evenwel dat er meer water in het vaartuig kwam als er gemalen werd werd gewacht op de Z.580 «Poseidon».

De toestand verergerde voortdurend, tot schipper Ponjaert tenslotte inzag dat zijn vaartuig reddeloos verloren was en hij opdracht gaf over te stappen aan boord van het pneumatisch reddingvlot, dat ondertussen was uitgegoot. Het moet toen zowat 8 uur geweest zijn.

Tenslotte kwam de Z.580 «Poseidon» op de plaats van de ramp en kon de volledige bemanning aan boord overstappen, terwijl in de omgeving rondgevaren werd. Omstreeks een half uur na het over-

stappen op de Z.580 sloeg de elektriciteit uit. de motor bleef verder draaien tot het vaartuig omstreeks 8.45 uur met bakboordslagzij in de golven verdween.

B5MANNING TERUG THUIS

Hierop verliet ook de Z.580 «Poseidon» de plaats van het onheil, en werd koers gezet naar de haven van Zeebrugge, alwaar omstreeks 10 uur dinsdagmorgen werd aangekomen. Het spreekt vanzelf dat de bemanning hartelijk begroet werd door familieleden en kennissen.

Ondertussen werd reeds een verslag neergelegd bij de heer Van Gelder, waterschout te Zeebrugge.

DE Z.510 «BLAUWVOET»

De Z.510 «Blauwvoet» was een houten middenslagvaartuig, dat in het jaar 1927 gebouwd werd op de scheepswerf Debacker uit Heist aan Zee. Het vaartuig had een nettotonnage van 22,19 ton, en was uitgerust met een Industrie motor van 165 PK. Als navigatietoestellen bevonden zich een radiotelefonie, en richtingzoeker en dieptemeter aan boord — B

HET AFBAKENEN VAN DE VERKOOP VAN VIS

De kettingen rond de vangst die in de Oostendse vismijn moeten verkocht worden, geven grote volvoering. Deze zullen thans echter vervangen worden door sterk touwwerk, zodat ze niet zo zwaar en vuil zijn. Elkeen blijft nu uit de vangst, de verkoop gaat vlotter.

Ook het verkeer en het parkeren is verboden, wat lawaai verijdert en opstoppingen.

Zonder daarom de zaken te willen forceren willen wij er hier nog even op wijzen dat men ook eens zou moeten denken op de orde tijdens de verkoop van de kleine vis. Daar is het nog altijd een janboel van jewelste. Iedereen doet of staat wat of waar hij wil. Tijdens normale weken kan 't daar nog erger zijn dan bij de verkoop boven vooraleer men er de kettingen gebruikte. Daar kettingen spannen is niet mogelijk, een agent de verkoop laten volgen is wel mogelijk. Vergeten we niet dat het ook hier de moeite loont want ook hier staan soms duizenden franks op het spel.

Van nu af aan staat het ondertussen toch al vast, dat we 1965 zullen beginnen in betere voorwaarden dan we 1964 begonnen. We kunnen de vissershavendirectie daarom slechts loven voor de genomen maatregelen.

De sprotaanvoer van vorige week KATASTROFALE GEVOLGEN DOOR HET GEBREK AAN OPVANGREGELING IN NEDERLAND

Het is vooral de reders en vissers opgevallen dat tengevolge van de onverwachte grote aanvoer van sprot, donderdag en vrijdag van vorige week de marktprijzen een onverwachte en catastrofale inzinking hebben gekend. Zonderling genoeg werd nog donderdag te Oostende 30.000 kg aangevoerd en verkocht aan prijzen gaande van 4 tot 5 fr. Ook te Nieuwpoort werd die dag 13.000 kg aangevoerd en verkocht boven de opvangprijs van 4 fr. Te Zeebrugge echter, waar 89.000 kg aangevoerd werd, moest alles opgevangen worden. De aangevoerde sprot was echter van minstens dezelfde grootte, maar was niet zo goed verzorgd tengevolge van het ophopen er van aan boord.

Vrijdag was de aanvoer te Oostende 15 ton welke verkocht werd tussen 4 en 4,50 fr.

Te Nieuwpoort werd 16 ton aangevoerd en alle opgevangen.

Te Zeebrugge werd 57 ton aanverderd aan 3 fr en 42 ton moest opgevangen worden.

De reden waarom te Zeebrugge twee dagen naeen bijna alles moest opgekocht worden, is gelegen in het feit dat er te Zeebrugge praktisch noch sprotkopers, noch rokers noch conservenfabrieken zijn en dat men meer en meer in de andere havens slecht koopt om in de onmiddellijke behoeften te voldoen, door gebrek aan volk na 17 uur 's avonds en gans de sociale rimbam door syndikaten in de hand gewerkt, een volledige ontreddering voor gevolg heeft van de seizoenbedrijven en conservenfabrieken, diepvries, drogerijen en zouterijen voor problemen stelt, waaruit volgt dat ze zelfs aan spotprijzen hun bedrijf niet meer rendabel kunnen houden op ogenblikken dat grote aanvoeren, groter aktiviteiten na de normale uren vergen. Er is niet alleen gebrek aan volk, maar men wil geen overuren meer werken, men wil de vrijdag na 17 uur noch de zaterdag meer werken. Er wordt geen rekening gehouden met het seizoenbedrijf zodat we van een langzame telougang mogen spreken van een bedrijf welke vroeger de sprotvissers een boterham deed verdienen.

De aanvoer van visserijprodukten in oktober 1964

Soorten	oktober 1963			oktober 1964		
	Hoeveelh Kg	Waarde fr	Gem. fr/kg	Hoeveelh. Kg	Waarde fr	Gem. fr/kg
1. Bodemvis						
IJslandse kabeljauw	443.069	4.866.130	10,98	217.352	2.864.730	13,18
Andere kabeljauw	262.160	3.609.273	13,76	388.813	3.906.035	10,04
IJslandse schelvis	110.235	1.323.133	12,—	37.253	642.710	17,25
Andere schelvis	233.972	1.393.626	5,95	389.078	1.791.204	4,60
Koolvis	300.553	3.216.405	10,70	141.104	1.592.630	11,28
Wijting	330.406	2.267.600	6,86	337.313	1.912.362	5,67
Schol	428.501	3.572.988	8,33	285.377	2.878.838	10,08
Tong	143.898	10.407.926	72,32	158.734	12.719.845	80,13
Tarbot	39.474	1.572.260	39,03	20.803	955.150	45,91
Roggen	295.351	3.370.388	11,41	242.241	2.814.993	11,62
Overige	1.048.365	11.454.827	10,92	1.153.443	12.573.700	10,90
Totaal	3.635.984	47.054.556	12,94	3.371.511	44.652.197	13,24
2. Pelagische vis						
Haring	91.795	550.878	6,—	11.274	142.690	12,65
Makreel	2.466	25.850	10,48	—	—	—
Sprot	303.565	1.064.365	3,50	398.061	1.315.773	3,30
Overige	16.816	12.374	0,73	12.462	11.572	0,92
Totaal	414.642	1.653.407	3,98	421.797	1.470.035	3,48
3. Schaal- en weekdieren						
Garnalen	174.270	2.737.940	15,71	176.472	2.436.538	13,80
Overige	70.048	1.056.649	15,08	41.533	811.414	19,53
Totaal	244.318	3.794.589	15,53	218.005	3.247.952	14,89
Algemeen totaal	4.294.944	52.502.612	12,22	4.011.313	49.370.184	12,30

Z.501 van reder Victor Ackx gelicht

Vorige week woensdag werd bezien dat bij sommigen het solidariteitsgevoel onder de visserij nog niet verdwenen is.

Dhr Ackx, reder van de Z.501 besloot, gezien de hoge kosten die het vlotmaken van het vaartuig zouden meebrengen, de Z.501 zelf te lichten. Onder impuls van dhr Raymond Snauwaert werd dan ook dinsdag met de voorbereidende werken aangevangen door dhr L. Van Schamelhout, weliswaar Belg, doch sedert ruime tijd te Rotterdam woonachtig waar hij aan experimentele en wetenschappelijke duikwerken doet, samen met een helper. De kikvorsmannen werden te water gelaten en moesten doorheen het slijk voor- en achteraan een kabel onder het vaartuig door aanbrenghen. De duikers gaven hier een staaltje van hun vakmanschap ten beste want na zowat een uur werk onder water werd hun opzet met sukses bekroond.

Woensdag reeds vroeg in de morgen, bij laag tij, had Raymond Snauwaert op eigen risico, zijn onvoltooide hekreiler Z.594 «Alfred» tot bij het gezonken vaartuig laten brengen, terwijl aan de andere zijde het nieuw vaartuig van dhr Ackx, de Z.455 ging liggen. De uiteinden van beide kabels die onder de gezonken Z.501 waren aangebracht, werden vervolgens aan beide vaartuigen vastgehecht. Nu moest men nog enkel het hoge tij afwachten, om bij het opkomen van het water de Z.501 uit het slijk te trekken.

Rond 10.30 uur bij de hoogste waterstand werd de hulp ingeroepen van de Z.545 met schipper Fernand Cocquyt en de Z.517 met schipper Louis Vantorre die dan de drie vaartuigen, nl. Z.594, Z.455 en het nog half onderwater zittend

vaartuig Z.501 op sleeptouw namen naar de kuisbank. Dit gelukte uitstekend.

Hier mag wel even de aandacht gevestigd worden op de onbaatzuchtigheid van reder Snauwaert, die zijn vaartuig, nog niet afgebouwd zijnde, op eigen risico, ten dienste stelde van een ander reder, om deze uit de miserie te helpen. Dank ook aan de andere medewerkers, die hem terzijde ston-

Nieuwe eenheid te Nieuwpoort

Bij de Nieuwpoortse vissersvloot greep deze week een verandering plaats van reder. Jules Rathé verkocht zijn N.3 «De Rita» aan Vermote Roger uit Oostduinkerke. Anderzijds kocht Rathé de Z.470 aan. Deze boot zal onder de kenletters N.470 een nieuwe eenheid betekenen voor de Nieuwpoortse haven, gezien de Oostduinkerke reder, met zijn vaartuig eveneens Nieuwpoort als thuishaven blijft behouden. — N

Maidentrip voor de Z.571 „ZEPHYR”

Zaterdag 11. had de afvaart plaats van Zeebrugge's grootste vissersvaartuig de Z.571 «Zephyr». Het vaartuig dat het eigendom is van de rederij R. Claeys-Savels & Haerincx Wed. zal onder bevel van schipper André Depaepe uit Heist voor de eerste maal de visvangst beoefenen op de visgronden van het Kanaal. Verder bestaat de bemanning uit motorist Moeyaert Robert uit Uitkerke, assistent-motorist Vandierendonck Desiré uit Heist, stuurman Beulens Roger uit Heist, eerste matroos Decuyper Alfred uit Heist en lichtmatrozen Claeys Marcel uit Zeebrugge en Jean-Pierre Vandaele uit Uitkerke. — FH

Vroeger schip van „Radio Veronica” naar Zeebrugge

ZAL TOT SCHROOT WORDEN VERWERKT

Het schip van de vroegere piratenzender «Borkum Riff» is aan een Belgische scheepstimmerwerf te Zeebrugge verkocht, die het waarschijnlijk tot schroot zal verwerken.

De «Borkum Riff», van waaruit de reclameuitzendingen van «Radio Veronica» op de Noordzee ter hoogte van de Nederlandse kust verzorgd werden, is nabij de kust van Scheveningen aan de kabel geslagen om naar Zeebrugge gesleept te worden. Een ander radioschip de treiler «Norderney» heeft enkele maanden geleden zijn plaats ingenomen.

De invoer van visserijprodukten gedurende de eerste zes maanden van 1964

Soorten	1963		1964	
	Hoeveelheid kg	Waarde fr	Hoeveelheid kg	Waarde fr
1. Verse vis	14.773.014	272.941.939	16.085.794	361.876.507
Zoetwatervis	1.173.967	59.715.691	1.551.862	82.690.128
Haring	4.393.222	33.837.580	3.810.583	26.495.676
Sprot	493.327	2.399.419	54.192	287.748
Makreel	792.524	6.057.412	945.868	6.161.474
Overige bodemvis	7.919.974	170.931.837	9.723.289	246.241.481
2. Gezouten, gedroogde of gerookte vis	6.813.152	86.003.643	6.168.647	77.629.361
Gezouten haring	4.066.883	53.020.915	3.901.095	42.445.769
Gerookte haring	216.730	3.682.939	231.932	3.565.514
Sprot	21.876	229.203	2.294	61.785
Makreel	—	—	6.939	52.378
Overige	2.507.663	29.070.586	2.026.387	31.503.915
3. Schaal- en weekdieren	2.557.630	104.993.674	7.184.208	144.996.045
Ongepelde garnalen	282.550	10.815.077	752.675	22.313.717
Gepelde garnalen	391.413	46.560.809	542.922	51.744.711
Mosselen	1.285.237	3.956.278	5.273.081	17.219.397
Overige	598.430	43.661.510	615.530	53.718.220
4. Viskonserven	9.023.384	287.867.454	9.995.885	314.761.007
5. Konserven van schaal- en weekdieren	529.471	41.993.432	918.418	264.974.364
6. Vismeel	27.839.100	180.363.000	33.960.600	220.368.000
Algemeen totaal	61.535.751	974.163.142	74.313.552	1.184.605.284

WORDT DE O1. „FABIOLA” VERKOCHT ?

Een Oostendse journalist, die gewoon is de waarheid te verdraaien heeft in ons blad van 11 december jl. gelezen dat de Fabiola pas thans aan de Ibis kon overgedragen worden en dit voor allerlei redenen.

We stelden toen de vraag of het niet beter ware het vaartuig eenvoudig te verkopen, daar het uitrusten er van een hoop geld zou kosten.

In de Standaard van 16-12-1964 schrijft de onbezonnen joernalist eenvoudig het volgende:

«Overwogen wordt thans het vaartuig te verkopen en de ontvangsten som te storten in de kas van de Ibisvereniging, die destijds werd gesticht door Koning Albert (toen nog Prins)».

Groter stommitieit of verdraaien van de waarheid kon niet geschreven worden.

Het is zonderling dat sommige journalisten steeds belust moeten zijn op sensatie. Wij hebben niet geschreven dat thans overwogen wordt de O.1 te verkopen, maar wel dat men beter zou doen het te doen, wat werkelijk de gedachte verdraaien is.

Delegatie van het Nationaal Verbond der Visventers bij schepen Van de Kieboom

Een delegatie van het Nationaal Verbond van Visventers, bestaande uit de heren André De Smet, voorzitter, Georges Casteleyn, sekretaris, August Gékier, schatbewaarder, en Maurits Van Hooren, onderhield zich zaterdag 17 december op het stadhuis met dhr Van de Kieboom, schepen van de Haven.

De delegatie onderzocht met dhr schepen enkele aspecten van de reorganisatie in de Vismijn. Ze verzochten dhr schepen eveneens, bij de bijeenroeping van de nieuwe gemeenteraad, tussen te komen voor de opname van een afgevaardigde in de vissershavenuitwijding die opnieuw zal worden samengesteld.

GEEN VERKOOP OP 2e KERSTDAG en 2e NIEUWJAARDAG

Op zaterdag 26 december en 2 januari wordt er in de vismijn van Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge geen verkoop gehouden.

ZIJ HADDEN PECH...

VISSERS GEWOND

Schipper-motorist Jozef De Groote die zijn dagtaak aan boord van de Z.525 beëindigd had en zich per bromfiets huiswaarts begaf werd te Heist ter hoogte van de Kursaalstraat aangerezen door een bestelwagen die de weg kruiste. Met een hersenschudding en verwondingen aan het aangezicht, beide knieën en rechterhand werd het slachtoffer naar het hospitaal te Blankenberge overgebracht.

Scheepsjongen Edward Neyts uit Heist, gleed uit aan dek van de Z.516 en viel zwaar op de rechter knie.

Bij het splitsen van staaldraad aan boord van de Z.559 werd matroos Joseph Morbée geprikt in zijn linker wijsvinger waardoor hij een veertiental dagen werkonbekwaamheid opliep.

OPSLEPINGEN

Tijdens de terugreis van de visgronden, gelegen op 170 mijl Noord-Noord-West van Zeebrugge werd vastgesteld dat water in de machinekamer drong van de Z.580. Schipper Marcel Lonneville beval onmiddellijk de pompen in werking te stellen. Eveneens kwam er water in het visruim waardoor de visplanken uit de visbakken geslagen werden en de rijke vangst uiteen in het ruim kwam te liggen. Tijdens het pompen kwam hierdoor vis in de leidingen terecht waardoor deze verstopte en water in de motorkamer drong. Schipper Lonneville zag zich vervolgens verplicht sleep hulp in te roepen van de Z.468 die in de nabijheid lag en spoedig ter plaatse voer en het vaartuig naar de thuishaven opsleepte.

De Z.428 met schipper Julien Lowijck werd nabij de Sandetti opgeroepen en om sleep hulp verzocht door de Z.403 wegens motordefekt.

ROUWBERICHT

De «SOCIETE DE PECHE MARITIME DU CONGO» meldt tot haar grootste spijt het overlijden van haar oudste kapitein:

E. HEER

Raymond DUYCK

Geboren op 24 mei 1913. In dienst bij de Maatschappij sedert 16 augustus 1951. Overleden op 18 december 1964 te Matadi (Republiek Congo) na een kortstondige ziekte.

Matadi, Postbus 84.
Brussel, 45, rue du Pépin.
Torhout, Hoogstraat 43 (privé).

(5454V)

Wegens motordefekt werd de O.35 door de Z.420, met schipper Daniel Rappé naar Newlyn opgesleept.

SCHADE OPGELOPEN IN DE VISSERSHAVEN

Tijdens het manoeuvreren in de vissershaven is de Z.493 met schipper Eric Dobbels, met de achterspiegel tegen de kaaimuur gestoten waardoor deze over een lengte van 2 meter gebarsten werd.

De Z.473 veroorzaakte aan de Z.24 van schipper-eigenaar Henri Cogge volgende schade: 2 stutten en 3 planken verbrijzeld en reling ontzet over een lengte van ongeveer 2 meter.

Bij het manoeuvreren voer de Z.556 met schipper Paul Depaepe, de Z.161 met schipper Louis D'Hondt aan waardoor 5 planken in de achterspiegel verbrijzeld werden.

De Z.233 van schipper-eigenaar Gerard Jonckheere werd door de Z.549 aangevaren en de reling over 4 meter ingedrukt.

BREUK OMKEERKOPPELING

De vangst beoefenende in de Kreeftenput visgronden had de Z.199 met schipper-eigenaar René Degroote met een breuk van de keerkoppeling af te rekenen. De visserij werd dadelijk gestaakt en het vaartuig kon op eigen kracht de thuishaven bereiken.

STORMSCHADE

Tijdens de terugreis van de Kreeftenput kreeg de Z.437 met schipper Louis Vlietinck, een zware zee op stuurboord midschips waardoor volgende schade werd aangericht: 2 ruiten van stuurhut ingeslagen, radio, decca, en gonio buiten dienst, bazaarzeil weggeslagen en verlies van een stel bollen — FH

De Belgische - Nederlandse Zeemansalmanak voor 1965

Deze uitgave is verschenen en mag voor alle industriëlen, vishandelaars en vooral reders en vissers als een onmisbare gids aanzien worden in hun talrijke relaties. Dit werk is werkelijk onmisbaar voor al wie zich met visserij en zeevaart-aangelegenheden bezig houdt.

Het is verkrijgbaar in België en Nederland en wel als volgt:

IN BELGIE:

1. Ter drukkerij van «Het Visserijblad», H. Baelskaai 30 Oostende, p.c.r. 41.89.87.
2. In Noordzee Boekhandel, Vindictevelaan 22, Oostende.

IN NEDERLAND:

Machiefabriek Henk Zwart, Vissershaven, IJmuiden.
Prijs 275 fr plus 10 fr verzendingskosten.

Goederentrafiiek Engeland Kerstdag en Nieuwjaar

Vanwege de Britse diensten worden volgende beperkingen voorgeschreven:

Vrijdag 25 en zaterdag 26 december
Geen algemene goederen, noch bederfwaren, noch vis in beide richtingen (wel R.L., Mail, P.P. en geleide auto's).

Zondag 27 december

Ons vrachtschip «IJzer» mag reeds op zaterdag 26 december 1964 normaal geladen worden om uit Oostende te vertrekken op zondag 27 december 1964 (terug 28 of 29 december).

NIEUWJAAR

Geen beperkingen aangekondigd.



Rederscentrale

wenst aan al haar leden
een vrolijk Kerstfeest

(5450V)

IBIS TE GAST BIJ KONINGIN ELISABETH



Enkele beelden van de ontvangst van de Ibisjongens door Koningin Elisabeth. BOVEN : De Koningin omringd door de Ibisjongens, met naast haar, dhr Solvay, voorzitter van de beheerraad van het Kon. Werk Ibis. — ONDER : Natuurlijk gaf het Ibis-zangkoor enkele nummertjes ten beste voor Koningin Elisabeth.

(foto's Luc)

Dinsdagnamiddag werd op het kasteel « Stuyvenberg » een intieme feestje gehouden waarbij de Ibisjeugd ontvangen werd door Koningin Elisabeth.

Benevens de ruim 80 Ibis-knappen bestond de delegatie verder uit voorzitter Solvay; Ere-Kommandant Georges Goor, de enige overlevende van de Ibis in het jaar 1906; directeur Caestecker en dame, alsmede het onderwijzend personeel bestaande uit schoolhoofd lager onderwijs Coelus, meijuffers Hamers en Casier en de heren Verhamme, Verheide, Vanloo en Debrock.

X X X

In stoetvorm werd omstreeks 4 uur op het kasteel aangekomen, de

klik van de Ibis vooraan. In de grote hall werd de delegatie verwelkomd door de Koningin, omringd door haar hofdames en de dignitarissen van het Hof.

Nadat directeur Caestecker de Koningin namens de delegatie had gegroet, werden door de drie jongste knappen van de Ibis een tuil rode rozen aan de Koningin aangeboden, terwijl door een andere knaap een bedankingsbrief voorgelezen werd. Hierop werden nog enkele Kerstliederen voorgedragen, waarop de Koningin, op haar verzoek, midden de jongens werd geplaatst. Hier dient wel even de nadruk gelegd op de waarlijk gemoedelijke manier waarop met de Ibis-knappen werd omgegaan, wars van alle pro-

Dit duurde zowat een half uur, aangeboden, waarbij de delegatie vergast werd op boterkoeken en cacao.

De Koningin, die dit intieme gedoe vanop het balkon van de grote ontvangstaal had gadegeslagen, was ten zeerste ontroerd bij dit schouwspel. Na de maaltijd werden door de hofafgevaardigden, namens de Koningin, aan alle knappen een prachtig boek in verband met de zee overhandigd, evenals een doos snoepgoed. Ook de delegatie kreeg als aandenken een doos snoepgoed. Na een dankwoord namens de Koningin kwam tenslotte nog directeur Caestecker aan het woord, die namens de Ibis-delegatie zijn oprechte erkentelijkheid uitdrukte voor deze bijzondere aangename namiddag.

Met een drievoudig « Hip Hip Hoera - levende de Koningin » werd de ontvangst besloten. — B

PRIJS BRANDSTOF VERHOOGD

Sedert maandag 21 december is de prijs van de brandstof, zoals zulks elke winter het geval is van enkele centiemmen verhoogd.

De mazout voor de visserij kost thans 1,77 fr in plaats van 1,73 fr. Vorig jaar betaalde men op hetzelfde ogenblik 1,78 fr.

Voor het verbruik te lande kost de mazout thans 2,51 fr in plaats van 2,47 fr.

De prijs van de lichte fuel wordt 1,98 fr in plaats van 1,95 fr.

BIJ BOLNES

Wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd, heeft de heer Spruyt, directeur bij de Bolnes motorenfabrieken zijn rechten op pensioen doen gelden. Vanaf één januari wordt hij vervangen door de heer Capellen junior. Hij blijft echter ten dienste van het bedrijf als adviseur.

De Belgische reders ter visserij kennen allen de heer Spruyt voor zijn knappe technische kennis en zijn grote dienstvaardigheid.

Zij wensen hem een lange rust en nog lang ten dienste te kunnen staan van de ganse visserij.

Ons Kerst- en Nieuwjaarsfeest in Godtschalck en IBIS

In ons nummer van vorige week publiceerden wij een eerste lijst van de stortingen welke wij ontvingen ten voordele van het Kerstfeest en Nieuwjaarsfeest welke wij nu reeds meer dan 30 jaar organiseren.

In naam van de begunstigen willen wij hier onze gemeente dank uitdrukken aan de milde schenkers.

Ondertussen ontvingen wij reeds nieuwe stortingen, zodat de volledige lijst tot op neder de volgende is:

LIJST TERRYN

Visitatie Paviljoen Astrid -	
Coupure Gent - 1e groep	200
Clubhuis Ouden van dagen -	
Biezenstuk, Gent	100
Brouwerij A. Meiresonne, Gent	200
Visitatie Paviljoen Astrid -	
Coupure Gent - 2e groep	150
Aankoopbon Grand Bazar Gent	75
D. Prof. B.V.J. Cuvelier,	
Gentse Hogeschool	500
Schepen Leyman,	
St Amandsberg	100
Zusters Franciscanessen,	
Evergem	100
Schepen De Decker Gent	50
Vishandel Vande Veire, Gent	50
Mevr. De Buck, Waterstr. 88,	
St Amandsberg	20

ANDERE STORTINGEN

H Boudolf, aannemer	1.000
Rederscentrale	2.500
Hulp in Nood	1.500
S.C.A.P.	1.000
Het Verbond van Kust	
en Middenslag visserij	500
Hand in Hand Zeebrugge	1.500
Nieuwsblad van de Kust	500
Advokaat Heymans	100
J. Cadron, Ere-directeur	
Zeewezen	100
Credit Ostendais	250
Werkhuizen André Brusselle	
P.V.B.A.	500
Hand in Hand Oostende	500
Becu Danielle	100
Industrielle des Pêcheries	200
O.V.A.	250
André Berbiere	100
Froid Industriel	1.000
Fa Leon Van Eessel	5.000
Mevr. Vanhove-Popieul	
O 112	250
fa Senecaut & kinderen,	
P.V.B.A. Oostende	500
Verleye Fernand Gent	50

EEN BERICHT VAN DE POSTDIENSTEN

Ook uw postmeester wenst U alle geluk voor 1965.

Hij dankt U tevens voor de medewerking tijdens het verlopen jaar en blijft graag « TOT UW DIENST ».

DE EVOLUTIE VAN HET VISSERSBEROEP EN DE OPLEIDING TOT DE VISSERIJVAART

door de h. L.I.A. Inghelbrecht,
Staatskust- en havenloods Oostende

EEN SCHEMATISCH OVERZICHT MET BESCHOUWINGEN

Hij die kan en niet kent
is een praktische vent
Hij die kent en niet kan
is een theoretisch man

Praktijk en theorie
zijn beide heel veel waard
maar daar is slechts het waar
waar men ze vindt gepaard

P.C. Boutens

De Visser van morgen

Het beroep van visser en dit ontgaat meestal de leek, bestaat uit 2 bevoegdheden; deze van navigator en deze van visser. Deze twee tesamen moeten een doelmatige visserij mogelijk maken.

Het zeevisvaart- of visserijonderwijs is, voornamelijk als gevolg van de evolutie der scheepvaart, scheepsbouw en bevissing, een zeevaartkundige opleiding geworden waarvan de leerstof vanzelfsprekend evenwijdig loopt aan de historische ontwikkeling van de navigatie ter zee.

De visserij is de basis van het beroep en daarop heeft zich in de loop der tijden, toen de vis steeds verder moest worden opgezocht en gevolgd, de zeevaartkunde geënt in 4 grote fazen :

- in 't zicht der kusten
- buiten de kusten uit het hoofd, empirisch
- sterrekundig
- elektronisch (hyperbolisch)

De visserijtechniek en -praktijk vormt een afzonderlijke en bijzondere tak in de te onderwijzen leerstof en tengevolge van de bevissingsstaat die nog in zeer ruime mate het willekeurige plukken en verzamelen toelaat, is de opleiding logischerwijze meer gericht op de zeevaartkunde en stuurmanskunst waarvan de kennis dan op de visserij, bijzonderlijk wat de praktijk aangaat, empirisch wordt verworven.

De evolutie van de bevissing, die in de huidige staat steeds minder de willekeurige verzameling voldoet, vereist van de visser meer bekwaamheid inzake specifieke visserijkunde.

Indërdaad is het noodzakelijk om het bedrijf in de toekomst renderend te houden in de sociale groei dat de visser, naast de onontbeerlijke zeemansopleiding, ook eens doorgedreven vissersopleiding krijgt die o.a. moet toelaten dat :

- de produktie vergroot
- de produktie verbetert
- een gunstige visstand geschapen wordt
- de vistechneek verbetert
- de vis doelmatig verwerkt wordt

Deze vorming heeft voornamelijk als onderwerp; de verscheidene visserijtechnieken, de ecologie en biologie der industriële vissoorten die heden gevangen worden en deze die in de toekomst in aanmerking kunnen komen; het gebruik der middelen die de oceanografische wetenschap ter beschikking stelt zoals o.m. termometer en planktonindikator; doelmatig gebruik van echosounder, visloep en netsonde; de combinatie van deze kennis met de hyperbolische navigatie, radar, decca, loran, gee enz. voor een zelfs rationele beoefening van de visserij en zelfs een hoger rendement.

I — GESCHIEDKUNDIG INTERNATIONAAL OVERZICHT

— Algemeen

De opleiding van zeelieden-vissers is een tak van het onderwijs waarvan indien zij nog gekend is, de doelstelling en het belang meestal ontgaat aan de maatschappij die anderzijds de visserij onvoldoende kent.

Deze scholing is tamelijk verscheiden van land tot land zoals de organisatie van de onderwijsinstellingen niet uniform is maar afgestemd op de plaatselijke omstandigheden, daar de meeste scholen natuurlijk bestemd zijn voor de opleiding van de ter plaatse wonende of ter plaatse thuisbehorende vissers.



In de oudste tijden volstond het dat de mens de vis verzamelde die na het hoge tij op de stranden achterbleef om in zijn behoeften te voldoen. Vervolgens moest hij aktiever optreden om de vis in zijn bezit te krijgen. Hij bouwde dammen waarachter zij verrast wordt bij het terugtrekken van het water, gebruikt de speer, vist met de handen en vindt dan de fuik uit die een zeer effectief vistuig blijkt te zijn.

Nochtans hebben vele visserijlanden dit gemeen dat bepaalde feitelijke vakken van het vissersambacht nog steeds en nagenoeg uitsluitend, tijdens de praktische uitoefening van het beroep worden geleerd, door en met de ervaring. Dit was en geldt nog gedeeltelijk voor het vissersberoep, dat in essentie praktisch is, als een goede en zelfs gewenste vorm van opleiding.

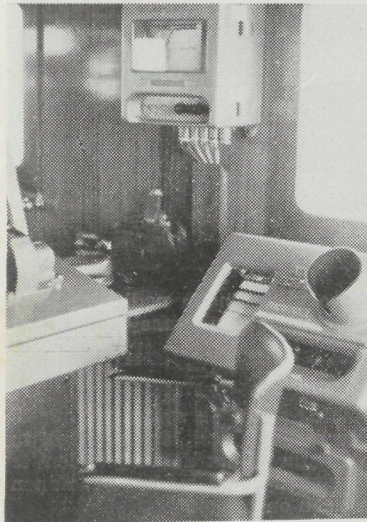
Tot voor kort was de scholing voor vele andere beroepen eveneens praktisch bij de patroons waar men in dienst trad als leerjongen of hulpkracht. De maatschappelijke vooruitgang en de evolutie van de techniek hebben deze vorm van opleiding tot het beroep grondig gewijzigd en alle stielen, enige uitzonderingen daargelaten, worden thans aangeleerd in daartoe ingerichte instellingen, vakscholen of door middel van lesyclussen.

In de geest van de zeelieden-vissers worden de visserijscholen aangewezen als de plaats waar men de stiel anders leert dan door de praktijk aan boord.

lozing van bepaalde aspecten van het beroep vroeg of laat tot een nadelig gevolg. De moderne ge-industrialiseerde maatschappij laat inderdaad niet ongestraft meer toe dat bepaalde onderdelen van een bedrijf die tenslotte toch nauw verweven zijn, veronachtzaamd worden. Ook het visserijbedrijf ontsnapt niet aan deze stelling.

De vlugge ontwikkeling bijzonder in de laatste twintig jaar van de visserscheepsbouw, de maritieme wetenschappen zoals biologie en oceanografie, de visserijtechniek en de toegepaste elektronika, hyperbolische navigatie verschaffen niet alleen nieuwe mogelijkheden voor het vissersvaartuig maar nóg worden zij een onontbeerlijke kennis om het bedrijf dat ook voor West-Vlaanderen betreft, een grote economische rol speelt, toe te laten met de nodige zekerheid voort mede te dingen in de visserijwedloop en daarmee voort te bestaan.

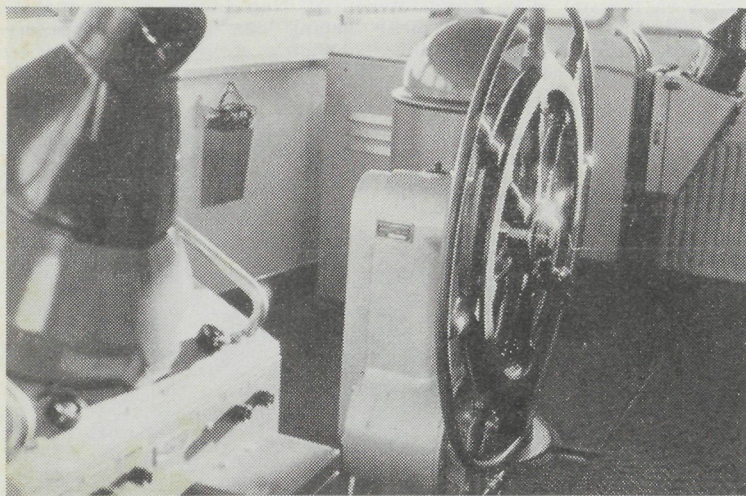
Onbetwistbaar zijn de praktische kennis en ervaring van de schipper en de stuurman in het opzoeken van de vis van niet te onderschatten belang maar het mag ook niet aan de aandacht ontgaan dat de evolutie van de wetenschappelijke visserij gunstig verloopt.



De vissersvaartuigen worden uitgerust met moderne toestellen die hen moeten toelaten meer doelmatig te vissen. De visloep, de netsonde, de verschillende soorten echosounders, thermometer, plankton-indikator, koel-installaties enz. ter beschikking gesteld van het varende personeel, moeten door hen op efficiënte wijze worden aangewend.

De efficiënte aanwending van radar, decca-navigator, gee, loran, konsol, radio, visloep en netsonde, koeltechniek in combinatie met de laatste verworven kennis over nettechniek, biologie en oceanografie spelen een steeds groter rol in de aanvoermogelijkheden.

Deze materiële ontwikkeling van het beroep onderging en ondergaat dagnige wijzigingen dat bepaalde bemanningsleden bij hoog gekwalificeerde

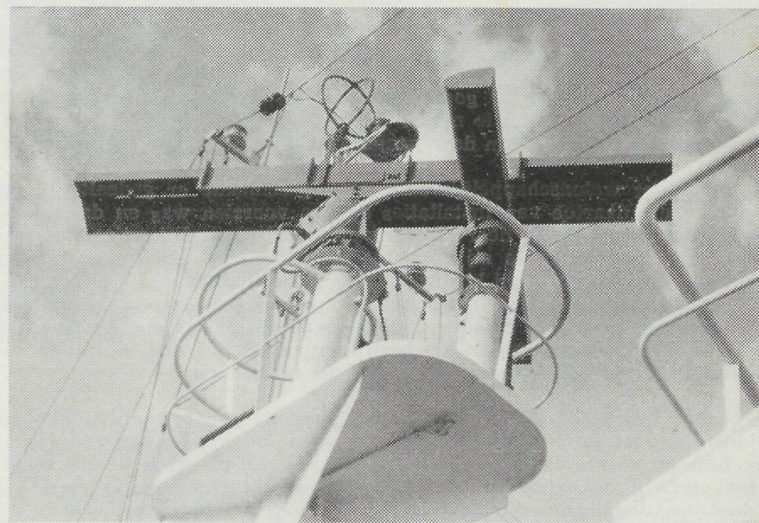


De vooruitgang van de elektronika heeft verder een diepgaande invloed op de navigatie. Inderdaad stelt zij ter beschikking van de kapitein en de stuurman apparaten die hem niet alleen het navigeren gemakkelijker maken maar nog moeten deze toestellen met vaardigheid gebruikt worden zodat deze toestellen met vaardigheid gebruikt worden zodanig dat er voor het bedrijf een werkelijk voordeel uit voortvloeit.

technieken kunnen worden gerangschikt. Aan boord der motor- of stoomtrawlers is het machinepersoneel zuiver gespecialiseerd en de eenvoudige matroos neemt geen deel aan de opzoekingsactiviteiten van de vis en het voeren van het schip, zoals dit bij de kleine visserij veel het geval is.

Het onderwijs biedt aan alle kandidaten dezelfde kansen maar de selectie geschiedt omzeggens automatisch na de volbrachte gemeenschappelijke studies althans voor wat het dekpersoneel aangaat, en enkel de meest bekwamen en geschikten bereiken na de vereiste vaartijden en eksamens het bevel over het vaartuig. De verantwoordelijke van het bevelhebberschap vereisen immers algemene kennis, die ondergeschikte bemanningsleden, alhoewel uitstekende ambachtsmannen, nooit zullen verkrijgen. De noodzakelijke kennis van de specifieke visserijkunde wordt tijdens de vaartperiodes geïssimileerd en maakt geen voorwerp uit van bijzondere zorgen hetgeen ongetwijfeld nauw verband houdt met het feit dat de vangsten ondanks de overbevissing mits een minimum van inspanning door zoeken en lange reizen, nog behoorlijke resultaten leveren. En daar ligt juist het knooppunt van een situatie die zich in een nabije toekomst sterker zal uiten.

De koeltechniek de ecologie van de eetbare vissoorten schelp- en schaaldieren en de moeilijkheden om ze te vangen, de toepassing van de middelen die de wetenschap ter beschikking stelt zoals plankton-indicator en thermometer, de oorzaken van de variatie tussen overvloed en ontvolking



Radar, decca, loran, consol, directionfinder, gyrokompas, automatic steering aangevoerd samen met de begrippen over ecologie, biologie oceanografie enz... moeten toelaten dat er vruchtbaar gevist wordt in al deze factoren maken van de visser een specialist die nog moeilijk kan vergeleken worden met de visser van enkele tientallen jaren geleden.

der visgronden, de verschillende visserijtechnieken en hun aanpassing aan de plaatselijke omstandigheden, de studie van het vraagstuk van evenwicht in een wisselvallige opbrengt, zijn belangrijke stoffen die rechtstreeks belang hebben voor de schipper van wie morgen zal verwacht worden dat hij het bedrijf in leven houdt. Het staat vast dat men moeilijk kan eisen van mensen die ononderbroken in moeilijke omstandigheden arbeiden dat zij de gegevens betreffende hun visserij noteren maar het bijbrengen van het besef dat deze inlichtingen, systematisch samengebracht om ter beschikking gesteld te worden van de wetenschap, mettertijd het bedrijf kan ten goede komen, kan enkel nuttige gevolgen hebben. Al deze vakken die de vorming van de visser van morgen op gebied van specifieke beroepskennis, aanvult laten hem toe de bijzonderheden van de stiel te bespeuren en doen bij de besten de behoefte ontstaan zich erin te verdiepen om daardoor betere resultaten te bereiken die hemzelf maar ook het bedrijf ten goede komen.

Ongetwijfeld door vele factoren geremd is het bijbrengen van deze nieuwe vakken door de vlugge evolutie van het visserijbedrijf ontstaan, van aard de vorming van de zeeman-visser te voltooien. Er moeten waarachtig geen geleerden gevormd worden maar men is er zich toch van bewust dat de vissers van heden een opleiding nodig heeft zonder dewelke deze van het verleden wel kon stellen.

LEON VAN EESSEL



ANTWERPEN

OUDAAN, 26

Tel. (03) 32.38.55 (8 lijnen)

Telex : LEONEESSEL - ANTWERPEN 277

MAKELAAR IN
ALLE
VERZEKERINGEN
en
HERVERZEKERINGEN

Brussel

Keizerinlaan, 66

Tel. (02) 12.21.30 - 12.11.37

Luik

Boulevard de la Sauvenière, 24

Tel. (04) 23.33.93

Hamburg

LEON VAN EESSEL & Co

Dammforstrasse 31'

Tel. 34.27.00 - 34.27.18

Telex 021 - 4236

Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in

LONDEN

PARIJS

ROTTERDAM

NEW-YORK

Wolfschout

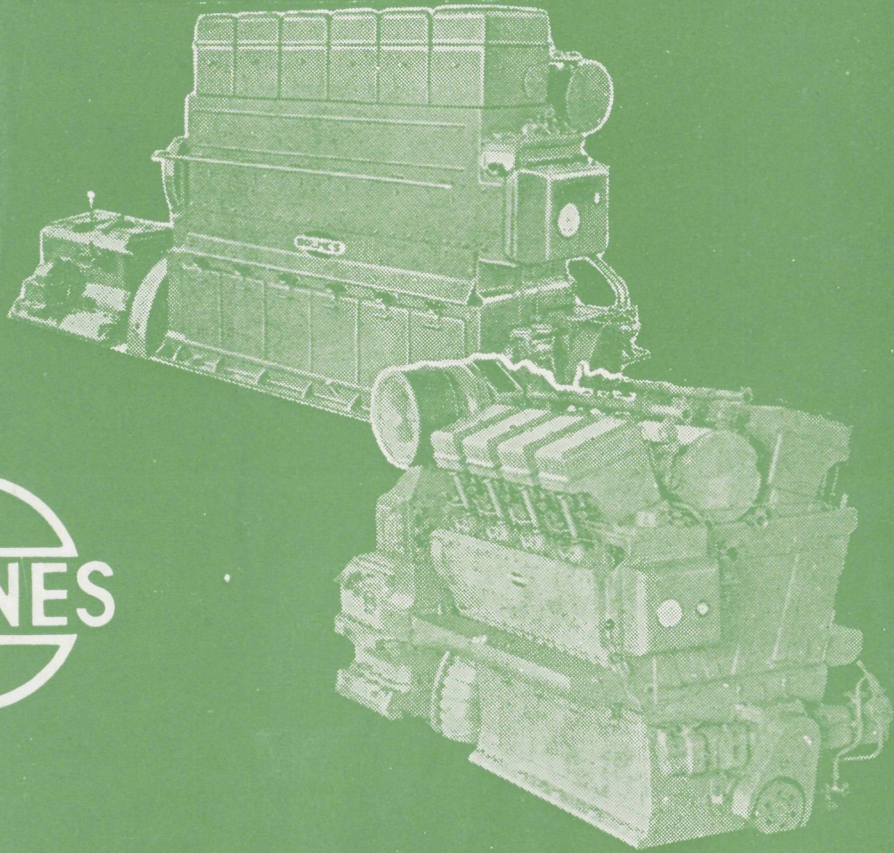
n.
v.

M
A
C
H
I
N
E
F
A
B
R
I
E
K

Voor ideale

STUWKRACHT

WAERBOU



DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

BOLNES

V/H. J.H.V. Cappellen

Hoofdvertegenwoordiger van de Beneluxlanden
Technische Handel H. ZWART, IJMUIDEN

IJmuiden : Tel. Bureau : 5459 — Privé : 5110