

1965

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



HET VISSERIJBLAD

31e JAARGANG
VRIJDAG
8 januari 1965
Nummer 2
PRIJS 10 FRANK

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

CASINO- KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

ZATERDAG 9 JANUARI
van 22 uur af.

ZONDAG, 10 JANUARI
THE-DANSANT
van 16 tot 20 uur :

Roger Comte

chansonnier.

MERINO COSTA EN ZIJN ORKEST

FRANZ ANDRE :
piano

KONINKLIJKE SCHOUWBURG

OOSTENDE

ZONDAG 17 JANUARI 1965
te 20 uur :

de GALAS KARSENTY
stellen voor :

„LE SYSTEME

FABRIZZI”

door Albert Husson.

Met

DANY CARREL
en
JEAN GAVEN

PLAATSEN :

200 - 110 en 80 fr.

PLAATSBESPREKING :

Kon. Schouwburg Oostende

Tel. : (059) 713 22.

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

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

(3406N—5465V)

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie en Zonen

P.V.B.A.

NIEUWE WERFKAAL 2 — OOSTENDE

— * —

SCHEEPSBOUW en HERSTELLINGEN

van

HOUTEN en STALEN VISSERSVAARTUIGEN

— * —

Telefoon 718 50 — Privé 731 01

HUIS GESTICHT IN 1882

(5676V)

REDERS en
VISSERS,
voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

HAND IN HAND

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73



Fueloil Dieseloil Gasoil

Voor scheepvaart — Centrale verwarming
— Nijverheid —

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

Voor de Kuststreek — Depot te Oostende

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



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)

TE KOOP

Moderne viskotter

(folio 3001)

- gebouwd van staal in 1959-1960;
- afm. 25 X 6,30 X 2,50 m.
- 75 ton bruto;
- Motor : Stork diesel 282 PK.
- v.d. Giessen vislier, aangedreven door de hoofdmotor.
- Verblijven voor 6 man in achterschip.

PRIJS : fl. 160.000
(ca. 2.225.000 B. fr.)

Elk weekeinde in IJmuiden of Scheveningen te inspecteren.

N.V. WICO's, Coolsingel 75,
Rotterdam, Tel. 13 00 90(2 l.)

(5463V)

Voor

nieuwbouw

en

herstellingen

van

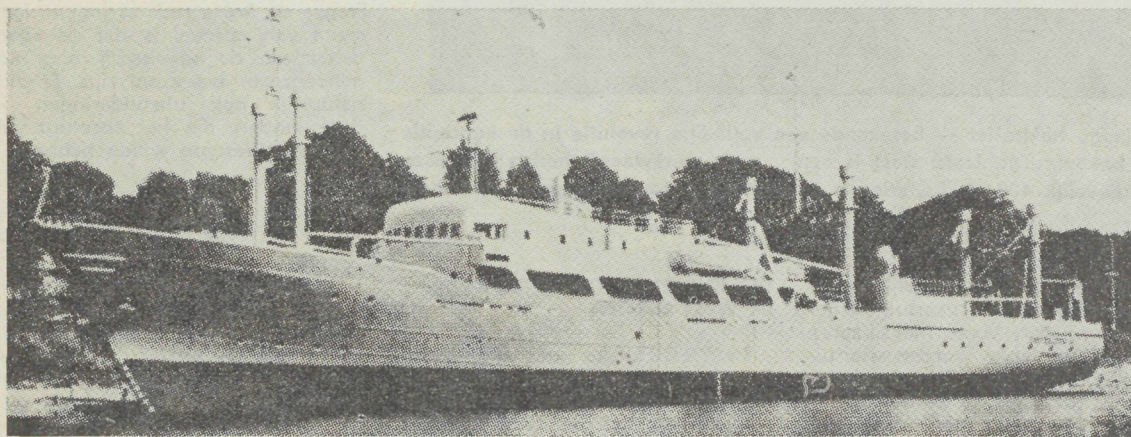
schepen

N.V.

BELIARD- MURDOCH

(2040)

FAKTOREN DIE DE EVOLUTIE VAN HET VISSERSVAARTUIG IN DE WERELD BEPALEN



De «Evangelistria IV» is een van de jongste aanwinsten van de Griekse vissersvloot, en tevens een van de eerste hektreilers van voornoemde staat. De «Evangelistria IV» heeft een lengte van 64,89 meter over alles en werd gebouwd voor de gelijknamige rederij uit Pireaus.

Sedert het einde van de jongste wereldoorlog heeft men een niet onbelangrijke ontwikkeling van de wereldvissersvloot gekend.

Eenmaal men de voedingswaarde van de visprodukten en nevenprodukten naar waarde heeft weten te schatten, produkten die betrekkelijk goedkoop zijn, gingen vele visserijstaten zich bekommeren over de ontwikkeling van de visserijindustrie, en bijgevolg dus ook over de bouw van vissersvaartuigen.

Het is dan ook om die reden dat in vele visserijstaten het aantal afgewerkte vissersvaartuigen jaarlijks groter wordt, terwijl tevens vele nieuwe scheepstypes in de vaart gebracht worden. Steeds meer en meer bouwt men polyvalente vaartuigen die gedurende het ganse jaar door de visserij kunnen bedierven, wat in de eerste plaats ten goede komt aan de vereisten van een economische gezonde uitbating. Ook de uitbreiding van de vis-

serijzones van verschillende staten had voor gevolg dat de conceptie van het vissersvaartuig gewijzigd werd, en in de eerste plaats wel voor wat betreft de capaciteit. Gezien verscheidene, dichtbijgelegen gebieden verloren gingen, zag men zich verplicht verderaf gelegen visserijgronden op te zoeken, en hiervoor waren in eerste instantie grotere treilers vereist.

DE HEKTREILER BIEDT VELE VOORDELEN OP HET STUK VAN DE VERRE VISSERIJ

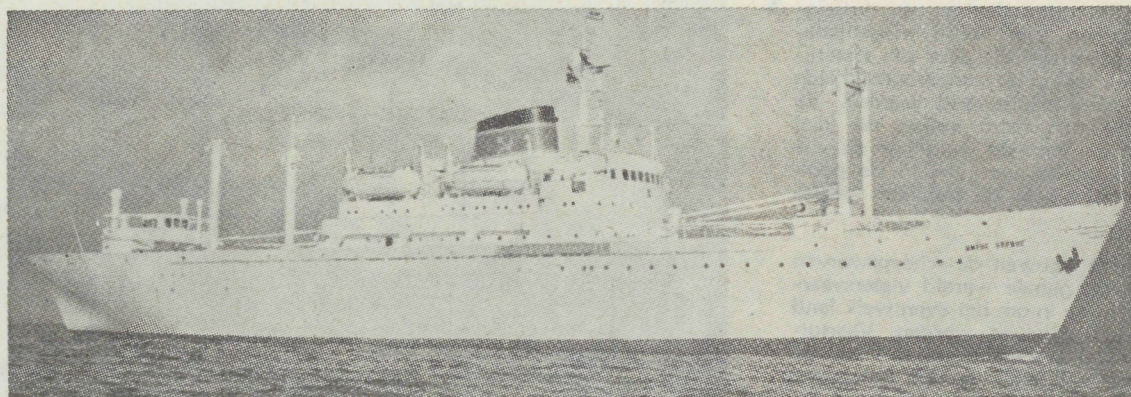
Tijdens de jongste jaren stond Japan aan de spits van de verschillende visserijaktiviteiten, en in de gebieden waar andere staten voor hen een zeker sukses hadden behaald was Japan er als de eerste bij om deze methodes op te nemen en ze nog verder te perfektioneren. De meeste landen die thans een evolutieplan aan het uitwerken zijn,

volgens het voorbeeld dat door Japan werd gesteld, zelfs met de technische en financiële bijstand van deze grote visserijstaat.

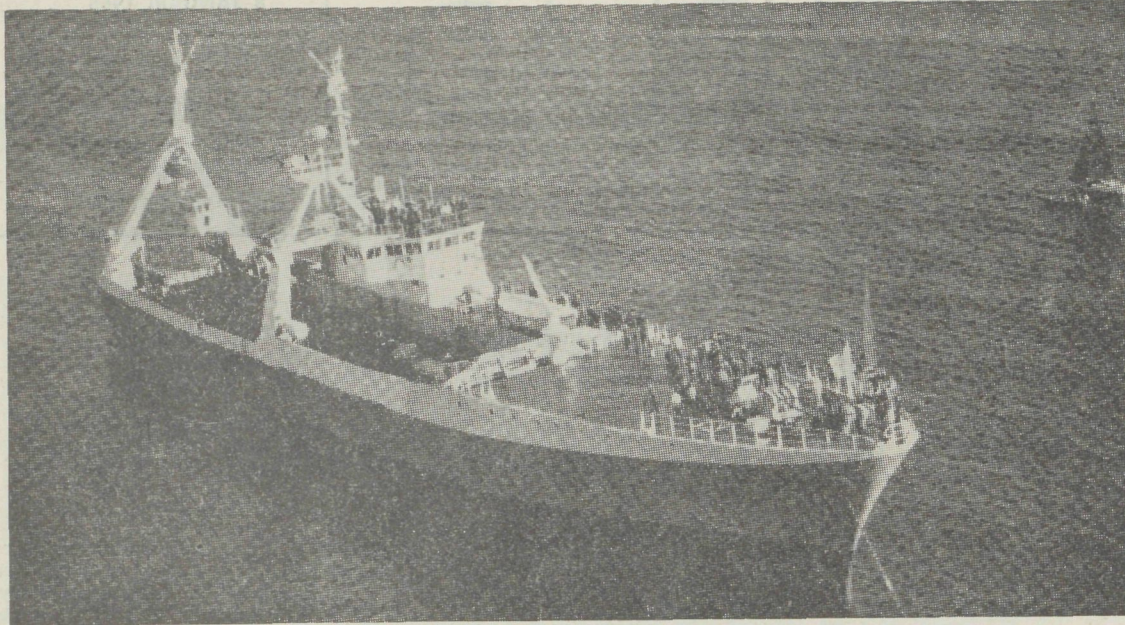
Bij de twee traditionele visserijmethodes, nl. het visnet en de lijn is zich thans een derde methode komen toevoegen, nl. de zuigpomp. Hier dient evenwel onmiddellijk aan toegevoegd te worden dat deze methode slechts aangewend wordt voor bepaalde vissoorten en dit tijdens welbepaalde periodes van het jaar; de zuigpompvisserij is ten

andere nog uitsluitend proefondervindelijk. Het overgrote deel der nieuwgebouwde vissersvaartuigen zijn dus gebouwd, hetzij voor de sleepnetvisserij, hetzij voor de lijnvisserij. Niettemin opende de overschakeling van de zijwaartse sleepnetvisserij, naar de hekvisserij grote mogelijkheden bij de konstruktie van nieuwe scheepstypes in de meeste visserijstaten. Vele hektreilers vertonen zelfs een opvallende gelijkenis met bepaalde tonijnvissersvaartuigen. Niettegenstaande deze revolutie in de scheepsbouw van vissersvaartuigen, worden nog steeds een groot aantal klassieke treilers gebouwd, zodat het nog helemaal niet is uitgemaakt of de hektreiler reeds in alle visserijstaten is ingeburgerd. Het is inderdaad zo dat niet alle landen reeds hun volle vertrouwen hebben gesteld in de hekvisserij, en dit ten nadele van de zijtrawlvisserij.

De ondervinding welke werd opgedaan in grote visserijstaten, zoals Japan, de Sovjet-Republiek, Polen en West-Duitsland schijnen erop te wijzen dat de hekvisserij voordelen inhoudt voor de visserij op veraf gelegen gebieden zoals Groenland, Labrador en de kusten van New Foundland, en dan heel bijzonderlijk voor die treilers die voorzien zijn van verwerkingsinstallaties. Het is tenandere een feit dat de voorkeur voor de hekvisserij uitsluitend gaat naar vaartuigen van meer dan



Nee! Dit is geen modern passagiersschip, alhoewel het uiterlijk zulks gemakkelijk laat uitschijnen. Het is het Russische vistransportschip «Vitus Bering», dat uitsluitend bestemd is voor het transport van de aan boord van de treilers diepbevroren vangsten naar de Russische thuishavens of basissen in vreemde gebieden. Aan boord van dit 91 meter lange schip bevinden zich ondermeer 2 ijsfabrieken en een akkomodatie voor 102 man.



De «Colonel Pleven II» — een 78 meter lange hekreiler — betekende een volledige revolutie in de conceptie van de Franse vissersvloot. De brug die aan bakboord geplaatst staat is een van de merkwaardigheden van deze prachtige treiler, waarvan de ruimen respectievelijk 400m³ diepvriesvis en 800 m³ gezouten visprodukten kunnen inhouden.

800 brutoton, op uitzondering dan van Nederland en enkele landen die polyvalente vaartuigen bouwen. De kostprijs van de hekreiler, die veel hoger ligt dan deze van de conventionele trawler, en ook wel de ongemakken welke voortspruiten uit het veel groter gewicht van de vaartuigen zijn vanzelfsprekend te groot en kunnen het voornaamste voordeel, nl. de beschutting van de bemanning tijdens de werkzaamheden niet dekken.

Niettemin bestaan er enkele merkwaardige plannen voor de bouw van hekreilers van rond de 200 bruto-ton, waarvan er wel enkele een succes kunnen opbrengen.

SCHEEPSWERVEN BOUWEN VAARTUIGEN DIE IN ALLE LANDEN KUNNEN UITGEBAAAT WORDEN

Het internationaal karakter van de visserij leidt aldus tot een uitgesproken overeenstemming of gelijkheid van de vloeten van vele mogendheden. Zo zijn ondermeer de verwerkingsinstallaties en vriesinrichtingen aan boord mogelijkheden geworden die door alle visserijstaten, zelfs in onderontwikkelde gebieden, aangewend worden. Zo bouwt men thans treilers die met evenveel kans op welslagen de visserij kunnen bedrijven in de poolwateren als in de tropische gebieden.

Thans bouwen de scheepswerven over de gehele wereld vissersvaartuigen die in om het even welk land kunnen gebruikt worden. Vaartuigen welke bestemd zijn voor de Ghanese visserij worden gebouwd in Japan, Noorwegen, Rusland en Groot-Brittannië; voor de Koreaanse regering worden thans vaartuigen gebouwd op Nederlandse, Franse, Italiaanse en Japanse scheepswerven; Mexikaanse werven bouwen vaartuigen voor

Pakistan en Koeweit, terwijl op de Nederlandse werven vaartuigen gebouwd worden voor Mexikaanse rederijen; in Japan worden vaartuigen gebouwd voor Yoegoeslavië, Cuba, Roemenië, Zuid-Vietnam, Formosa, de Filipijnen, Thailand, Rusland, enz...

Omzeggens alle staten die enige ondervinding hebben op het gebied van de scheepsbouw hebben bestelling in hun orderboeken staan voor Rusland, terwijl dit laatste land anderzijds opdrachten kreeg uit Ghana, Cuba, Bulgarije en hoogstwaarschijnlijk ook Egypte.

Het zou te ver leiden de tendenzen die zich in de verschillende visserijstaten voordoen te gaan ontleiden, maar een vluchtig onderzoek van de recente verschijnselen in de verscheidene landen, geeft ons toch een gedacht van de zich voordoende toestanden.

DOMINERENDE TENDENZEN IN WEST-EUROPA

In West-Europa was het West-Duitsland die het meest belangstelling ging vertonen voor de hekreiler. Waren het de Oost-Europese visserijstaten, zoals Polen en Rusland die reeds zeer vroeg de hekreiler en het fabriekschip gingen uitbaten, dan was het toch West-Duitsland die zich de eerste ging interesseren voor de vriestrelers, hetzij voor het invriezen van de volledige, hetzij voor een gedeelte van de vangst. Deze tendenz evolueerde dan in de richting van het reusachtige fabriekschip, zoals dit onlangs nog bewezen werd door de voltooiing van een 2.500 ton metende eenheid.

Nochtans heeft West-Duitsland nog een voortdurende behoefte aan kleinere eenheden, voor de aan-

voer van verse visprodukten. In voegde kringen vraagt men zich evenwel af of het hier geen tijdelijke pause is, in afwachting dat andere factoren zich gaan voordoen, zoals de uitbreiding van de vriesinstallaties te lande, en de perfectie van het distributienet.

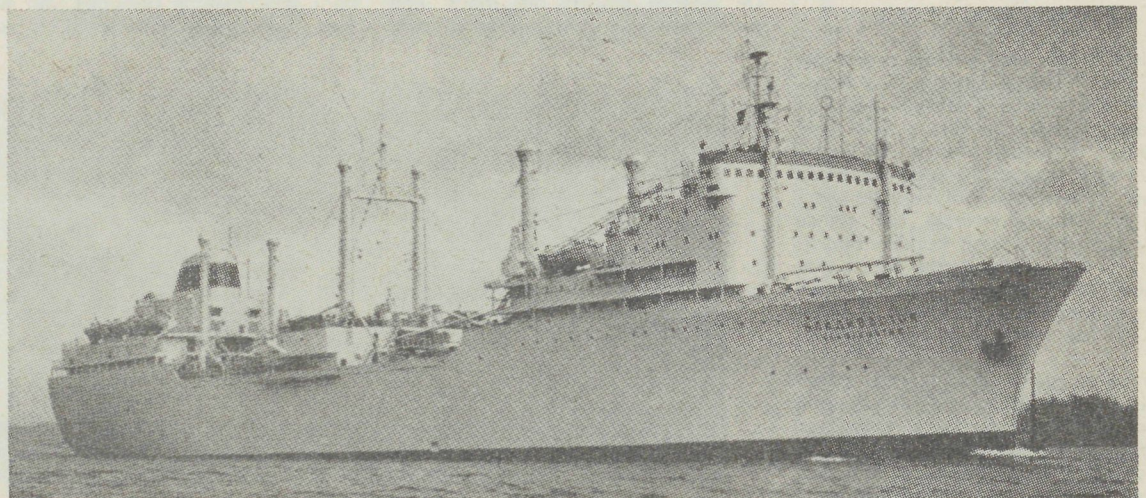
Ook in Frankrijk en Groot-Brittannië gaat men in die richting uit, zij het met lichte variatie. In deze beide landen is men inderdaad nog de mening toegedaan dat de hekreilvisserij niet voordeliger is dan de zijwaarts visserij, en dit zelfs voor verafgelegen gronden. Er wordt evenwel overwogen om achteraf deze treilers te voorzien van vriesinstallaties welke voor rekening van Franse of Britse reders gebouwd worden van het hekreilertype zijn. Nochtans dient gezegd dat men in Franse en Britse rederskringen algemeen van oordeel is dat de voordelen van de hekreilvisserij nog niet genoegzaam bewezen zijn. Er zijn natuurlijk ook uitzonderingen in deze landen, die het absoluut van het hekreilertype willen hebben.

X X X

De Britse visserij mag aangezien worden als een van de oudste van Europa; door het conservatieve karakter die de Brit nu eenmaal typeert, valt het gemakkelijk te begrijpen dat hij ook de laatste was om de nieuwe visserijprincipes aan te nemen. — B

(Vervolgt)

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER STIJGEN



De «Vladivostok» — een der reuzen van de Russische vissersvloot — is een fabriekschip voor de walvisvangst. Deze 182 meter lange zeereus heeft een bruto-tonnage van 17.149 ton en wordt door niet minder dan 408 opvarenden bemand. Dagelijks kunnen 17.000 ton walvis verwerkt worden. De produktiekapaciteit van de «Vladivostok» bedraagt 25 tot 45 ton visrepen, 50 ton vriesprodukten, 10 0ton vismeel en 35 ton visolie.



Wanneer er mensenlevens op het spel staan

S.O.S. De hulpkruiser schiet tegen een snelheid van 22 knopen over de woeste golven. Een schip is in nood. Het is een kwestie van leven of dood. Men rekent op de bemanning, maar ook op de machines, op hun feilloze werking, zelfs in de hevigste stormen.

Alle Duitse hulpkruisers zijn uitgerust met 5 Mercedes-Benz Dieselmotoren*, te weten: een centrale groep, twee laterale motoren, een hulpboordmotor en een stuwmotor voor de reddingsboot.



Mercedes-Benz motoren

* Het loont werkelijk de moeite eens nadere inlichtingen te nemen over het programma van de Mercedes-Benz motoren met een vermogen van 20 tot 675 pk. Er bestaan echter ook Maybach Mercedes-Benz motoren van 350 tot 3600 pk. Wendt U daartoe schriftelijk tot de algemene vertegenwoordiger in uw land of tot de Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim, Verkauf Motoren/Export.

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 :

STIJGENDE PRIJZEN

Slechts 15 vaartuigen aan de afslag op deze eerste maandagmarkt in 1965. Hiervan waren er dan nog 2 met haring. De visaanvoer was dan ook niet bijzonder omvangrijk en bestond uit bijna 6.000 bennen vis, 9.500 kg tong, 11.500 kg haring en 1.500 kg kreeft. De opbrengst hiervan bedroeg 3.716.646 fr. Hogere prijzen dus en dit voor bijna alle vissoorten. Tongen kregen zeer sterk stijgende prijzen, dit op

het einde van de verkoop. Verder waren rog, platvis, kabeljauw en kleine schelvis, de soorten die meest stijgende prijzen boekten. Tarbot was goedkoper dan vorige week en ook IJslandse wijting en leng deden het niet bijzonder goed.

De resultaten waren voor een paar IJslanders minder goed, voor de Kanaalschepen waren ze zeer renderend, op een paar uitzonderingen na.

GOED EN MINDER GOED VOOR DE IJSLANDERS

Het grootste gedeelte van de IJslandse aanvoer kregen we zoals gewoonlijk op de eerste verkoopdag. De aanvoer bestond uit 4 vangsten met 4.200 bennen vis en 1.500 kg kreeftjes. De meest gebrachte soorten waren kleine koolvis, wijting, kabeljauw, leng en gul. Nogal schaars waren rode zeebaars, blauwe leng en grote kools. Dit waren

dan ook de best verkochte soorten. De gemiddelde prijs voor deze soort lag rond de 450 fr per mand. Schelvis kreeg van 500 naar 980 fr terwijl kabeljauw verkocht werd tussen 430 en 690 fr per ben. Koolvis was duurder en kreeg van 600 naar 770 fr. Rode zeebaars was heel wat duurder dan vorige week en noteerde van 620 naar 700 fr per mand, de kleine sortering daalde hier van 300 naar 350 fr. Hondstong werd nogal vlot verkocht en kreeg prijzen die opliepen van 650 naar 720 fr. Voor de kleine sortering was er minder belangstelling. Witte leng kreeg tussen de 350 en 400 fr, terwijl de blauwe sortering verkocht werd van 600 naar 670 fr per mand. Wijting vond weinig afnemers en moest voor het grootste gedeelte door de opvangregeling worden uit de markt genomen. Tenslotte werd IJslandse staartvis verkocht tussen 35 en 45 fr en noteerden we voor heilbot tussen 22 en 44 fr.

De resultaten waren voor deze IJslanders uiteindelijk begrepen tussen 259.970 fr voor de O.282 en 909.756 fr voor de O.90.

BETERE PRIJZEN VOOR NOOP HEAD

Een vangst van Noop Head, aangevoerd door de O.228 bracht 280.960 fr op. De vangst bestond voor het grootste gedeelte uit kabeljauw, haai, wijting en schotse schol. Al deze soorten werden zeer behoorlijk verkocht en zo noteerden we voor kabeljauw van 12 naar 16 fr per kg en voor schotse schol van 18 naar 29 fr. Voor schotse schol van deze visgrond is er trouwens steeds grote belangstelling. Wijting van Noop Head kreeg het dubbele van de prijs die voor de IJslandse werd gegeven en schommelde van 370 naar 400 fr. Haai werd vlot afgenomen aan prijzen die varieerden van 350 naar 400 fr. De uitslag was hier wel bevredigend en beliep 280.000 fr.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	4-1-1965	5-1-1965	6-1-1965
3/4 tongen — 3/4 sole	74.60-85.40	81.—85.20	82.40-89.60
Tongen, grote — Sole, grosse	79.20-93.—	81.60-94.—	92.—102.—
Bloktongen — Sole moyenne	77.—89.40	89.20-97.—	99.40-112.—
Voor-kleine — Petite	82.—103.60	102.—110.20	113.60-122.—
Kleine — Toute petite	86.40-101.20	98.—112.—	109.—122.—
Tarbot, groot — Turbot, gros	62.—68.—	65.—69.—	66.—80.—
Middel — Moyenne	50.60	50.—	57.—
Kleine — Petite	40.—	.....	42.—
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	21.—	12.—21.—	11.—22.60
Grote iek — Grosse	16.60	11.40-15.—	9.40-12.—
Kleine iek — Petite	.....	15.—18.40	8.—14.20
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	16.20-18.—	12.—14.60
Platjes — Toute petite	7.20-14.40	8.—9.20	6.—7.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	13.—	15.80	20.—
Kleine — Petit	4.40-11.40	3.20-9.—	3.20-14.90
Heek, grote — Merlu, gros	.....	48.—	41.60
Middel — Moyen	18.—39.—	25.—37.—	22.—36.—
Kleine — Petit	6.—9.—	6.—9.—	8.—10.—
Rog — Raie	7.—13.60	6.40-16.—	9.—17.60
Rode poon — Perlon	5.—	5.—	9.—10.—
Grauwe poon — Grondin	3.40	3.20-4.—	4.—
Kabeljauw — Cabillaud	9.40-16.—	8.20-15.80	12.40-28.—
Gullen — Petit cabillaud	7.—12.40	7.80-13.—	9.—13.—
Hozemondhamme — Baudroie	28.—43.60	41.—46.—	38.—51.70
Wijting — Merlan	5.—10.—	4.—6.60	3.—12.—
Schar — Limande	.....	6.—8.—	6.—11.—
Steenschol — Sole limande	10.—22.—	10.—28.—	20.—31.—
Zeehaai — Aiguillat	5.—8.20	6.—7.80	6.—12.—
Hondshaai — Rousette	5.—6.—	5.—6.—	7.—10.—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	5.40-11.80	5.40-16.—	5.80-15.—
Keilrog — Raie radiée	14.40-17.—	13.60-20.40	17.—27.—
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	20.—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4.40-6.—	4.40-5.—	4.—13.—
Leng — Lingue	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	5.60-29.—	8.—19.—	8.60-12.—
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
Ijle haring — Hareng guai	6.40-7.—	4.20-5.40	6.20
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2.20	2.20	2.20-4.—
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	5.60-10.—	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	.....	10.—17.40	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

WEINIG WESTVIS ZOALS VERWACHT

Slechts 1 kleine Westvangst aangevoerd door de O.225 die zowat 70 bennen loste en 160 kg tong. Hiervoor werd 38.840 fr besomd. De prijzen voor deze soorten, meestal kleine vis, waren niet bijzonder hoog zodat ook de opbrengst niet hoog uitviel. Voor de haringvisser was het heel wat beter want door de N.36-N.152 werden er een 11.500 kg gelost waarvoor van 6 naar 7 fr werd betaald. Hierdoor bereikten deze beide schepen samen 74.410 fr. Deze haring, alhoewel nogal klein, was zeer welkom en werd hoofdzakelijk voor de verse handel bestemd.

DUURDERE TONGEN

Door 7 Kanaalschepen werden er 1150 bennen vis en 9.500 kg tong aangevoerd. Tong was dus niet veel voor handen. Dit ook was van invloed op de stijgende prijzen die vooral op het einde van de markt sterk opliepen. Toen werd opnieuw voor sommige sorteringen boven de 100 fr per kg gegeven. De gemiddelde prijs voor tong liep dan ook op van 84 naar 89 fr waarbij de kleinste sorteringen opnieuw het duurste waren. Ook de middensoorten bleven dit keer niet ten achter en haalden van 85 naar 93 fr. Dank zij vooral deze gestegen tongprijzen werd voor de Z.452 een schitterende uitslag genoteerd: 305.000 fr. Voor een eerste reis in 1965 kan het wel tellen. Twee andere Kanaalschepen bleven boven de 200.000 fr terwijl alleen de O.175 iets uit de toon viel en met 139.000 fr moest vrede nemen. Dit schip kreeg dan ook de laagste tongprijzen.

Wat de vissoorten betreft, er werd vooral rog, steenschol, rode knorhaan, wijting en totten aangevoerd. Rog was duurder dan verleden week maar kende toch al be-

EN VISMIJNECHO'S

tere tijden. Voor moerroggen werd van 510 naar 600 fr betaald, de kleine soorten kregen prijzen die daalden naarmate de afmetingen kleiner werden. Keilrog noteerde maandag tot 850 fr wat toch al beter is dan vorige week. Voor rode knorhaan bleven de prijzen eerder matig. Er werd van 250 naar 300 fr voor de kleine en van 500 naar 590 fr voor de grote soort betaald. Staartvis kreeg tussen 28 en 44 fr terwijl steenschol nog goedkoop bleef en van 10 naar 22 fr kreeg. Totten deden het heel wat beter en

en kreeg tussen 760 en 780 fr per ben. Wijting was iets duurder en noteerde tot 350 fr (grote). Leng kreeg zowat dezelfde prijzen met witte leng tot 440 en blauwe tot 60 fr. Voor hondstong werd opmerkelijk meer gegeven, de grote kreeg aldus tot 800 fr per ben. Schotse schol deed het ook iets beter dan maandag en haalde van 420 fr naar 520 fr. Heilbot kreeg hogere prijzen die varieerden van 33 naar 51 fr terwijl staartvis ook duurder verkocht werd. Een opbrengst die zeker renderend is uitgevallen.

op de prijs ladder en haalde weer bijna de 50 fr per kg. Voor steenschol, vorige week bijna aan opvangprijzen (4,40 fr) werd nu weer tot 28 fr betaald. Kleine rode knorhaan steeg boven de 300 fr, de grote soort was eerder goedkoop. Alleen grauwe poon en katrog waren van het Kanaal minder gewild en moesten gedeeltelijk worden opgevangen.

BEVREDIGENDE WEEK VOOR DE KUSTVISSERS

Voor de kustvissers is het een nogal gunstige week geweest. In die zin dat tijdens de weinige dagen dat kon worden uitgevaren er een goeie verdienste kon gemaakt worden. Dinsdagmorgen dank zij ruime haringvangsten en dinsdagavond, dank zij mooie sprotvangsten. Voor haring en vooral voor sprot werden flinke prijzen betaald. Haring kreeg immers van 4 naar 7 fr. en sprot noteerde ook tussen 6 en 7 fr. per kg. Alleen garnaal bleef nog achterwege maar wanneer de ganse vloot op sprot vist kan het moeilijk anders. Vermelden we nog dat de kwaliteit van de aangevoerde sprot zeer goed is zodat de prijs zeker gewettigd is.

WOENSDAG :

KWALITEIT EN GOEDE PRIJZEN

In tegenstelling met de vorige weken waar op de woensdagmarkt telkens zeer weinig schepen kwamen verkopen en waar de markt toch daalde, kregen we dit keer nogal veel schepen en een stijgende markt. De aanvoer was van uitstekende hoedanigheid en werd in hoofdzaak van IJsland, het Kanaal en West aangevoerd. Nogal veel Westschepen die na korte reizen vooral gul en wijting binnenbrachten. Van IJsland werd vooral kabeljauw, schelvis, wijting, leng en koolvis gebracht terwijl de Kanaalschepen voor de kleur zorgden en ook wat tong binnenzetten.

Tong werd zeer duur verkocht en haalde zelfs tot 122 fr terwijl tarbot opliep tot 80 fr. Schelvis kreeg gemiddeld rond de 1.000 fr en keilrog steeg tot 26 fr. Alleen rode knorhaan, grauwe poon en posten deden het minder goed en moesten zelfs gedeeltelijk worden opgevangen.

De totale aanvoer die door 15 schepen werd in de afslag gebracht bestond uit ongeveer 1.900 bennen vis, 3000 kg tong, 5.450 kg haring en 450 kg kreeftjes. De opbrengst hiervan beliep 1.623.000 fr.

MOOIE VIS VAN IJSLAND

Door de ene IJslander werd woensdag nog een 550 bennen vis gelost, het betrof hier een mooi verzorgde vangst die vooral bestond uit wijting, koolvis, kabeljauw, en schelvis. Grote wijting was heel wat duurder dan de vorige dagen en steeg van 370 naar 450 fr, de kleine soort bleef echter goedkoop en moest gedeeltelijk worden opgevangen. Voor rode zeebaars werd zeer veel geld betaald aangezien de prijs hier steeg tot 890 fr per mand. Voor kabeljauw was de prijs hoger dan de vorige verkoopdagen en op de grond kreeg deze soort tot 880 fr. Koolvis kreeg dezelfde prijzen als dinsdag en werd afgezet aan 650 fr. Voor schelvis bleef de prijs zeer goed aangezien er van 1000 naar 1250 fr voor betaald werd. Hondstong noteerde tot 800

KOTTERS

van de Sande

(5043V)

gingen van de hand tussen 400 en 570 fr. Ook platvis werd gretig afgenomen en dit tussen 500 en 1050 fr volgens de sortering. Voor gul was de prijs niet zo goed en ook knorhaan deed het nog niet. Tarbot was goedkoper dan tijdens de voorbije weken en viel terug naar 65 fr. De kleine sorteringen kregen in verhouding betere prijzen.

DINSDAG :

GUNSTIGER MARKT

Verschillende vissoorten werden op de dinsdagmarkt gunstiger verkocht dan maandag. Dit was onder meer het geval voor enkele IJslandse soorten, voor tong en voor rog. Kabeljauw en leng kregen zowat dezelfde prijzen terwijl rode knorhaan, totten en wijting goedkoper afgezet werden. De resultaten bleven voor de meeste schepen renderend en van het Kanaal werden opnieuw zeer mooie resultaten bereikt. Er werd dinsdag nogal wat haring aangevoerd door de kustschepen. De prijs voor de haring ging iets dalen maar bleef nog renderend.

De totale aanvoer bedroeg dinsdag 2.770 bennen vis en 8700 kg tong en 46.730 kg haring. De meest gebrachte soorten waren kabeljauw, rog, tong, wijting, totten, steenschol en gul. Kleine gul kwam vooral van de West, kabeljauw vooral van de Moray. Tong kwam hoofdzakelijk van het Kanaal en wijting werd van alle visgronden gebracht.

MINDER IJSLANDSE SOORTEN

Nog slechts 1 IJslander, de O.129. Dit schip zorgde voor nagenoeg 700 bennen vis en besomde hiervoor 338.000 fr. Verschillende soorten kregen hogere prijzen dan de maandag. We vermelden in de eerste plaats schelvis waarvoor van 850 naar 1280 fr werd betaald. De aanvoer was tamelijk schaars en de kwaliteit uitstekend. Kabeljauw was goedkoper dan maandag en noteerde van 380 naar 620 fr. De weinige rode zeebaars werd vlot verkocht

RUIME VANGST VAN NOOP HEAD

Opnieuw een vangst van Noop Head. In feite kwam ze meer van de Moray want ze bestond hoofdzakelijk uit kabeljauw en gul. Kabeljauw was weliswaar duurder dan

SCHEEPSWERF

Fa Gebr. van de Sande

Breskens — Tel. 01172 - 765

(5043V)

verleden week maar kreeg toch slechts 790 fr als hoogste prijs. Grote gul werd verkocht aan 450 fr en meer. Koolvis ging van de hand aan prijzen die begrepen waren tussen 280 en 500 fr, wat niet zo duur is. Zeer weinig schotse schol en ook niet veel haai. Voor totten was de belangstelling minder groot dan maandag en deze vissoort viel dan ook terug tot het opvangpeil. De opbrengst door de O.305 bereikt was uiteindelijk toch wel renderend en beliep 338.000 fr.

STIJGENDE TONGPRIJZEN

Nog een 6-tal Kanaalvangsten die in totaal voor 900 bennen vis en 7.800 kg tongen zorgden. De vangsten waren zeker ruim genoeg om renderende uitslagen mogelijk te maken. De prijzen voor bijna alle vissoorten waren immers hoger dan vorige week en zo kreeg tong 'n gemiddelde prijs van rond de 90 fr per kg, steeg de rogprijs tot 16 fr en werd steenschol verkocht tussen 10 en 30 fr per kg. Ook rode knorhaan, keilrog, wijting, haai en tarbot waren iets duurder zodat de resultaten hier schommelden van 164.760 fr voor de O.66 naar 273.370 fr voor de Z.543. Lappen kregen dinsdag immers tot 85 fr, grote tongen waren iets minder (81 fr) maar 3/4 tong kreeg bijna voortdurend meer dan 90 fr. De bloks waren een 8 fr duurder dan maandag terwijl voorkele en kleine steeds boven de 100 fr bleven. Slips waren direct veel goedkoper en werden verkocht rond de 55 fr per kg.

Tarbot, schaars zoals gewoonlijk, noteerde tot 69 fr en was dus wel een paar fr duurder dan maandag. Keilrog kreeg dinsdag tot 1020 fr en zal de eerste tijd nog moeilijk onder de 20 fr per kg zakken. Staartvis doet weer naarstig voort

MOOIE NOORDVANGST

Door de Z.422 werd een mooie vangst aangevoerd. Dit eerder kleine schip loste immers 10 B. vis en 1100 kg tong. Hiervoor werd dan ook 165.270 fr. besomd. De vangst vis bevatte vooral rog, platvis, gul en wijting. Rog ging vlot van de hand terwijl voor platvis van 16 naar 21 fr. betaald werd. Kleine iek werd het duurst verkocht maar ook platen deden het zeer goed. Platjes, zeer schaars op deze verkoopdag, werden verkocht tussen 400 en 550 fr per ben. Wijting haalde tot 350 fr en kleine gul werd afgezet tussen 330 en 380 fr. Tongen kregen hier zowat dezelfde prijs als de kanaal-soort.

HEKKOTTERS

van de Sande

(5043V)

MEER WESTVIS

Een vijftal westschepen op deze dinsdagmarkt en een aanvoer die bestond uit 450 B. vis en een 200 kg tong. De meest gebrachte vissoorten waren hier gul en wijting. Voor gul werd een goeie prijs betaald die schommelde van 350 naar 360 fr. Wijting kreeg van 350 naar 400 fr. De weinige platjes die door deze schepen gelost werden kregen tot 550 fr. Grote vis hadden deze schepen zeer weinig mee, behalve de N.185, zodat de bereikte resultaten wel in verhouding zijn tot het gebrachte. Ze schommelden van 41.810 fr. voor de N.710 naar 61.720 fr. voor de O.147.

VEEL HARING VAN DE KUSTVISSERS

De ganse sprotvloot had op haring gevist en dat er iets te vangen was bewijzen de geloste vangsten. Deze schommelden immers van 2240 kg naar 9300 kg, dit voor de O.126-O.260 en de O.177-O.628. De resultaten waren allemaal renderend en begrepen tussen 10.320 en 42.920 fr. per span. Het betrof hier natuurlijk ijle haring van nogal klein formaat. Nochtans werden er prijzen voor betaald die varieerden van 220 naar 270 fr per mand. De gemiddelde prijs beliep 4,50 fr., wat nog wel een renderende prijs is.

ir, de kleine soort tot 240 fr. Ook dit was dus duurder. Voor kreeft van IJsland werd van 630 naar 1000 fr betaald hetgeen evenmin goedkoop kan genoemd worden. De uitslag beliep hier 336.000 fr.

DURE KANAALSOORTEN

De Kanaalaanvoer omvatte ongeveer 500 bennen vis en 2500 kg tong. Het grootste gedeelte hiervan werd gelost door de O.275 die dan ook de hoogste uitslag van deze week bereikte: 329.000 fr. Dit was dan vooral te danken aan de stijgende tongprijzen die opliepen tot 96 fr gemiddeld. Voorkleine, kleine en bloktong kreeg tot meer dan 100 fr terwijl de andere sorteringen ook boven de 90 fr bleven. Niet alleen tong was hier duurder ook de meeste vissoorten gingen aan hogere prijzen van de hand. Zo kreeg rog van 700 naar 900 fr, en werd tarbot verkocht tussen 50 en 80 fr. Vlaswijting noteerde tot 800 fr terwijl steenschol werd verkocht tussen 24 en 31 fr per kg. Voor wijting en totten waren de prijzen op hetzelfde peil als de vorige verkoopdagen. Rode knorhaan evenwel kreeg dalende prijzen en knorhaan moest zelfs worden opgevangen. Zeehond en haai, zeer schaars op de markt, gingen ook

nogal steil omhoog in prijs zodat het zeker een voordelige verkoopdag was voor deze schepen die uitslagen bereikten die varieerden van 91.000 fr voor de O.254 naar 329.000 fr voor de O.275. Vermelden we nog dat keilrog tot 25 fr kreeg en heek verkocht werd rond de 50 fr per kg.

KORTE REIZEN VAN DE WEST.

Onverwachts veel Westschepen op de laatste verkoopdag maar toch prijzen die in stijgende lijn gingen. Vooral de kleine vis, het grootste gedeelte van de vangst, kreeg steeds hogere prijzen. Zo stegen de kleine gullen van 300 naar 440 fr en de platjes van 320 naar 430 fr. Ook wijting moest nooit worden opgevangen en noteerde van 280 naar 340 fr per ben. Enkele hopen kabeljauw werden verkocht aan 28 fr per kg terwijl platvis eerder lage prijzen kreeg dan de vorige dagen. Alleen de platen bleven op hetzelfde prijspeil en haalden tot 19 fr. De verschillende sorteringen iek werden echter afgezet aan lagere prijzen die schommelden van 10 naar 15 fr. De resultaten waren voor deze schepen nochtans allemaal renderend en begrepen tussen 38.360 en 81.570 fr, dit voor de N.819 en de N.715.

Kreeftenput; de overige waren kustvissers. Voor de 600 kg tongen waren de prijzen merklijk beter dan vorige week. De grote van 80 tot 85 fr. de bloks van 78 tot 82 fr. en de fruits van 86 tot 90 fr. De middensorteringen brachten van 88 tot 90 fr. op voor de schone kleine en de kleine van 96 tot 102 fr. De kleinste slag was eveneens in trek, van 100 tot 105 fr voor de TP en de slips van 82 tot 88 fr. De gemiddelde prijs bedroeg 51 fr.

Vrij veel tarbotsoorten aan de afslag, gaf toch vrij hoge prijzen; van 70 tot 75 fr. voor de grote, van 50 tot 65 fr. voor de middenslag en van 30 tot 39 fr. voor de grieten. De ronde vissoorten waren niet bijzonder in trek. Kabeljauw van 14 tot 18 fr. en de gullen van 6 tot 10 fr. De wijtingsoorten waren eerder aan de lage kant, zowel wat betreft aanvoer als prijs. Van 5 tot 8 fr. voor de grote en van 6 tot 8 fr. voor de kleine wijting. Tamelijk veel platvissoorten gaf van 6 tot 10 fr. voor de grote platen, van 7 tot 14 fr. voor de middenslag en van 15 tot 17 fr. voor de 3de slag. De deelvissoorten brachten van 9 tot 13 fr. op en de meiers van 6 tot 8 fr. Door de meeste vaartuigen werden eveneens roggevissoorten aan de afslag gezet; de prijzen schommelden tussen de 12 en de 15 fr. voor de keils, van 12 tot 14 fr. voor de roggen en van 5 tot 7 fr. voor de halve mans. De overige vissoorten, buiten de staarten, steenscharren, koolvis, enz., waren niet erg in trek. De opbrengsten: van 35.120 fr. voor de Z.199 tot 105.450 fr. voor de Z.437. De Kreeftenput gaf van 73.900 fr. voor de Z.539 tot 85.080 fr. voor de Z.549. Het Kanaal van 167.340 fr. voor de Z.119 tot 199.510 fr. voor de Z.562. De Noord bracht van 23.560 fr. voor de Z.491 tot 64.660 fr. voor de Z.482 op.

de grote, van 10 tot 14 fr. voor de middenslag en de 3de slag van 17 tot 24 fr. De roggevis bracht eveneens hogere prijzen op, maar toch minder dan verwacht, van 13 tot 16 fr. voor de keils, van 12 tot 16 fr. voor de grote, van 9 tot 11 fr. voor de tilten en van 6 tot 8 fr. voor de halve mans. De besommingen, van 20.990 fr. voor de Z.400 tot 105.740 fr. voor de Z.417. Van 45.080 fr. voor de Z.557 tot 88.750 fr. voor de Z.560. De Z.571 van het Kanaal, bracht voor zijn eerste reis met 200 kg tongen en 100 bennen vis 117.400 fr. op.

WOENSDAGMARKT —

TONGEN EN ROGGEVIS DUURDER

Op deze verkoopdag was de verkoop volledig afgestemd op de gulletjes en de platvissoorten. Het grootste deel van deze vissoorten werd aangevoerd door een 12-tal vaartuigen. Daarvan kwamen er 7 van de Noord, 2 van de Oost; de overige waren kustvissers. Van de 2500 kg tongen waren de prijzen sterk in prijs toegenomen. De grote haalden van 90 tot 92 fr. de bloks van 90 tot 94 fr. en de fruits van 102 tot 108 fr. De middensorteringen brachten eveneens renderende prijzen op, van 112 tot 115 fr. voor de schone kleine en van 114 tot 120 fr. voor de kleine. De kleinste slag bracht van 116 tot 120 fr. op voor de TP en van 89 tot 91 fr. voor de slips; gemiddelde prijs 102,78 fr. De tarbotsoorten bleven konstant, met zelfs een lichte stijging van de grieten, van 40 tot 46 fr. De ronde vissoorten waren in prijs toegenomen, vooral de kleine slag gullen en de wijting. De kabeljauw, van 15 tot 22 fr. en de gullen van 12 tot 18 fr. De wijtingsoorten waren stijgend, van 6 tot 12 fr. en de kleine eveneens van 4 tot 8 fr. De platvissoorten kwamen minder in prijs voor wat betreft de grote, van 8 tot 10 fr., en de middenslag eveneens van 8 tot 10 fr. evenals de kleine van 10 tot 14 fr. De roggevis daarentegen was in prijs gerezen, van 15 tot 19 fr. voor de keils, van 14 tot 19 fr. voor de grote roggen en van 8 tot 10 fr. voor de halve mans. De scharren, van 7 tot 10 fr. en de robaards van 15 tot 20 fr., vonden een vlotte afname. In mindere mate aangevoerd, de haaien en honden, van 8 tot 11 fr.

De opbrengsten: van 52.430 fr. voor de Z.550 tot 114.490 fr. voor de Z.591. De Oost, van 22.780 fr. voor de Z.432 tot 55.450 fr. voor de Z.240. De Kust, van 25.360 fr. voor de Z.467 tot 35.920 fr. voor de Z.30. — FR

Latour aangevoerd

Op de dinsdagmarkt werd door de O.305 van de rederij Boels een latour aangevoerd. Het «dierje» woog 113 kg en werd verkocht voor 3955 fr. hetzij aan 35 fr. per kg. De eerder zeldzame vis werd aangekocht door de firma Huysseune uit Zeebrugge.

Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 31 december 1964 tot en met 6 januari 1965 boden er slechts 39 vaartuigen hun vangsten aan. De meeste vaartuigen hadden vrij grote reises achter de rug, uitgezonderd de kanaalschepen. Zo waren er van de Noord, 4 van het Kanaal, 4 van de Kreeftenput, 4 van de Oost; de overige waren kustvissers.

De 10.849 kg tongen werden aan renderende prijzen afgenomen, zodat zowel de middensorteringen als de kleinste slag TP, de 100 fr. ruimschoots overschreden. Het hoogste aantal kg werden maandagmorgen door de kanaalschepen aangebracht. De gemiddelde prijs bedroeg 98,50 fr. het kg.

De tarbotsoorten vonden renderende afnameprijzen, met praktisch een konstante prijs voor de drie verkoopdagen. De ronde vissoorten, in het begin van de week niet bijzonder in trek, waren in prijs gerezen naarmate de verkoopdagen vorderden. Normale platvisaanvoer, met een weinig meer dan normaal op de woensdagmarkt, juist het tegenovergestelde voor wat de soorten hiervoor betreft, dalend naarmate de week in dagen afnam. De roggevissoorten waren goed vertegenwoordigd; de duurste prijzen werden behaald op de woensdagmarkt. De overige vissoorten waren beter in trek dan de vorige week

en brachten toch renderende prijzen op.

Totale aanvoer: 10.849 kg tongen, 650 kg haring, 1150 kg sprot en 2.949 bennen vis brachten 2.559.430 fr. op.

GARNAALANVOER

Door de slechte weersomstandigheden waren er slechts 24 uitvaarten, zodat er slechts 8.194 kg garnalen op de markt waren, de prijzen schommelden tussen de 27 en de 44 fr. hetgeen een totale opbrengst gaf van 292.493 fr.

SPROT. EN HARINGAANVOER

Gedeeltelijk om dezelfde reden als hierboven waren er slechts 1150 kg sprot deze week. De prijzen waren renderend, van 4,80 tot 6,10 fr. De 650 kg haring op de maandagmarkt aangeboden, bracht van 7,70 tot 8,20 fr. het kg op.

MAANDAGMARKT — VEEL VIS

De eerste verkoopdag van de week en van het nieuwe jaar brachten 14 vaartuigen hun vangsten aan. Daarvan kwamen er 3 van het Kanaal, 7 van de Noord, 4 van de

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	4-1-1965	5-1-1965	6-1-1965
Grote schelvis	17.40-19.60	23.40-25.60	24.20-25.60
Middelmatige schelvis	8.—10.—	17.—23.—	20.—23.—
Kleine schelvis	5.—	5.—	4.60-14.—
Kabeljauw	8.60-13.80	7.60-12.40	13.—17.60
Gullen	7.—10.80	.....	9.40-12.—
Wijting	4.— 6.—	4.20- 7.—	4.— 8.40
Schaat	.....	20.40	.....
Zeebaars	6.—13.80	15.20-15.80	15.40 16.60
Leng	7.60-13.40	8.80-13.—	9.60-14.40
Schartong	7.80- 8.60	8.40-10.40	9.40
Heilbot	22.20-43.60	33.—51.—	31.—61.20
Koolvis	3.60-15.40	13.—	12.20-13.—
Hondstong	4.—13.40	3.20-16.—	6.—16.—
Zeeewolf	.....	.....	.....
Platen	.....	.....	.....

AFVAARTEN

DER VISSERSVAARTUIGEN
UIT DE

Oostendse haven

DONDERDAG, 31 januari
O.236, IJsland

ZATERDAG, 2 januari

O.242, IJsland
O.85, IJsland
O.301, Kanaal
Z.600, Kanaal
Z.212, Kanaal
O.312, Kanaal
O.38, Kanaal
O.326, Kanaal
O.369, Kanaal
O.37, Kanaal
O.114, Kanaal
O.84, Kanaal
O.176, Kanaal
O.214, Kanaal
O.26, Kanaal
Z.419, Kanaal
O.124, Morray

ZONDAG, 3 januari

O.141, Kanaal
O.247, Kanaal
O.195, Kanaal
O.345, Kanaal
O.327, West
O.15, West
O.135, West

MAANDAG, 4 januari

O.316, IJsland
Z.542, Kanaal

O.156, Kanaal
O.348, Kanaal
O.218, Kanaal
O.204, Kanaal
O.120, Kanaal
Z.537, Kanaal
O.231, Morray
O.148, West
Z.504, West
O.154, Noord

DINSDAG, 5 januari

O.324, IJsland
O.123, IJsland
Z.509, IJsland
O.119, IJsland
O.82, IJsland
O.334, Morray
O.225, West
O.147, West
O.102, Noord

WOENSDAG, 6 januari

O.217, IJsland
O.282, IJsland
O.159, Kanaal
O.175, Kanaal
O.457, Kanaal
O.266, Kanaal
N.710, West
N.185, West
O.228, Noop Head

Zeebrugse haven

MAANDAG, 28 december

Z.444, Kanaal
Z.465, Kanaal

ZONDAG, 3 januari

Z.24, Noord
Z.473, Noord
Z.184, Noord

MAANDAG, 4 januari

Z.593, Noord
Z.407, Noord
Z.580, Noord
Z.435, Noord
Z.462, Noord

Z.563, Noord
Z.149, Noord
Z.452, Kanaal
Z.540, Kanaal
Z.402, Kanaal
Z.25, Kanaal

DINSDAG, 5 januari

Z.415, Noord
Z.556, Noord
Z.548, Noord
Z.595, Noord
Z.403, Noord
Z.582, Noord
Z.445, onb.
Z.431, Kanaal
Z.559, Kanaal

OOSTENDSE MARKT

IN CIJFERS

MAANDAG, 4 JANUARI 1965

IJSLAND	Kreeft			
O.324	19	1000	300	457.200
O.90	21	2100	—	909.756
O.217	16	550	600	267.790
O.282	16	550	600	259.970

NOOP HEAD

O.228	15	530	—	280.960
KANAAL	Tong			
O.175	14	150	700	139.230
O.159	16	150	1000	172.710
O.235	16	160	1000	162.825
Z.509	18	140	2000	265.030
O.249	18	200	1400	215.510
O.193	15	100	1200	116.090
Z.542	16	250	2000	305.410
WEST	Tong			
O.225	5	65	160	38.840

SANDETTIE	Haring			
N.36-152	2	—	11.500	74.410

DINSDAG, 5 JANUARI 1965

IJSLAND				
O.129	17	680	—	338.363
MORAY FIRTH				
O.305	17	660	—	338.308
KANAAL	Tong			
O.66	13	100	1100	164.760
O.69	17	100	1100	185.170
O.295	15	300	1000	264.660
O.35	16	120	1400	201.560
Z.543	16	180	1500	273.370
O.174	16	100	1500	207.110
NOORD	Tong			
Z.422	12	100	1000	165.270
WEST	Tong			
O.147	4	80	100	61.720
N.710	5	100	—	41.810
O.191	5	100	—	55.140
N.185	4	70	—	53.140
O.346	5	100	—	46.120

SANDETTIE en KUST	Haring			
O.18 - 96	1	—	4940	22.722
O.32 - 271	1	—	4400	19.870
O.49 - 506	1	—	6600	29.830
O.91 - 234	1	—	3950	18.970
O.177-628	1	—	9300	42.920
O.52 - 718	1	—	6500	29.240
O.31 - 100	1	—	5200	23.262
O.126-260	1	—	2240	10.320
N.36 - 152	1	—	3600	14.912

WOENSDAG, 6 JANUARI 1965				
IJSLAND	Kreeften			
O.331	18	600	450	336.500

KANAAL	Tong			
O.254	8	80	700	91.260
O.275	16	250	1400	329.450
O.34	16	150	400	189.430
WEST	Tong			
N.765	6	100	200	71.300
N.715	6	100	—	81.570
N.761	4	100	100	79.940
N.819	4	50	200	38.360
N.763	9	90	—	63.450
N.750	4	120	—	71.130
O.196	3	80	—	59.100
O.267	3	90	—	58.110
N.449	3	60	—	45.780
SANDETTIE	Haring			
Z.201-544	3	30	5450	49.060

VERWACHTINGEN

MAANDAG 11-1-1965

IJsland : O.317 — O.269.
Noordzee : O.237 — O.335.
Kanaal : O.118 — O.188 — O.180
— O.131 — O.284 — O.160.
West : O.327 — O.15 — O.135.

MAANDAG OF DINSDAG

IJsland : Z.418.

DINSDAG 12-1-1965 :

IJsland : O.81 (1400 b. vis).
Kanaal : O.283 — O.292 — O.192
— O.229.
West : O.148 — O.225 — O.147.

WOENSDAG 13-1-1965 :

Kanaal : O.287 — O.151.

PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 10 tot 16 januari 1965.

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende
Alle dagen te 10 en 15 u.
Afvarten uit Dover
Alle dagen te 11 en 16 u. (1)
(1) De 16 u. dienst vervoer ook een beperkt aantal voertuigen.

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende
Dagelijks te 12 u.
Afvarten uit Dover
Dagelijks te 12 u.

**VISSERS-
VAARTUIGEN
TE KOOP**

**Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge**

Tel. 541.17

Na de uren :

Joz. De Roose

Tel. 517.40

**HAND
IN
HAND**

Datum Vangsten Kgr Fr. Min. Maks. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

4-1	15	318.710	3.716.646
5-1	32	193.930	2.652.492
6-1	15	103.900	1.624.570
Tot.	62	616.540	7.993.708

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

4-1	4	2.300	17.730	7.20	7.80
-----	---	-------	--------	------	------

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

4-1	12	3.897	155.855	36.—	44.—
5-1	12	4.297	136.638	27.—	40.—
	24	8.194	292.493		

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

4-1	14	65.344	1.124.450	17,21
5-1	11	42.806	652.350	15,24
6-1	16	51.966	782.630	15,06
	41	160.116	2.559.430	16,50

SPROTAANVOER TE ZEEBRUGGE

4-1	14	6.015	6-1	16	2.548
5-1	1	2.286		41	10.849

HARINGAANVOER TE ZEEBRUGGE

5-1	2	650	5.250	7,70	8,20
-----	---	-----	-------	------	------

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

4-1	3	9.289	121.302
6-1	7	29.382	285.144

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

4-1	4	875	7.429	8.40	8.75
5-1	4	268	1.462	4.95	5.70

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

4-1	4	3.240	18.552	5.55	6.05
5-1	8	15.500	62.908	3.55	5.—

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

MAANDAG, 4 JANUARI 1965

Z.591	9	450	120	114.490
Z.420	5	150	70	89.620
Z.517	2	30	30	31.340
Z.471	9	200	70	71.520
Z.526	7	100	50	57.080
Z.30	2	50	30	35.920
Z.467	2	40	30	25.360
Z.590	9	200	80	89.070
Z.550	4	150	35	52.430
Z.432	2	20	25	22.780
Z.481-475	1	900	30	17.000
				780.270

1.124.450

DINSDAG, 5 JANUARI 1965

Z.417	10	500	90	105.740
Z.445	6	100	70	53.270
Z.460	10	200	50	65.640
Z.557	6	100	50	45.080
Z.571	12	50	100	117.400
Z.545	8	100	100	70.850
Z.560	8	100	80	88.750
Z.430	5	100	80	76.450
Z.400	1	10	10	20.990

B.601-Z.508		Haring	650	8.380
				652.550

WOENSDAG, 6 JANUARI 1965

Z.468	9	300	120	118.210
Z.240	9	50	90	55.450

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

MAANDAG, 28 DECEMBER 1964

N.734	746	N.753	745
N.737	7.406	N.701	7.143
N.3	584	N.807	583

MAANDAG, 1 JANUARI 1965

N.728	11.462	Z.470	46.230
N.703	63.610		

WOENSDAG, 6 JANUARI 1965

N.701	32.510	N.720	90.754
N.730	32.770	N.209	38.330
N.805	16.320	N.7	45.800
N.737	26.330		

Wordt gevraagd
SCHIPPER en MATROOS
aan boord van zeegaand jacht
Dienstaanbod schrijven kantoor blad onder nr 3420N-5407V.

MARKTBERICHTEN

ZEEBRUGGE

	4-1-1965	5-1-1965	6-1-1965
Grote tong — Grosse sole	80-85	82-86	90-92
Bloktong — Sole moyenne	78-82	83-85	90-94
Fruittong — Sole ¾	86-90	94-102	102-108
Schone kleine tong — Petite sole	88-90	98-106	112-115
Kleine tong — Toute petite sole	96-102	108-114	114-120
Grote tarbot — Turbot gros	70-75	72-90	72-95
Midd. tarbot — Turbot moyen	50-65	50-68	50-70
Varia — Divers	24-30	24-32	32-40
Griet — Barbue	30-39	32-42	40-46
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	6-10	9-12	8-10
Middelm. pladijs — Plie moyenne	7-14	10-14	8-10
Kleine pladijs — Petite plie	15-17	17-24	10-14
Deelvis — Portion	9-13	13-18	8-11
Kabeljauw — Cabillaud	14-18	14-21	15-22
Gul — Petit cabillaud	6-10	10-15	12-18
Keilrog — Raie radiée	12-15	13-16	15-19
Rog — Raie	12-14	12-16	14-19
Tilten	8-10	9-11	12-15
Scherpstaarten	6- 8	9-12	9-15
Halve man	5- 7	6- 8	8-10
Grote wijting — Gros merlan	5- 8	6- 9	6-12
Kleine wijting — Petit merlan	6- 8	5- 8	4- 8
Bot — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	4- 5	7-10	7-10
Zeehaai — Aiguillat	6- 8	8-10	8-11
Zeehond — Chien de mer	6- 8	7- 9	8-10
Robaard — Grondin rouge	10-15	15-20	15-20
Knorhaan — Grondin	4- 6	5- 7	5- 7

NIEUWPOORT

	4-1-1965	6-1-1965
91	91	91
86	100	100
94	110	110
100	122	122
100	105	105
.....	75	75
65	70	70
50	45	45
45	45	45
.....
6	6- 7	6- 7
8-14	8-13	8-13
8-12	7-11	7-11
.....
.....	26	26
22-17	22-16	22-16
.....
15	18	18
12	15	15
12- 9	14-13	14-13
.....
11	7- 9	7- 9
8	4- 5	4- 5
.....
14-10	15-10	15-10
.....
11	13	13
.....
.....

GENT

VAN 25 DECEMBER TOT 1 JANUARI

Driekwarttongen 140, voorklein- 90, grote tarbot 130, middelmatige tarbot 95, middelmatige griet 110, repen zeebaars 68-80, gepelde haringshaai 65, heilbot 120, zalm 240, en garnalen 52-110 fr.

BRUSSEL

BRUSSEL

VAN 25 DECEMBER TOT 1 JANUARI

Driekwarttongen 145, voorkleine tongen 95, grote tarbot 140, middelmatige griet 115 fr, kabeljauw 75-80, heilbot 125 en verse garnalen 70-110 fr.

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

Opvangregeling vis

Oostende	1	2	3	4	5	6	7	8
Maandag, 28 december	112.586	539.256	211.748	327.508	526.000	4.885.716		
Dinsdag, 29 december	41.472	220.671	84.188	136.483	151.900	2.778.445		
Woensdag, 30 december	332	1.330	358	972	4.950	159.300		
Maandag, 4 januari	33.238	129.656	81.111	48.545	375.650	3.716.646		
Dinsdag, 5 januari	3.637	10.213	5.036	5.177	187.500	2.652.492		
Woensdag, 6 januari	3.420	11.968	9.306	2.662	93.750	1.624.570		
TOTAAL	194.685	913.094	391.747	521.347	1.339.750	15.817.169	14,53 %	577 %

Zeebrugge

Maandag, 28 december	11.322	50.064	18.517	31.547	61.081	737.260		
Dinsdag, 29 december	13.804	60.986	24.874	36.112	46.454	647.440		
Woensdag, 30 december	4.879	18.672	5.671	13.001	21.345	319.200		
Maandag, 4 januari	4.897	18.410	9.846	8.564	65.344	1.124.450		
Dinsdag, 5 januari	545	1.875	1.172	703	42.806	652.350		
Woensdag, 6 januari	—	—	—	—	51.966	782.630		
TOTAAL	35.447	150.007	60.080	89.827	288.996	4.263.330	12,27 %	3,52 %

Nieuwpoort

Maandag, 28 december	965	3.605	2.343	1.262	2.553	19.207		
Maandag, 4 januari	150	1.960	323	1.637	9.289	121.302		
Woensdag, 6 januari	339	2.109	729	1.380	29.582	285.144		
TOTAAL	1.454	7.674	3.395	4.279	41.424	425.653	3,51 %	1,80 %

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

Opgevangen en ingehouden sprout

Oostende :

Dinsdag, 29 december	—	—	—	—	19.700	54.884		
Maandag, 4 januari	—	—	—	—	2.300	17.940		
Dinsdag, 5 januari	850	798	731	67	8.800	34.371		
TOTAAL :	850	798	731	67	30.800	107.193	27,60 %	0,74 %

Zeebrugge :

Dinsdag, 5 januari	—	—	—	—	250	1.530		
TOTAAL :	—	—	—	—	250	1.530		

Nieuwpoort :

Maandag, 4 januari	—	—	—	—	875	7.429		
Dinsdag, 5 januari	—	—	—	—	268	1.562		
TOTAAL :	—	—	—	—	1.143	8.991		

VEEL MINDER IJSLANDVIS IN OKTOBER 1964

De visaanvoer is tijdens de maand oktober 1964 biezonder klein geweest. De grote oorzaak hiervan is het fel verminderen van de IJslandse aanvoer. Vooral kabeljauw, schelvis en koolvis worden steeds schaarser van deze visgrond aangevoerd. Vandaar dat tijdens de besproken maand steeds hoge prijzen werden betaald voor alle vissoorten, voor tong, tarbot, schelvis en kabeljauw in het bijzonder. Zodoende konden de verschillende vaartuigen toch nog tot renderende resultaten geraken. Resultaten die zeer goed uitvielen vooral voor IJslanders en Kanaalschepen.

Er was echter ook een schaduwzijde aan de oktobermaand want haring kregen we niet te zien. Het winterharingseizoen werd dit keer niet in oktober ingezet, iets wat tot nu toe nooit voorgekomen is. Dat onze mensen geen ongelijk hadden is ondertussen spijtig genoeg reeds gebleken. Ook de sprotaanvoer is kleiner geweest terwijl de garnaal-aanvoer van de Oostendse vloot tot de helft van verleden jaar terugviel. Het was dus niet allemaal koek en ei tijdens de voorbije oktobermaand. De totale aanvoer verminderde van 3.331.303 kg naar 2.874.193 kg terwijl de opbrengst daalde van 39.094.869 fr naar 35.695.435 fr. De gemiddelde prijs per kg steeg evenwel van 11,73 fr naar 12,41 fr.

IJSLANDSE SCHELVIS WAS EEN RARITEIT

Van IJsland wordt de aanvoer van schelvis met de maand schaarser. Tijdens de oktobermaand kregen we nog slechts 37.253 kg schelvis en totten van deze visgrond, waar in oktober 1963 nog 103.878 kg werden gebracht. Een vermindering die kan tellen en tot nadenken stemt. Van de Noordzee daar-entegen werd meer schelvis gebracht, vooral dan kleine. Niettegenstaande er reeds een zekere vermindering in de aanvoer was waar te nemen kwamen er nog 337.755 kg totten op de markt, tegen 203.236 kg in oktober 1963. Waar de IJslandse soort een heel wat betere prijs noteerde dan vorig jaar, werd er voor de andere soort minder betaald. Dit zal niemand verwonderen die weet dat de aanvoer van de andere visgronden dan de IJslandse, bijna uitsluitend was samengesteld uit totten. De opbrengst van de IJslandse schelvis daalde echter van 1.239.453 naar 642.710 fr waar deze van de andere soort steeg van 1.387.600 tot 1.549.923 fr. In totaal dus toch nog 500.000 fr minder opbrengst voor de schelvis. IJslandse schelvis kreeg 17,25 fr gemiddeld (11,93 fr in 1963) en Noordzeeschelvis kreeg 4,85 fr (6,85 fr in 1963).

UITZONDERLIJK WEINIG KABELJAUW

Op de Oostendse markt werd tijdens de voorbije oktobermaand zeer

weinig kabeljauw aangevoerd, dit zowel van IJsland als van de Noordzee. Van IJsland vooral werd er weinig gebracht gezien de aanvoer verminderde van 247.854 kg verleden jaar naar 78.088 kg. Het is dan ook heel natuurlijk dat de gemiddelde prijs een stuk de hoogte inging en opliep tot 16,35 fr (12,23 fr in 1963). De weinige kabeljauw van IJsland kreeg meer dan eens tot boven de 20 fr per kg. Van de Noordzee werd nog minder kabeljauw gebracht dan van IJsland en hier daalde de aanvoer van 65.533 kg naar 55.313 kg. Zeer weinig dus met ook hier stijgende prijzen. De gemiddelde prijs voor witte kabeljauw liep op tot 20,88 fr waar vorig jaar 18,23 fr werd betaald. Ook hier werden op sommige dagen werkelijk topprijzen betaald.

Alles samen waren die hoge prijzen echter niet in staat de opbrengst boven het peil van vorig jaar te brengen. Zo daalde de opbrengst van IJsland kabeljauw van 3.033.380 fr naar 1.276.750 fr en deze van de witte kabeljauw van 1.194.720 fr naar 1.154.970 fr. In totaal dus een opbrengstvermindering voor kabeljauw van 1,8 miljoen fr.

OOK MINDER GUL

Gullen waren evenmin overtollig op de markt. Ook hier was er een zeker tekort waardoor vooral de prijs van de IJslandse soort ging stijgen. Voor deze soort werd inderdaad 2 fr per kg meer betaald en werd een gemiddelde prijs bereikt die 11,40 fr bedroeg. Voor IJslandse gul, een prijs die nooit voorheen werd opgetekend. Daarentegen waren 't andere gullen dan vorig jaar. Hier daalde de prijs met meet dan 2 fr en wel van 13,72 naar 9,83 fr. De grotere aanvoer van zeer kleine gul zal hier wel de oorzaak van zijn geweest. De aanvoer van IJslandse gul verminderde met ongeveer 60 ton, deze van andere gul steeg met nagenoeg 15 ton. De totale opbrengst van gul viel terug met 750.000 fr. Ook hier dus een verliespost.

KOOLVISAANVOER MET 50 %

TERUGGELOPEN

Voor koolvis is oktober al evenzeer 'n zeer slechte maand geweest als voor de voornoemde soorten. Ook hier was de aanvoer uiterst gering en kregen we slechts 141.104 kg bijeen, tegen 300.553 kg vorig jaar. De aanvoer dit jaar bedroeg dus nog niet eens de helft van deze van vorig jaar. De prijs voor koolvis is nochtans niet erg gestegen en zeker niet in verhouding tot die verminderde aanvoer. In plaats van 10,68 fr werd nu wel 11,28 fr betaald maar dit kan bezwaarlijk compenserend genoemd worden. De opbrengst zakte immers van 3.212.405 fr naar 1.592.630 fr. Koolvis werd bijna uitsluitend aange-

voerd door de IJslanders. Van de Noordzee was de aanvoer nauwelijks het vermelden waard. Het waren vooral de uitvoerders welke de aanvoer voor hun rekening namen.

MEER WIJTING

Een eerste soort die meer werd gebracht in oktober 1964 dan in dezelfde maand van het vorige jaar is wijting. Deze vissoort die van alle visserijen wordt binnengebracht werd tamelijk goedkoop verkocht, en haalde de prijs niet van verleden verkoop was dan ook lager dan in jaar. De opbrengst van de wijting-1963 zodat ook dit in feite een verliespost ns geworden. De aanvoer steeg weliswaar van 242.238 kg naar 300.499 kg, de prijs zakte evenwel van 7,26 naar 5,52 fr hetgeen de opbrengst deed terugval- len van 1.760.020 fr naar 1.655.500 fr. IJslandse wijting moest in nogal ruime mate opgevangen worden, en dit aan 4 fr per kg. Iets meer belangstellig was er voor Kanaal en Noordwijting.

PLADIJS BLEEF SCHAARS

Aangezien nog steeds weinig schepen uit Zeebrugge te Oostende komen verkopen en er ook eerder weinig Noordschepen aan de afslag kwamen kregen we eens te meer een lage aanvoer van platvis of schol. De aanvoer daalde inderdaad van 191.360 kg naar 120.274 kg, dit werkte een prijsstijging in de hand die verliep van 9,01 fr naar 9,78 fr. Toch bleef de opbrengst van deze vissoort eveneens onder het peil van verleden jaar aangezien slechts 1.176.380 fr werd bereikt tegen toch nog 1.726.045 fr vorig jaar. De Witte Bank, de Kreeftenput en de Oost zijn nu eenmaal visgronden die zelden of nooit meer door onze schepen worden aangedaan. Bijgevolg moeten we al ons platvis krijgen van de Noord en van het Kanaal. Nu en dan ook eens een vangst van de West. Dat platvis tijdens bepaalde marktdagen een aardige prijs kreeg zal dan ook niemand verwonderen.

MEER EN DUURDERE TONGEN

Dank zij onze Kanaalschepen kregen we tijdens de maand oktober 1964 heel wat meer tong op de markt dan verleden jaar. De tongen-aanvoer steeg inderdaad van 73.044 kg naar 104.055 kg. Dit is nu wel niet zo 'n overdonderend aanvoercijfer maar toch reeds dat zekere betekenis heeft in een periode waar in de verschillende ons omringende landen zeer weinig tong wordt gebracht. Het is trouwens aan dit laatste feit te danken dat we een prijs kregen die nog beduidend hoger lag dan verleden jaar en steeg tot 79,89 fr. In oktober 1963 werd voor één kg tong gemiddeld 71,83 fr gegeven. Er was geen invoer van tong in Nederland terwijl onze uitvoer-

ders evenmin met Nederlandse mededinging op de Franse markt hadden af te rekenen. Dank zij deze grotere aanvoer en hogere prijs werd een heel wat hogere tongen-opbrengst bereikt. In plaats van 5.247.300 fr zoals vorig jaar kregen we nu 8.313.150 fr tong bij elkaar. Meteen werd een flink stuk van de opgelopen achterstand, door de andere vissoorten, ingelopen. We mogen dus wel zeggen dat tijdens de maand oktober onze visserij haar renderende uitbating te danken had aan de tongen. De middenslagvisserij in elk geval.

NOG MINDER TARBOT

Was er meer tong, dan was er veel minder tarbot op de Oostendse vismarkt tijdens de oktobermaand. Weinig tarbot in het algemeen en weinig grote tarbot in het bijzonder. Als we dan hier nog aan toevoegen dat bij die 12.145 kg tarbot nog een groot gedeelte griet is gevoegd dan is tarbot alleszins een rariteit geweest. Vorig jaar in oktober kregen we nog 21.815 kg tarbot bij elkaar. Het lager tarbotaanbod had een stijgende prijs tot gevolg, prijs die opliep van 41,44 fr naar 44,91 fr. Toch was de opbrengst van deze vissoort nog heelwa tlagser dan vorig jaar vermits ze verminderde van 904.180 fr naar 545.540 fr.

ROG WERD WEINIG AANGEVOERD

Waar de Kanaalschepen het vooral op de tongen gemunt hadden, hadden ze minder oog voor de rogen. Ook van de West werd nogal weinig rog aangevoerd zodat in totaal slechts 130.501 kg rog werd gebracht. Dit zijn dan alle soorten uitgenomen schaat. Vorig jaar in oktober werd nog 191.051 kg rog gebracht. Mede door de kleinere aanvoer kregen onze reders en vissers voor hun rog dit jaar een hogere prijs, prijs die steeg van 12,82 fr naar 13,01 fr. De opbrengst van deze vissoort daalde van 2.449.820 fr naar 1.698.810 fr. De duurste rogsoorten waren zoals gewoonlijk keilrog en grote rog. Toch werden ook voor de gladroggen regelmatig renderende prijzen betaald. Tenslotte weze nog vermeld dat rog weinig diende opgevangen te worden.

IETS MEER EN DUURDERE « ANDERE SOORTEN »

De kleinere aanvoer van verschillende der voormelde soorten werd slechts voor een zeer klein gedeelte vergoed door een ruimere aanvoer van de zogenoemde « andere soorten ». Bij deze andere soorten moeten dan worden vermeld de rode zeebaars, rode knoifhaan, schofse schol, haai, steenschol, hondshaai, heek, staartvis, steenholk, grauwe poot en char, teng en hondstong. Deze soorten werden tijdens de ok-

tobermaand zeer goed verkocht en bereikten een gemiddelde prijs van 11,43 fr. De aanvoer van deze soorten beliep 1.039.343 kg tegen 1.015.568 kg vorig jaar. Toen werd er voor die soorten 10,11 fr betaald per kg. De best verkochte andere soorten waren blauwe leng, rode zeebaars, staartvis, steenschol, rode knorhaan en hondstong. De opbrengst steeg hier van 11.274.834 fr naar 11.882.698 fr.

De totale aanvoer van bodemvis bedroeg uiteindelijk 2.676.124 kg tegen 3.017.828 kg in oktober 1963. De prijs steeg van 12,43 fr naar 13,02 fr terwijl de opbrengst daalde van 37.533.957 naar 34.852.266 fr.

GEEN HARING IN OKTOBER

Een nogal zonderling verschijnsel: geen haring op de Oostendse markt in oktober. De spanvissers zijn tijdens de oktobermaand immers niet uitgevaren terwijl de andere haringsschepen er de riem reeds hadden afgelegd. Vorig jaar werd er 77.490 kg haring binnengebracht en

verkocht voor 387.988 fr aan 5,07 fr per kg.

De sprotaanvoer was tijdens de maand oktober 1964 eveneens kleiner dan vorig jaar en verminderde van 211.306 kg naar 186.740 kg. De prijs was dit jaar iets hoger maar de opbrengst daalde van 709.268 naar 568.018 fr.

Ook de garnaalaanvoer was kleiner dan vorig jaar en viel terug van 24.679 kg naar 11.329 kg. Toch werd er voor garnaal een lagere prijs betaald dan verleden jaar zodat uiteindelijk de opbrengst verminderde van 463.656 fr naar 185.151 fr.

BESLUIT

Alles samen genomen is oktober 1964 niet zo slecht geweest. De aanvoer was weliswaar heel wat kleiner dan in 1963 maar dit werd gedeeltelijk vergoed door een hogere prijs. De opbrengsten voor de meeste schepen bleven dan ook renderend en daar komt het eigenlijk maar op aan.

ZIJ HADDEN PECH...

SCHADE OPGELOPEN AAN GALG

In de Dowsing visgronden sloeg de korre van de Z.458 met schipper Leon Demunter vast aan een onbekend voorwerp. Tijdens de pogingen om vrij te komen werd de stuurboord voorgalg gescheurd.

STORMSCHADE

Op de terugreis van de Noordhinder sloeg een zware zee op het voordek van de Z.240, en schipper-eigenaar Constant Rappé, waardoor volgende schade werd aangericht: Staven van mast afgerukt; verschaningsplanken over een lengte van ongeveer 5 meter afgerukt; bakplanken aan stuurboord voorsteven over boord geslagen en het bazaarzeil totaal vernield.

VISSERS GEWOND

André Verbeke, motorist van de Z.523, is tijdens de werkzaamheden in de motorkamer zwaar op de rug gevallen en bezeerde zich ernstig.

Bij het afdalen van de trap van het stuurhuis van de Z.212 gleed schipper Hubert Keukelincx uit en bezeerde het rechter scheenbeen.

Léon Vlietinck uit Heist, schipper van de Z.537 gleed uit aan dek en kwam met het linkerscheenbeen onder de roerketting terecht, waardoor hij verwondingen opliep aan zijn scheenbeen.

LIERDEFEKT

Bij het inhalen van de korre in de Flamborough visgronden moest wegens lierdefekt de boel afgekapt worden. Daar herstellen ter plaatse onmogelijk bleek zag schipper François Wentein zich verplicht om met het vaartuig de haven van Grimsby aan te doen om de nodige herstellingen te laten uitvoeren.

OPSLEPINGEN

Op het achterschip van de Z.465 werd in de visgronden van het Kanaal een harde klop en harde trillingen waargenomen. Men veronderstelde dat het vaartuig met de schroef op een zich onder water bevindend voorwerp was geslagen en de sleephulp werd ingeroepen van de Z.563.

In de visgronden van de Noord had de Z.580 met schipper Marcel Lonneville met motordefekt af te rekenen en moest door de Z.568 met schipper Marcus Carton naar Zeebrugge worden opgesleept.

SCHADE OPGELOPEN IN DE VISSERSHAVEN

Tijdens het meren aan de kade voor de vismijn werd de Z.454 van schipper-eigenaar Maurice Vantorre aangevaren door de Z.402 van de PVBA Gebroeders Vantorre waardoor de reling over een lengte van 2 meter werd gebroken en een stut werd afgekraakt. — FH

SCHADE AAN VAARTUIG

Bij het manoeuvreren in de haven werd de N.710 Zeemansblik, met schipper Gilbert Vancraeynest beschadigd aan bakboordreling door de N.819 Stijn Streuvels, met schipper Robert Devey. — N

BERICHT AAN ALLE REDERS EN BELANGHEBBENDEN Opvangprijs van grote platvissoorten

Gezien de periode aanbreekt waarin de grote platvissoorten (+ 30 cm) bijzonder mager zijn, zal van maandag 11-1-1965 af, en dit tot nader bericht, de opvangprijs van 6 fr/kg tot 5 fr/kg teruggebracht worden.

S.V. Rederscentrale,
De Sekretaris, J. Van Broeck.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

Buitengewone Algemene Vergadering van de Rederscentrale

Een buitengewone algemene vergadering van de Rederscentrale zal plaats grijpen op **VRIJDAG 22-1-1965 te 10 uur** in de vergaderzaal van het **STADHUIS te Oostende**.

Als enig punt op de dagorde staat vermeld:

Aanpassing en wijziging van de statuten der beide verenigingen.

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

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

Getekend,
De Voorzitter,
R. BAUWENS.

(5461V—3401N)

NOG HET VISLOSSERSPROBLEEM

In verband met het steeds terugkerend probleem van het vislossen, ontvingen wij hieronder integraal inlassen:

Het is opvallend dat door de reders, de laatste maanden, zo druk geredetwist wordt over de zware onkosten voor het visrapen en -lossen. Het is alleszins van voor jaren reeds een zwaar probleem dat velen hebben geprobeerd op te lossen... en het bij een schuchtere poging hebben gelaten of bij een ontmoedigend schouderophalen, ten gevolge — meestal — van de hardnekkige tegenstand vanwege de vertegenwoordigers van de werknemers-vislossers, die zich met hand en tand verdedigden tegen de zogezegde « verworven rechten », en ook — 't is spijtig van het te moeten zeggen — door de remmende moedwil van vele reders, die altijd geneigd zijn om het tegenovergestelde uit te voeren, van wat in het algemeen door de beroepsverenigingen gevraagd word te doen op dat gebied.

Het is natuurlijk buitengewoon spijtig te moeten vaststellen dat het vislossen en -rapen in de drie havens niet op dezelfde manier geordend en dus ook niet op dezelfde basis vergoed wordt.

Het zou nochtans niet moeilijk zijn daaromtrent tot een gelijk-schakeling te komen bij middel van onderlinge besprekingen en onderhandelingen. De overkoepelende instantie, in quasi de Rederscentrale, zou dienen deze zaak in handen te nemen, en na het bekomen van een uniforme werkwijze en vergoeding verder dan de uitvoering in handen te geven van de plaatselijke beroepsafdelingen.

De tegenwoordige uitbatingskosten van een schip, die ten laste vallen van de reder alleen, zijn dermate gestegen dat het belang van deze detailkwestie niet mag uit het oog verloren worden. Wat meer is, met aldus te handelen zouden die beroepsafdelingen in staat gesteld worden, sankties te nemen tegen alwie betrapt wordt, bij het vislossen en -rapen, op onregelmatigheden of andere misdrijven, die — iedereen kent ze — dagelijks gebeuren in de onderscheiden vismijnen van onze Kust.

Doch het rechtstreeks doel van dit artikel is hier vooral te wijzen op de ongerijmdheid van de manier van de betaling die gebruikt wordt om het vislossen en -rapen te vergoeden aan de werknemer. Waarom, ik zeg wel waarom, geschiedt die betaling procentsgewijze, berekend op de basis van de besomming van het geloste schip. En waarom verschilt het procent per haven? Er kan hier toch geen spraak zijn van een onder-aanneming, en nog veel minder van een prijs waarvan de werkelijkheid van een of

ander wisselvalligheid zou afhangen, bij zover dat het werkloos, onzeker of twijfelachtig zou zijn.

Vanwaar komt die procentsgewijze aanrekening? Zijn er beweegredenen die zulkdanige afrekening rechtvaardigen? Dat heeft toch geen zin, vooral dat, boven dat procent anderzijds aan de werknemer-vislosser daarenboven nog al de bestaande sociale voordelen vergoed worden. Zeer zeldzaam zijn de bedrijven waar dergelijke regel wordt toegepast. Veelvuldig zijn de opwerpingen die van rederszijde gemaakt worden. Deze moeilijke kwestie zou allésszins dienen herzien te worden. En in het vooruitzicht van de nieuwe sociale lasten nu nog meer dan ooit.

Wie spant zich voor de wagen!

ONS KERSTFEEST OP GODTSCHALCK EN IBIS

In verband met het Kerstfeest welke door ons blad wordt ingericht ten bate van Godtschalck en Ibis ontvingen wij deze week nog een storting van 1.000 fr vanwege de heer Van der Veen Frans, reder van de O.155 en de O.188.

VERGADERINGEN KOMMISSIE T.W.O.Z.

Op vrijdag 5 februari a.s. komt de Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij voor de eerste maal bijeen in het nieuwe jaar.

Deze zitting gaat door te 14.30 u. in de vergaderzaal van het stadhuis te Oostende onder het voorzitterschap van directeur-generaal Lievens.

Op de dagorde komen volgende punten voor:

— Bespreking over het lozen van niet industriële afvalwateren in de zee.

— Verslag over de rationalisatie van de visverwerking aan boord van een zijtrawler (werkgroep Techniek in de Zeevisserij).

— Verslag van de Werkgroep « Visverwerkende Bedrijven ». — B

EEN GOEDE RAAD VAN UW POSTMEESTER

Ook in 1965 zal de Post zich beijveren om uw familie- en zakenbetrekkingen te vergemakkelijken. Samenwerking is echter noodzakelijk. Regelmatig deze kleine rubriek lezen kan U, misschien niet vandaag, maar wellicht morgen nuttig zijn.

IN HET ZEEMANSTEHUIS

„PASTER PYPE”

Wegens bepaalde omstandigheden hebben we onze maandelijkse filmvertoning niet op de laatste dinsdag van januari, maar wel op dinsdag 12 januari om 20 uur in het Zeemanstehuis « Paster Pype ».

We maken er samen een reisje rond de wereld om vooral stil te blijven in het mysterieuze Indië.

Een ander documentaire film toont u dan hoe men in de fabrieken van dhr Bekaert te Zwevegem staaldraad bewerkt.

Allen zijt U, zoals altijd, hartelijk uitgenodigd en welgekomen in het Zeemanstehuis.

Vergeet dus niet: dinsdag 12 januari om 20 uur, documentaire filmmen.

BUITENLAND

Duitse werven produceren minder

De Westduitse scheepswerven hebben in 1964 177 eenheden afgeleverd met een totaaltonnemaat van 850.000 bruto-registerton. Dit is het laagste cijfer in tien jaar.

Adolf Westphal, de voorzitter van de bond van Duitse scheepsbouwondernemingen, verklaarde dat de Westduitse werven in het bijzonder zijn getroffen door de wereldcrisis in de scheepsbouw. Hij weet dit aan het feit, dat de Westduitse werven geen subsidies en andere regeringssteun krijgen, hetgeen in andere landen wel gebeurt, aldus Westphal.

West-Duitsland heeft tien procent bijgedragen in het wereldtotaal aan nieuwe schepen in 1964. Sedert enige jaren zijn door de Westduitse werven bouwopdrachten aangenomen tegen prijzen die de kosten niet eens dekken. Dit is uitsluitend gedaan om het bedrijf draaiende te kunnen houden, aldus de voorzitter. De totale orderportefeuille belooft nu 1,5 miljoen ton.

Hij verklaarde verder dat de werven in de EEG het eens zijn over de noodzaak van een harmonisering van de concurrentievoorwaarden in de Gemeenschap om het hoofd te kunnen bieden aan de Japanse uitbreidingsplannen.

Hij hernieuwde zijn eis voor regeringssteun in de vorm van financieringskredieten en investeringskredieten. De jaarlijkse behoefte hieraan schatte hij op 150 tot 200 miljoen mark. Hij noemde dit een zeer bescheiden bedrag in vergelijking met de regeringssteun aan andere bedrijfstakken.

NATIONAAL PARITAIR KOMITEE VOOR DE ZEEVISSERIJ

Op maandag 8 januari a.s. te 10 uur komt het Beperkte Komitee van het Nationaal Paritair Komitee voor de Zeevisserij bijeen in de vergaderzaal van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij te Oostende.

Tijdens deze zitting zal een bespreking gehouden worden van de forfaitaire lonen of aangifte van de werkelijk verdiende lonen van de vissers.

In de namiddag van dezelfde dag en wel te 14.30 uur komt het Nationaal Paritair Komitee voor de Zeevisserij opnieuw samen.

Op de dagorde komen de volgende punten voor:

— Goedkeuring van de overeenkomst inzake verlies van zeegoed.

— Vislosserskaarten. — B

De Belgische - Nederlandse Zeemansalmanak voor 1965

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

Het is verkrijgbaar in België Nederland en wel als volgt:

IN BELGIË:

1. Ter drukkerij van « Het Visserijblad », H. Baelskaai 30 Oostende, p.c.r. 41 89 87.

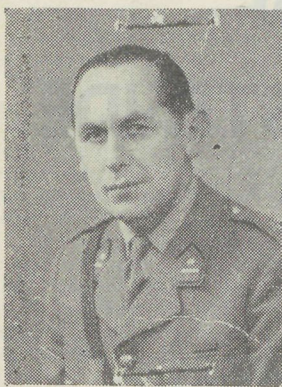
2. In Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan 22, Oostende.

IN NEDERLAND:

Machinefabriek Henk Zwart, Vissershaven, IJmuiden.

Prijs 275 fr plus 10 fr verzendingskosten.

NIEUWE VISMIJNBESTUURDER TE ZEEBRUGGE



Dhr. A. MILLET,
de nieuwe directeur
van de Zeebrugse Vismijn

Bij beslissing van de Brugse Gemeenteraad van 15 december, werd de heer A. Millet benoemd tot Directeur van de vismijn te Zeebrugge.

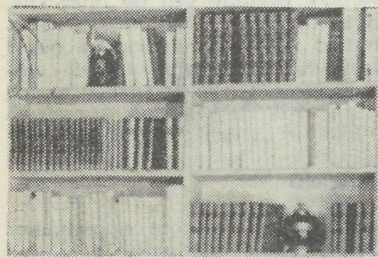
De nieuwe bestuurder, die een totaal onbekende is in de visserij-

middens werd geboren op 8 september 1911.

Hij kwam in vast dienstverband bij het stadsbestuur van Brugge in 1938. Het was in 1939, tijdens de beroerde mobilisatieperiode dat hij voor het eerst kennis maakte met Zeebrugge, alwaar hij, met zijn eenheid, belast werd met 't in staat van verdediging brengen van de Môle. In 1945 werd hij door de Belgische Militaire Overheid aangesteld tot verbindingsofficier met het Engels leger. Hij is thans trouwens Voorzitter, voor het gewest Brugge, van de Nationale Federatie van Reserve Officieren, en werd onlangs bevorderd tot de graad van reserve Luitenant-Kolonel.

« Het Visserijblad » feliciteert de heer A. Millet met zijn eervolle benoeming, en wenst hem verder in zijn nieuwe werkkring een zeer vruchtbare loopbaan in 't belang van de Belgische zeevisserij in het algemeen en tot welzijn en vooruitgang van de Zeebrugse vismijn in het bijzonder.

Kleine Kroniek van Noordzee Boekhandel



ONDER ZEVEN ZEEEN v. Jan Maas.

Dit is een echt marineverhaal, en vooral een verhaal over dat gedeelte van de Marine, dat zo spaarzaam in boekvorm is belicht: de onderzeedienst.

De auteur — die zelf onder de meest moeilijke omstandigheden bij deze dienst gevaren heeft — geeft hier het relaas van een onderzeeër die vlak voor het uitbreken van de oorlog vanuit Nederland naar de West vertrok, en gedurende de oorlogsjaren een belangrijke rol speelde in de konvooiën, patrouillering en al die honderd-en-een zware karweiën die een schip onder der-

gelijke omstandigheden krijgt opgedragen.

Een sober eerlijk verhaal, dat door de eenvoud van de vertelling zeer veel lezers zal boeien. Tevens een stukje geschiedenis. — 95 fr.

SPiegel DER SCHEEPVAART

Dit uitzonderlijk boek bevat een wereld aan elders moeilijk vindbare bijzonderheden over de konstruktie, de ontwikkeling, de tuigage, de uitrusting van vele soorten schepen, over de voortstuwning en de bewapening, over het navigeren en manoeuvreren, over de zeilvaart en de visserij. Het bestrijkt de gehele geschiedenis van de scheepvaart. Het bevat prachtige afbeeldingen van complete schepen maar ook minutieuze tekeningen van grote en kleine details. Het is een boek van grote kulturele betekenis, maar het is ook een genoeg om er in te bladeren, het steeds weer ter hand te nemen en te raadplegen. Het is een boek voor scheepsbouwers, reders, assuradeuren, voor zeelieden, vissers, voor directeuren en personeel, voor kapiteins en matrozen, voor modelbouwers, jachteigenaren, leden van watersportverenigingen, kortom voor iedereen die zich voor beroep of genoeg met schepen bezighoudt. Het mag in geen enkele scheepsbibliotheek ontbreken. Helmuth Grubbe, kommandant van het bekende Duitse opleidingsschip « Passat » schreef: « ...een zo veelomvattend en mooi boek vindt men in de hele wereld niet, en ik kan dit met recht zeggen, want op mijn reizen heb ik in iedere bibliotheek naar een dergelijk boek gezocht ».

— 1.725 fr

Verkrijgbaar in Noordzeeboekhandel
Vindictivelaan 22, Oostende.

Verlichting moet worden aangepast

Het is ongetwijfeld een zeer goede maatregel geweest de lichten boven de « grote vis » te laten zakken. Daar is nu voldoende licht om duidelijk te zien wat er neer te schrijven is. Laten we echter niet uit het oog verliezen dat er ook kleine vis moet verkocht worden en dat het daar zo donker is als in de hel. Daar is de verlichting alleszins ontoereikend, vooral dat daar de verschillende kopen moeten worden samengesteld en de opbrengsten van de schepen moeten worden berekend. Wanneer men een lamp zou bijdraaien zou het al een heel verschil maken, indien men ook hier de lichten zou laten zakken (als dat mogelijk is) dan zou het zeker ook heelwat verbeteren.

Na de verbeteringen die op het einde van 1964 werden ingevoerd, zal de direktie van de vismijn het er zeker niet bij laten. We durven dan ook hopen dat weldra die verlichting zal aangepast, waardoor dit althans in orde zou gekomen zijn.

RECHTZETTING

In ons nummer van vorige week publiceerden wij onder de rubriek « Berichten van de Rederscentrale » een artikel in verband met de leveringen van uitrustings-, optuigings- en meubileringsvoorwerpen aan boord van vissersvaartuigen.

Wij willen er onze lezers attent op maken dat er 'n kleine vergissing geslopen is in het zetsel.

Er dient in het besluit — par. b. als laatste zin gelezen te worden: «dient de overdrachtstaks van 6 % gekweten te worden..... » en niet 6 per duizend zoals verkeerdelijk vermeld stond. — B.

REDERS,

„HET VISSERIJBLAD”

IS UW VAKBLAD !

Nieuws uit IJsland PLEIDOOI VOOR HET KONTINENTAAL PLATEAU

Op de jaarlijkse konferentie van de IJslandse vakverenigingen onlangs te Reykjavik gehouden, werd eenparig een resolutie goedgekeurd in verband met de visserijgrenzen. Hierin wordt de noodzakelijkheid onderstreept de visserijgrenzen uit te breiden tot het kontinentaal plateau. Deze idee wordt als volgt geadviseerd :

Vermits de visserij in de territoriale wateren de voornaamste bron van inkomsten is voor de IJslandse natie, is het van het grootste belang deze wateren te beschermen en de grenzen ervan uit te breiden.

Het is daarom noodzakelijk dat stappen worden gedaan om de visserijgrenzen uit te breiden tot het hele « landgrunn » (kontinentaal plateau) en bij de eerste gelegenheid dit probleem te onderwerpen aan het IJslandse parlement.

Verder worden suggesties gedaan om bepaalde visrijke banken aangeduid door bekwame biologen, eveneens te beschermen en slechts gedurende korte seizoenen open te houden voor vreemde vissers.

Tenslotte zou de kustpatrouille versterkt worden, voornamelijk met het oog op de eerbiediging van de 12 mijlen-zone die in de laatste tijd maar al te dikwijls zou geschonden zijn geweest.

T.S.R.

NIEUW PLASTIEK VLOTTERS

bij

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

H. Baelskaai, 27 - Oostende - Tel. 729.51

LICHT ! DUURZAAM ! GOEDKOOP !

OPKOMST, BLOEI EN VERVAL VAN DE STOOMVISSERIJ TE OOSTENDE

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

In dit nummer publiceren wij vervolgens het slot van dit bijzonder interessant historisch overzicht van de Oostendse stoomvisserij.

UITBATING VAN DE VERRE VISGRONDEN

Onvermijdelijk had die verdere evolutie van de stoomvisserij opnieuw zijn weerslag op de toestand van de markt. Inderdaad, de grote stoomtreilers gingen meer en meer de verre visserij op verafgelegen visgronden, in de eerste plaats op de visgronden voor de kust van IJsland, boefenen. Vanaf 1905 trekken de Oostendse stoomtreilers naar de kusten van Spanje en Portugal waar vooral grote vangsten tongen lengen en mooie meid (heek) verwezenlijkt worden. In 1908 ten slotte werd voor het eerst de Witte Zee bezocht, waar een visserij op ronde vis en vooral op grote platvis bedreven werd.

De exploitatie van deze visbanken, rijker dan welke ook tot dusver door onze visserij uitgebaat, betekende dat op de markt brengen van enorme kwantiteiten vis, waarbij de vangsten van de grootste zeilsloepen hoe langer hoe meer onbenullig gaan lijken. Weliswaar is de gebied ondervindt de grote zeilvisserij de concurrentie van enerzijds de vis aangevoerd door de zeilvisserij kwaliteitsvis. Maar zelfs op dit kleinere stoomtreilers, anderzijds van de in volle ontwikkeling verkerende kleine visserij, waar de familiale uitbating een bijzonder economische en efficiënte exploitatie bleek te garanderen.

Daarnaast mag niet vergeten worden dat in die tijd het binnenland nog voor een zeer groot deel van zijn bevoorrading in verse vis van de vreemde invoer afhankelijk was. Daar deed zich de invloed voelen van de ontwikkeling van de stoomvisserij in onze buurlanden. Dit alles verwekt vanaf 1904 een sterke prijsdaling op de markt van Oostende. Deze prijsdaling werd door de stoomvisserij gedeeltelijk gecompenseerd door verhoogde aanvoer, nu nieuwe, ongewoon rijke visgronden in uitbating genomen worden.

TELEURGANG VAN DE GROTE ZEILVISSERIJ

Voor de grote zeilvisserij evenwel betekent deze prijsdaling en deze nieuwe crisis het begin van het einde. In de winterperiode 1902-'03 waren er 28 zeilsloepen die meer dan 10.000 fr. besomden en het maximum was slechts 12.274,10 fr. Na 1905 gaat het aantal grote zeilsloepen dan ook dalen, eerst langzaam (107 in 1905, 105 in 1906, weer 107 in 1907) maar dan steeds sneller: 99 in 1908, 92 in 1909, 88 in 1910, 75 in 1911, 67 in 1912 en einde 1913 nog slechts 63. In tien jaar tijd was het aantal grote zeilsloepen opnieuw met bijna 50 % verminderd. Anderzijds stijgt de opbrengst van de stoomvisserij van jaar tot jaar: 2.206.627 fr. in 1903, 2.305.089 fr. in 1905, 2.661.119 fr. in 1908 en 3.230.049 fr. in 1912.

Het aandeel van de zeilvisserij toont een even vaste daling: 2.088.789 fr. in 1903, 1.987.557 in 1905, 1.323.754 fr. in 1908 en slechts 1.061.191 fr. in 1912. Waar in 1903 stoomvisserij en zeilvisserij bijna een gelijke waarde vis afzetten in de vismijn van Oostende, is tien jaar later, in 1913, de disproportie betekenisvol: 3.555.448 fr. voor de stoomvisserij en 970.516 fr. voor de zeilvisserij. In de jaren 1911-'12 en '13 als de rechtstreekse aanvoer van de Noord-Europese landen op de markt te Oostende sterk toeneemt, zakt de zeilvisserij tot de derde plaats af in betekenis op de markt te Oostende, na de stoomvisserij en de vreemde invoer.

De teleurgang van de zeilvisserij na 1905 wijst er op dat de markt van Oostende na de periode van hoogconjunctuur 1898-1904, opnieuw een tijdperk van stabilisatie kende die duren zou tot 1910. De gemiddelde prijs van de vis daalt. De opbrengst per jaar van de stoomtreilers blijft amper op peil. Volgende tabel van de gemiddelde opbrengst van de stoomtreilers voor de periode 1900-1913 geeft een overzicht van deze evolutie.

— Tabel I —

OPBRENGST VAN DE STOOMTREILERS PERIODE 1900-1913

Jaar	Totale opbrengst stoomtreilers in fr.	Aantal treilers (einde jaar)	Gemidd. opbrengst per treiler
1900	2.324.646	26	89.409
1901	2.302.157	24	95.923
1902	2.250.922	22	102.315
1903	2.206.627	21	105.078
1904	2.235.218	22	101.601
1905	2.305.089	23	100.221
1906	2.477.407	23	107.713
1907	2.577.597	23	112.069
1908	2.661.119	26	102.351
1909	2.539.516	24	105.813
1910	2.582.516	26	99.341
1911	2.954.268	26	113.625
1912	3.230.049	26	124.233
1913	3.555.448	29	112.602

Gezien de gemiddelde tonnemaat van de schepen toeneemt, betekenen die opbrengstcijfers in werkelijkheid een achteruitgang voor de periode 1904-'10 in vergelijking met de voorgaande jaren. Zo is de gemiddelde opbrengst per netto-ton (steeds voor de stoomtreilers) in 1903: 1738 fr., in 1905 nog 1418 fr., in 1907: 1498 fr. en in 1909: 1413 fr. In 1911 rijst de opbrengst per netto-ton opnieuw tot 1495 fr. om in 1913 te stijgen tot 1593 fr. Zonder direkt van een crisis te kunnen spreken, wijzen deze cijfers toch op een laagconjunctuur. Vooral 1908-1909 waren minder gunstige jaren omdat de stijging van de kolenprijs de uitbatingskosten van de stoomtreilers opdreef, wat gepaard ging met een dalende opbrengst.

In feite is de periode 1905-'10 er opnieuw een van aanpassing van de markt van Oostende aan de verdere evolutie van de produktie. De wedloop tussen de grote rederijen in de jaren 1902-'06 om steeds grotere treilers in de vaart te brengen had het evenwicht op de markt opnieuw geschokt. De handel van Oostende diende zich aan de verhoogde en vooral aan de gewijzigde aanvoer (IJsland, Spanje en de Witte Zee) aan te passen.

VLOOTVERNIEUWING

Geen wonder dat in die omstandigheden de vloot stoomtreilers tot 1910 geen grote uitbreiding nam. Op 1 januari 1905 waren er 22, op 1 januari 1908 23, op 1 januari 1910: 26. Nochtans mag uit deze cijfers niet het besluit getrokken worden dat de stoomvisserij een periode van stagnatie kende. De vloot had in de jaren 1904-'14 een voortdurende vernieuwing ondergaan. De scheepsrampen waren zeer talrijk gebleven. Haast elk jaar leden één of meerdere stoomtreilers schipbreuk. De slechte jaren, na 1900 waren: in 1903 twee schepen, in 1910 drie en in 1912 vijf schepen. Op een stoomtreilervloot van ongeveer 25 eenheden waren dit hoge cijfers.

Aldus is het te verklaren dat in 1914 op de 29 stoomschepen in de vaart er nog slechts vier schepen waren die ook op 1 januari 1904 in de lijst van de Belgische stoomtreilers voorkomen. De voortdurende vernieuwing van de vloot bracht mede dat de gemiddelde ouderdom van de stoomtreilers konstant op een gunstig laag niveau bleef. In 1904 was de gemiddelde ouderdom 6 jaar en 4 maanden, op 1 januari 1912: 6 jaar en 7 maanden en op 1 januari 1914: 6 jaar en 6 maanden.

DE STOOMREDERIJEN

De stoomtreilervloot was sterk gekoncentreerd in enkele handen, in de verhouding tussen de rederijen onderling kwam er in de jaren

1904-'14 weinig verandering. Op 1 januari 1904 waren de 21 stoomtreilers van de Belgische vloot verdeeld over zes rederijen. Slechts één rederij telde maar één schip (Hessens). De Pêcheries à Vapeur had acht schepen, Aspeslagh 5, Jules Baels 3, Golder en César De Grootte elk twee. Op 1 januari 1912 waren twee van die rederijen uit de lijst van de stoomtrilrederijen verdwenen: Hessens en C. De Grootte en in de plaats waren twee nieuwe rederijen gekomen met elk twee schepen: Ibis en S.A. Delta. De vier «groten» hadden zich gehandhaafd: Pêcheries à Vapeur telde tien schepen, Aspeslagh vijf, J. Baels (Pêcheries d'Islande) vier en Golder drie. Eerst in de jaren 1913-'14 kwamen er enkele nieuwe rederijen bij: Compagnie Nationale de Chalutiers à Vapeur — Pêcheries du Nord. Maar de P.V. (Bauwens), Aspeslagh, Baels en Golder bleven de grote reders van dit eerste tijdperk van de stoomvisserij in België.

De herhaalde vernieuwing waarvoor de reders zich geplaatst zagen, bracht mee dat geleidelijk de gemiddelde tonnemaat per schip toenam. Vooral in het begin van de twintigste eeuw kwamen steeds sterkere eenheden in de vaart. De 120 voet treiler bleek echter voor de eerste wereldoorlog de grootste renderende propositie te zijn voor de Oostendse markt. Eenmaal die bovenste limiet bereikt, houdt de wedloop tussen de grote rederijen op en in de laatste jaren voor 1914 neemt de gemiddelde tonnemaat nog maar weinig toe. Nadat van gemiddeld 60 netto-ton in 1902 de gemiddelde tonnemaat per stoomtreiler via 66 ton in 1904 tot 75 ton geklommen was in 1907, valt nog weinig verhoging aan te stippen. In 1912 is de gemiddelde tonnemaat geklommen tot 78 ton. Dit gemiddelde ondergaat geen verdere wijzigingen voor de eerste wereldoorlog.

EEN TIJD VAN VOORSPOED 1910-1914

Het tijdperk 1884-1914 in de geschiedenis van de Belgische zeevisserij eindigt op een meer opgewekte noot. Na 1910 verbeterd de toestand op de vismarkt opnieuw. Dit leidt tot een uitbreiding van de stoomtreilervloot, die door het uitbreken van de oorlog zal worden onderbroken. Op dit ogenblik hadden verschillende rederijen nieuwe schepen in aanbouw. Enkele nieuwe rederijen waren in die periode gesticht.

In de laatste jaren onmiddellijk voor de oorlog neemt de opbrengst van de verkoop ter vismijn van Oostende belangrijk toe: van 5.399.541 fr. in 1910 tot 6.659.686 fr. in 1913, hetzij een verhoging van 1.260.145 fr. Het leeuwenaandeel van die verhoging komt toe aan de Belgische stoomtreilers, waarvan de opbrengst stijgt van 2.582.868 fr. in 1910 tot 3.555.448 fr. in 1913, hetzij met 972.580 fr.

Vanaf 1910 komen ook de buitenlandse treilers weer regelmatig in groot aantal te Oostende landen. Deze toename van de vreemde direkte invoer komt vooral op rekening van Noorse en Deense treilers. Van 1909 tot 1910 stijgt de vreemde aanvoer van 576.653 fr. tot 1.008.540 fr. en die stijging blijft aanhouden tot in 1913 wanneer de vreemde aanvoer 1.372.094 fr. bereikt.

Deze toename was voor een deel te wijten aan het feit dat de Engelse overheid besloten had van rechtstreekse landingen in de havens van Groot-Brittannië uit te sluiten die vreemde treilers die de visvangst bedreven hadden in de Moray Firth. Deze baai was, als broedplaats van de vis, gesloten geworden voor de Britse treilers. Vreemde vaartuigen die deze reglementering niet in acht namen, werden, zoals nu nog het geval is, tijdelijk van verkoop in Engeland uitgesloten. Verschillende van deze treilers kwamen dan hun vangsten te Oostende lossen. Bovendien voeren in 1913 niet minder dan 9 vreemde stoomtreilers regelmatig van Oostende uit.

Ondanks de vreemde aanvoer was de toestand van de Belgische stoomvisserij in 1910-'14 zeer bevredigend. De gemiddelde jaarlijkse opbrengst per eenheid bereikte in 1912 en 1913 zelfs rekordcijfers: 124.233 fr. en 122.602 fr. Deze nieuwe periode van hoogconjunctuur werd evenwel door de eerste wereldoorlog onderbroken.

TWEE PROEFNEMINGEN

Vooraleer het overzicht van de geschiedenis van de Belgische visserij voor 1914 af te sluiten, past het de aandacht te vestigen op twee proefnemingen die beide van grote betekenis zouden zijn voor de verdere ontwikkeling van de Belgische zeevisserij. Het ene experiment had een negatieve invloed op deze ontwikkeling; het gold de pogingen die aangewend werden om de Belgische haringdrijfnetvisserij nieuw leven in te blazen. Gezien het weinige succes van deze poging, betekende dit het definitief opgeven van een vismethode die determinerend is geweest voor de ontwikkeling van de visserij in Groot-Brittannië en Nederland. Het tweede experiment, dat positieve gevolgen zou hebben voor de verdere evolutie van de Belgische visserij, had betrekking op het invoeren van de motor als drijfkracht voor de vissersvaartuigen.

DRIJFNETVISSERIJ

De haringvisserij met drijfnetten, afgezien van de economisch weinig belangrijke haringvisserij door de vissers van de Westhoek bedreven, was sinds 1851 in onze visserij uitgestorven.

In 1907 werd vanuit Nieuwpoort met een grote zeilsloop, de «Saint Antoine de Padoue», een eerste poging ondernomen om in

de zomer en in het najaar weer de haringdrijfnetvisserij uit te oefenen. Deze poging werd na één jaar reeds opgegeven, maar had de verdienste weer de aandacht van de Belgische reders op deze exploitatievorm te vestigen. De omstandigheden leken gunstig: de haring met het treilnet gevangen won steeds meer in betekenis op onze eigen markt. De vissers nog vertrouwd met het behandelen van het drijfnet konden gevonden worden op de Westkust, hetzij te Nieuwpoort hetzij te De Panne.

In juli 1908 bezicht Prins Albert, de latere Koning Albert, samen met de heer Greiner van de maatschappij Cockerill, verschillende vaartuigen aan onze kust om na te gaan welk type best verantwoord was voor de drijfnetvisserij. Dit bezoek was niet het eerste teken van de grote belangstelling van Koning Albert voor het zeevisserijbedrijf. Deze belangstelling had zich reeds geuit in de stichting van het Koninklijk Werk IBIS. Ook de introductie van de motor in de Belgische visserij had, zoals we verder zullen zien, veel te danken aan het initiatief van Koning Albert.

DE PIONNIER II EN DE BARBANSON

De enquête van Prins Albert en de h. Greiner leidde tot de konstruktie van een grote haringdrifter, de Pionnier II, op de werf Cockerill te Hoboken. Het vaartuig, van het type «mixte» zoals men het in die tijd betitelde, dat wil zeggen zeilsloop van een motor voorzien, werd op 19 december 1908 te water gelaten. De Pionnier II bedreef de drijfnetvisserij gedurende twee seizoenen; zomer 1909 en 1910. Het tweede seizoen was het meest succesrijke. De Pionnier II bracht in 1910 in totaal 650 tonnen gezouten haring aan die in de verkoop te Oostende 17.000 fr. opbrachten. Na 1910 gaf de Pionnier II de drijfnetvisserij op. In 1911 was er opnieuw geen «grote haringvisserij» te Oostende.

Maar het experiment van de Pionnier II bleef niet zonder gevolg. De poging werd voortgezet door een nieuw opgerichte rederij, de Société Anonyme Delta, directeur J. Nierinck. In de loop van 1912 kocht de S.A. Delta in Frankrijk de stoomtreiler Surcouf aan, die herdoopt werd in O.172 Président Barbanson. De Président Barbanson was de sterkste stoomtreiler van Oostende van die tijd: zijn machines ontwikkelden 510 pk. (geïndiceerd - 125 nominaal). Gebouwd te Duinkerke, met de O.172 135 ton netto en 270 ton bruto (ter vergelijking de grootste stoomtreiler die in 1912 ter verse visserij voer, de O.35 Alfred-Edith van Alfred Golder, met 114 netto ton, 262 bruto ton, 483 pk. ind.).

In het najaar 1912 nam de O.172 voor het eerst aan de drijfnetvisserij deel, met een uitsluitend Belgische bemanning, aangevuld met scheepsjongens van het K.W. Ibis, met het doel jonge vissers op te leiden voor deze bijzondere visserij. De produktie in 1912 bedroeg 1400 tonnen gezouten haring en 2590 kisten verse haring. De opbrengst beliep 66.694.80 fr.

Naast deze grote stoomdrifter werd in 1912 nog een motordrifter voor de haringvisserij gebouwd voor rekening van de firma E. Rau te Oostende, de Chales-Yvonne. Het schip, te Vlaardingen gebouwd, was de grootste motorboot van de Belgische visserij vóór 1914; het mat 27,32 meter lengte op 6,60 meter breedte en 3 meter holte. De motor van het type Diesel-Deutz ontwikkelde 120 pk.

Gedurende 1913 namen aldus twee schepen aan de haringdrijfnetvisserij deel; de Charles-Yvonne en de Président Barbanson. Dit laatste schip bracht 3833 tonnen gezouten haring aan in 1913, die voor 94.799 fr. verkochten.

De wereldoorlog 1914-18 kwam dit experiment onderbreken. Na de oorlog werden de proeven niet meer hernomen. De drijfnetvisserij verdween opnieuw uit de Belgische zeevisserij. Als men ziet welke rol deze visserij thans speelt in de Nederlandse, Schotse en Engelse visserij, valt het zeer te betreuren dat deze enkele pogingen vóór 1914 ondernomen, niet meer weerklink vonden in België.

DE MOTORVISSERIJ

De introductie van de motor in de Belgische zeevisserij dateert van 1907.

Reeds in 1905 had Pastoor Pype, van de visserijschool te Oostende die thans zijn naam draagt, een Deense motor «Den» ter beschikking van zijn leerlingen gesteld. In het buitenland, vooral in Denemarken, Noorwegen en Duitsland, was de explosie-motor toen al als hulpdrijfkracht op de zeilsloepen aangewend. De kracht van deze motoren ging evenwel normaal de 30 pk. niet te boven.

Opnieuw was het de tussenkomst van de toenmalige kroonprins Prins Albert, die de aandacht van de Belgische visserij op de ruime mogelijkheden van de praktische toepassing van deze in het buitenland aangewende exploitatiemethode vestigde. In 1906 liep in aanwezigheid van de Gouverneur van West-Vlaanderen, Baron Ruzette, vertegenwoordiger van Prins Albert, op de werf Cattoor te Oostende de O.200 Pionnier van stapel, het eerste Belgische vissersvaartuig voorzien van een motor. Reeds bij de instelling van de school van de Ibis, op 6 juli 1906, had Prins Albert in zijn openingsrede de aandacht gevestigd op de zogenaamde «mixte sloepen», de zeilsloepen met motor «qui réalisent d'après l'opinion des spécialistes, le type de la chaloupe de pêche de l'avenir».

Na het in de vaart brengen van de O.200 Pionnier, met een Deense motor van 28 pk., kwamen in 1907 nog drie andere motorsloepen in de vaart: IBIS IV, Deense motor 16 pk., «Quand-même» met Belgische motor 20 pk. en Ibis III met Deense motor 28 pk. De Ibis IV was het vroegere Deense vaartuig Johanne-Marie, door tussenkomst van Prins Albert op 16 april 1907 in Kopenhagen aangekocht.

In tegenstelling met de stoomvaartuigen die bij hun in dienstname veel kritiek uitlokten, werden de motorsloepen gunstig onthaald te Oostende. In het jaarverslag voor 1907 schreef de Kamer van Koophandel van Oostende: «Nous signalons avec insistance l'étude des navires de pêche à moteur à l'attention du capitaliste et de l'armateur. Un fait qui est de nature à inspirer confiance, c'est que ce nouveau mode de pêche a rencontré à Ostende un accueil beaucoup plus bienveillant que le chalutier à vapeur tant décrié à son origine et dont les résultats ont été, depuis lors, si brillants et les progrès si rapides» (Rapport sur 1907, p. 21).

Ondanks die aanmoedigende woorden, kende de motortreiler vóór 1914 slechts een gering sukses te Oostende. In 1908 kwam in deze haven één enkele motorsloep bij: de «Avenir» met motor 60 pk. Nochtans vertrok de introductie van de motoren onder gunstige omstandigheden. Het voorbeeld van het buitenland was daar om te bewijzen dat in de toepassing van de motor grote mogelijkheden schuilden. In 1908 bezocht een Zweeds eksperimenteel vaartuig, de Bollinger VI, de haven om aan de Belgische reders een nieuwe motor van Zweeds fabrikaat te tonen. De fabriek Deutz voerde een intensieve propaganda in de verscheidene kusthavens om het invoeren van de motor aan te wakkeren. De bestaande motorsloepen maakten in 1908 degelijke resultaten, bijzonder gedurende de laatste trimster. De beste uitslagen werden behaald door «L'Avenir», die in telkens zeer korte reizen, mooie vangsten aanbracht.

DE MIXTE-SLOEP TE OOSTENDE

Maar de hulpmotor zette niet door te Oostende. Einde 1910 waren er 7 mixte-sloepen, waarvan de sterkste de «Jeanne et Raymond» was, met een motor van 75 pk. De aandacht van de grote reders te Oostende was vooral gekoncentreerd op de stoomvisserij. De kleine reders-schippers van Oostende stonden wantrouwend tegenover dit nieuwe hulpmiddel. Nochtans de Ibis III, die slechts 7.500 fr. had besomd in 1908, bracht het tot een opbrengst van 19.000 fr. in 1910 en 20.110 fr. in 1911. Maar in dit laatste jaar waren er te Oostende nog slechts 4 motorsloepen. De Kamer van Koophandel van Oostende wees in dit jaar op het feit dat in Noorwegen er 1483 overdekte motorsloepen waren in 1908 en 1736 in 1911, waarbij nog 283 kustsloepen met motor kwamen. In Zweden was de zeilsloep praktisch verdwenen en vervangen door de grote motorsloep.

De handel van Oostende, die een plaats had te verdedigen op de Europese markt als leverancier van fijne vis zag met angst in het hart de grote zeilsloepen verdwijnen zonder dat de mixte-boten er voor in de plaats kwamen, zoals in het buitenland was geschied. In 1913 waren er 5 motorsloepen te Oostende plus de haringvanger Charles-Yvonne, waarvan hoger sprake.

OPKOMST VAN DE MOTORVISSERIJ IN DE KLEINE HAVENS

Maar in de concurrerende havens, vooral te Zeebrugge, had de motor meer sukses gehad. En hier deed zich een verschijnsel voor waarbij het past even stil te staan omdat het beslissend is geweest voor de latere oriëntering van onze zeevisserij. De visserij te Oostende was vóór 1914 hoofdzakelijk in handen van grote kapitalistische ondernemingen. De visser van Oostende, in tegenstelling met zijn kollega's van De Panne, Nieuwpoort en Zeebrugge-Heist bracht het eerder bij uitzondering tot eigenaar van zijn sloep. Het karakter van de Oostendenaar, minder spaarder dan de Heistse visser en zeker meer verkwister dan de Pannenaars, die als profijtgaars een kampioenenreputatie hadden, droeg er toe bij dat de kleine reder te Oostende niet die positie bekleedde in het Belgisch visserijbedrijf die men, gezien het belang van de haven van Oostende, kon verwachten.

Nu waren het vooral de kleine reders van de havens buiten Oostende die in de introductie van de motor een middel zagen om niet meegetrokken te worden in de ondergang van de zeilvisserij. De uitgave verbonden aan de aankoop van een kleine motor was betrekkelijk gering. Vlak vóór 1914 kostte een degelijke mixte-sloep, met kleine motor een 25.000 fr.; kleinere vaartuigen kostten niet meer dan 15.000 à 20.000 fr. Het krediet verstrekt door de bouwer van de sloep en door de motorbouwer, liet een spaarzame schipper toe met geringe middelen te beginnen en langzaam zijn vaartuig in te winnen. Uit deze kleine vissers-reders, die de mogelijkheden van de motorsloep inzagen en het eksperiment waagden, zal na 1914-18 de generatie groeien die de Belgische visserij van een moderne vloot motortreilers voor de middenslagvisserij zal voorzien. De introductie van de motor in de visserij, in de ogen van de Oostendse handel even teleurstellend als de pogingen om de haringdrijfnetvisserij te doen herleven, was aldus van een doorslaggevend betekenis, die echter eerst jaren later zou blijken. Het zaad in de kleine vissersplaatsen gevallen, bleek in goede aarde terechtgekomen te zijn.

x x
x

SAMENVATTING VOOR DE PERIODE VAN OPKOMST VAN DE STOOMVISSERIJ 1884-1914

Hoe kan de periode 1884-1914 in de Belgische visserij in het kort samengevat worden?

Op technisch gebied werd deze periode gekenmerkt door een diep-

gaande revolutie van de uitbatingsmethoden, dank zij de introductie van de stoomvisserij. In het begin van de 20ste eeuw waren de stoomtreilers de voornaamste producenten op de Oostendse markt geworden. De zeilvisserij, sterk in verval, was nog een belangrijke faktor in de Belgische zeevisserij gebleven, dank zij de ontwikkeling van de kleine zeilvisserij door reders-vissers uitgebaat. De invoering van de motor anderzijds, was zonder groot gevolg gebleven. Eerst na 1918 zou de bloeiperiode voor deze visserij aanbreken.

Wat de vangstmethode betreft, had de periode 1884-1914 de schier volledige ondergang gezien van de drijfnetvisserij en de lijnvisserij. De visserij ten zoute, ondanks enkele hardnekkige pogingen, had ale economisch belang verloren voor de vismarkt te Oostende. De treilervisserij beheerste volledig het beeld van de eksplloitatie in het visserijbedrijf.

De introductie van de stoomvisserij had de horizons wijd opengegooid: van de traditionele visgronden vóór de Vlaamse kust was het hoofdaksent verplaatst naar de volle Noordzee. De visgronden van IJsland werden regelmatig bevestigd, deze van Spanje-Portugal en de Witte Zee hadden bekendheid verworven in de Belgische visserij.

De geweldige technische vooruitgang, de concentratie op de treilvisserij en de ontginning van nieuwe visgronden waren niet zonder gevolgen gebleven voor de economische evolutie van de visserij. Bij elke nieuwe sprong voorwaarts op technisch gebied, elk vergroten van de vangstkapaciteit, had de vishandel een aanpassingsperiode nodig om de nieuwe of de grotere aanvoer te kunnen verwerken.

Het zijn deze factoren, veel meer dan de algemene economische toestand van het land of de evolutie van de wereldekonomie, die de konjonktuur van de visserij in de periode 1884-1914 determineren.

In 1884 in België ingevoerd, had de stoomvisserij zich snel ontwikkeld tot in 1888, zonder belangrijke storingen op de Oostendse markt te veroorzaken. De stoomtreilers waren van beperkte afmetingen en visten met de grote zeilsloepen op dezelfde visgronden.

Dit leidde tot een overbevissing van de nabijegelegen visgronden en een krisis ingevolge geringe vangsten gedurende de jaren 1889-1892. Deze krisis bracht een eerste slag toe aan de grote zeilvisserij, terwijl de stoomtreilers zich zochten te redden door verder afgelegen visgronden op te zoeken.

In de periode 1892-97 neemt het aantal stoomschepen snel toe. Deze uitbreiding en inzonderheid de grotere aanvoer van de nieuw uitgebate visgronden, veroorzaakte een krisis van overproduktie. Het aantal grote zeilsloepen gaan in deze periode snel achteruit.

Na 1887 heeft de vishandel zich aan de gewijzigde en verhoogde produktie aangepast. De vloot stoomtreilers breidt zich zeer snel uit, terwijl de grote zeilvisserij nog een laatste opflakkering kent, vooral door de veralgemening van het gebruik van de donkey.

Vanaf 1903 tot 1910 vernieuwt de stoomvloot zich zeer snel, hoofdzakelijk tengevolge van het groot aantal scheepsrampen. Steeds grotere eenheden komen in de vaart en steeds verder afgelegen visgronden worden opgezocht. De verhoogde produktie doet de visprijzen dalen, zonder dat zich een uitgesproken krisis voordoet. Deze prijsdaling luidt echter de definitieve ondergang van de grote zeilvisserij in.

De periode 1910-1914 is een voorspoedige tijd voor de stoomvisserij die onder de verschillende kategoriën schepen die de Oostendse markt bevoorraden, veruit de eerste plaats heeft veroverd. De aarzeling van de Oostendse reders op de motorvisserij over te schakelen draagt nog bij tot het versterken van de positie van de stoomvisserij. Maar reeds is in de andere kusthavens de kiem geschoten van een struktuurwijziging in de zeevisserij — de opkomst van de reders-schippers, eigenaars van motorsloepen — die vele jaren later aan de bloeiperiode van de stoomvisserij een einde zal maken.

Tabel II geeft de evolutie weer van de Belgische vloot stoomtreilers gedurende de jaren van opkomst van dit scheepstype.

— TABEL II —

AANTAL BELGISCHE STOOMTREILERS 1884 - 1913
(Toestand op 31 december van elk jaar)

Jaar	Aantal	Jaar	Aantal	Jaar	Aantal
1884	2	1894	11	1904	22
1885	9	1895	13	1905	23
1886	8	1896	14	1906	23
1887	7	1897	14	1907	23
1888	7	1898	22	1908	26
1889	9	1899	21	1909	24
1890	6	1900	26	1910	26
1891	7	1901	24	1911	26
1892	7	1902	22	1912	26
1893	9	1903	21	1913	29

VERANDERINGEN AAN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT IN DECEMBER 1964

NIEUWE MOTOR — VERANDERING VAN BRUTO — BIJVOEGEN NAVIGATIEINSTRUMENTEN

O.236 «Henriette» — motor: De industrie — PK 510 — nr 4472 — bouwjaar 1964 — Bruto-tonnemaat 159,44. — Navigatie-instrumenten: R & DNP bijvoegen.

VERANDERINGEN VAN EIGENAAR

Z.212 «Annie-Marguerite», eigendom van Wed. Demeester Pierre & Kinders en Cattoor Robert, adres: Genuastraat 12, Zeebrugge.

Bewijs nationaliteit: 2-12-1964.
Navigatieinstrumenten: 2 RF — DF — US — 2 OP — DN — R.
Bruto-tonnemaat: 129,44 i.p.v. 129,62.

O.1 «Fabiola», Koninklijk geschenk aan: V.Z.W.O. Koninklijk Werk «IBIS». Prinses Elisabethlaan 1, Bredene.

Bewijs nationaliteit: 16-12-1964.
O.148 «Snipe», eigendom van Deblauwe Charles, Golvenstraat 17, Oostende.

Bewijs nationaliteit: 18-12-1964.

VERANDERING VAN NAAM EN EIGENAAR

N.3 «De Rita» wordt N.3 «Yvette», eigendom van Vermote Roger
Adres: Westhinderstraat 7, Oostduinkerke.

Bewijs nationaliteit: 10-12-1964.

GESCHRAPT UIT DE VLOOT

Z.514 «Zeemeermin», eigenaars

1. Rappé Joseph-Debuck Juliette;
2. Rappé Paula; 3. Rappé Georgette
Geschrapd op 5-12-1964.

Z.501 «Leopold-Raymonde», eigenaar Ackx Victor.
Geschrapd op 18-12-1964.

Z.510 «De Bauwvoet», eigenaars Ponjaert Lucien en Lissermeyer Roger.

Geschrapd op 21-12-1964.
Z.524 «De Jordaan» - eigenaar: Vantorre Kamiel.

Geschrapd op 16-12-1964.
Z.485 «Antoinette» - eigenaar: Huyghe Albert.

Geschrapd op 22-12-1964.
O.109 «J. Van Maerlant» - eigenaar: Decreton Louis.
Geschrapd op 30-12-1964.

ADRESVERANDERINGEN:

Z.410 «Marco Polo» - mede-eigenaar: Derudder Gilbert.
Adres: Mercatorstraat 5, Zeebrugge.

Z.444 «L'Avenir», mede-eigenaar: Couwyzer Constant.
Adres: Alfred Rodenbachstraat, 6, Heist.

NIEUWE MOTOR INGEBOUWD

O.234 «Renilde» - motor Moës - 75 pk - nr 414-16014 - bouwjaar 1964.

ERRATUM

Z.745 «Strijdt voor Christus» - Brutotonnemaat: 75,26 i.p.v. 72,93.

ROUWBERICHT

Men meldt ons het afsterven van

MIJNHEER
August Camiel LOY

Oudstrijder 1914-1918
Geboren te Oostende den 12 mei 1888 en alhier overleden op maandag 4 januari 1965.

Weduwnaar van mevrouw Esther Bouctenaere

De plechtige lijkdienst gevolgd door de bijzetting in de familiekerkelder op het stedelijk Kerkhof van de Stuiverstraat heeft plaats gehad op vrijdag 8 januari 1965 om 10 uur in de Parochiale Kerk van de H. Jozef.

Volgens de wil van de overledene heeft de begraafplaats plaats gehad in enge familiekring.

Dit bericht dient als enige kennisgeving.

Amsterdamstraat nr 23, Oostende.

Begr. Ghysel, Kaaistraat 1A
Tel. 72968 Oostende.

(5466V)

GEVAARLIJKE TOESTAND IN DE VISSERSHAVEN TE OOSTENDE

Deze week werd vastgesteld dat bepaalde gedeelten van de vissershaven van Oostende dringend dienen gebaggerd te worden.

Vooraf voor de scheepswerven is de aanslibbing zo geweldig dat de schepen in het slijk blijven steken.

Volgende week is er een tewaterlating op de scheepswerf Deweert. We vragen ons af wat de gevolgen zouden zijn, moest een tewatergelaten schip in het slijk blijven steken en wie hiervoor de verantwoordelijkheid zou dragen.

Ook rond de werf V.O.S. is de aanslibbing zo geweldig, dat daar van optrekken van schepen geen sprake meer kan zijn. Hetzelfde geldt voor de aanlegplaatsen bij de werkhuizen.

Beroep werd gedaan op Bruggen en Wegen en de Stad om daaraan dringend te verhelpen.

STAD OOSTENDE

Studie van gerechtsdeurwaarder OPSOMER,
E. Beernaertstraat 59, OOSTENDE

Uitzonderlijke openbare verkoping Galerij STAMPAERT

P.V.B.A.

St.-Pietersnieuwstraat 70, GENT

DONDERDAG, 7 JANUARI 1965 te 14 u. stipt
zullen volgende voorwerpen openbaar verkocht worden door het ambt van bovenvermelde deurwaarder, aan de gewone voorwaarden 20 t.h. verhoging mits kontante betaling en dit in de zaal:

„T WIT PAARD”

Van Iseghemlaan 67, OOSTENDE

Zetels: zetels stijl L XIII, L XV en L XVI, Engelse zetels en stoelen - zetels L XV en L XVI in gris de Versailles en polychrome overtrokken met zijde en velours - zetels en stoelen stijl Empire.

Afzonderlijke meubelen: Grote boekenkast Regency met 4 deuren, Bureelinstallatie, grote boekenkast Regency met 4 deuren, Engels bureel met lederen blad Vitrine tijdperk Regency - Twee boekenkasten tijdperk Regency Sheraton tafel voor 8 personen in acajou Bahut van de XVIIIe eeuw Eiken bahut van de XVIIIe eeuw Commoden kopij van het Louvre en Versailles Kleine franse meubelen in marqueterie Hoekmeubel in acajou, Empire-stijl Empire meubelen Kleine engelse meubelen met twee en drie schuiven Chinese meubelen in Huang-Hua-Li-hout Chinese meubelen in Coromandel Hollandse commode van de XVIIIe eeuw Frans eiken meubel van de XVIIIe eeuw Franse vitrine Vitrine in rozenhout en marqueterie Boule meubel met twee deuren Hollandse vitrine van de XVIIIe eeuw

Porselein: Verzameling van verschillend porselein: China, Japan, Saksisch en Frans: Vazen, coupes, teijoren, bols, plats in oud porselein Plats in Delft van de XVIIIe eeuw

Tapijten: Uitzonderlijke verzameling Kaukasische tapijten en tapijten; Kerki, Chuval, Derbent, Kazak, Chirvan, Pendi, Bocchara, Yomud, Oosterse en Chinese tapijten en tapijten: Ning-Hsia, Kasghar, Peking, Lan-Chow, Pao-Tou, Kirman, Kechan, Meraghau, Heriz, Melayer, Kabhtiar, Armanibaf, Moude, Viss, Choltoogh, Tebriz, Meshed, enz...

Verscheidene: Luchters in kristal, eet- en koffieserviezen in porselein-Cartels - schouwmeubelen Chinese albums - beelden en bronzen enz...

Verzameling Jaden, Kwarts: Beeldjes, vazen, jaden, kwarts en amethyst van uitzonderlijke kwaliteit der XVIIIe en XIXe eeuw

TENTOONSTELLING: woensdag 6 januari 1965 van 10 tot 12 u. 30 en van 14 tot 18 u.

Een bezoek aan deze tentoonstelling is ten zeerste aanbevolen.

Deskundige: D. Stampaert, St. Pietersnieuwstraat 70, GENT
Tel. 09/125.80.23

(9572W—3404N—5464V)

ADVERTEERT IN

„HET VISSERIJBLAD”

UW VAKBLAD

VERSLAG VAN DE WERKZAAMHEDEN VAN HET HOSPITAALKERKSCHIP „DE HOOP” IN 1964

Het jaar 1964 mag in de annalen van de Vereniging apart vermeld worden in verband met de indienststelling van een nieuw, groter en zo mogelijk nog doelmatiger schip.

Nadat door het oude schip van 6 januari tot 12 maart 5 reizen waren gemaakt, vertrok op 21 april het nieuwe schip naar de visgronden. Er werden acht reizen gemaakt; op 21 december meerde het schip in de Parkhaven te Rotterdam. 4 januari zal het de eerste periodieke dokbeurt krijgen bij de werf van Wilton Feyenoord te Schiedam, waarna het schip volgens het vaarplan op 12 januari weer naar zee zal vertrekken.

Door beide schepen werden in 1964 de navolgende diensten verleend.

MEDISCHE DIENST

Er werden 484 patiënten behandeld, waarvan er 129 in het hospitaal werden opgenomen. Het totaal aantal verpleegdagen bedroeg 548. Verdeeld volgens de nationaliteiten werden behandeld: 407 Nederlanders; 56 Duitsers, 4 Fransen, 1 Engelsman, 4 Polen, 2 Grieken, 4 Portugezen, 4 Spanjaarden, 1 Belg en 1 Ier.

Het aantal afgegeven recepten bedroeg 331.

In 257 gevallen werd via de scheepsradio een medisch advies verstrekt.

RADIO TECHNISCHE DIENST

In 1964 werden 148 reparaties uitgevoerd aan boord van de vissersschepen op zee. 16 maal werd

DIEPTEPUNT VOOR KOTTERVISSERIJ

Voorzitter Van Duijn zei in zijn openingswoord, dat zijns inziens het dieptepunt in de kottervisserij is bereikt. Er is thans een lichte verbetering in de besommingen te bespeuren. Helaas zijn vele bezittingen ingeschrompeld en moesten reserves worden aangetast. Na tal van activiteiten van de vereniging de revue te hebben laten passeren, deelde hij mee, dat sommige kottervissers als eksperiment naar het Bristolkanaal zullen gaan om te proberen de tong te verschalken die daar vrij veel schijnt voor te komen. Hiervoor wordt rijkssubsidie toegekend.

via de radio een technisch advies gegeven.

Er werden in totaal 1228 weerrapportentelegrammen naar 't K.N.M.I. te De Bilt verzonden.

TECHNISCHE DIENST

Door het machinekamerpersoneel werd 54 maal hulp verleend door het uitvoeren van een noodreparatie. 16 maal werd via de radio een technisch advies verstrekt. Zeven maal werd drinkwater overgepompt.

ALGEMEEN

Sinds de indienststelling van het nieuwe schip op 14 april 1964 werden 14.870 zeemijlen afgelegd.

V.H.S.-bijeenkomst voor de visserij

De 18e Volkshogeschool-bijeenkomst voor de zeevisserij zal plaats vinden op vrijdag 29 en zaterdag 30 januari 1965 te Bergen N.H. in het gebouw «'t Oude Hof».

Het uitgebrachte rapport van de Kommissie Ontwikkeling Zeevisserij (Kommissie - Drepnhorst) en belangrijke veranderingen in het Nederlandse visserijbeleid waren aanleiding ir. Th. J. Tienstra, Directeur van de Visserij, te vragen een inleiding te houden over verschillende aspecten van het overheidsbeleid t.a.v. de visserij. Zoals gebruikelijk zal er ruimschoots gelegenheid zijn tot het stellen van vragen en het uitwisselen van gedachten.

Voor de avonduren vonden wij mr. P.E.E. Briët, sekretaris van de Directie van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (N.A.M. bereid

een en ander mede te delen over de proefboringen om aardolie of aardgas op te sporen. In verband met mogelijke gevolgen van de boringen voor de visserij leek het ons van belang dit belangrijke onderwerp op het programma te plaatsen. Ook hiervoor is er voldoende tijd voor de discussie.

Voor de zaterdagmorgen vonden wij dhr P. Hovart, Directeur van het «Proefstation voor de zeevisserij» te Oostende, bereid te spreken over de werkzaamheden van zijn instituut, met name inzake rationalisatie van de arbeid aan boord van vissersvaartuigen.

Ziedaar een alleszins belangwekkend programma, waarvan wij verwachten dat vele bedrijfsgenoten het zullen bijwonen!

Programma

Vrijdag 29 januari 1965
11.00-12.00 uur: Aankomst.
12.00 uur: Welkomstwoord van mr. O.L.V. Guermontprez.
12.30 uur: Warme maaltijd.
14.00 uur: «Overheid en visserij», door ir. Th. J. Tienstra, directeur van de Visserij.
15.15 uur: Thee-drinken en discussie.
18.00 uur: Broodmaaltijd.
20.00 uur: «Op zoek naar olie en aardgas», door mr. P.E.E. Briët, sekretaris van de Directie van de N.A.M.

Zaterdag 3 januari 1965
8.00 uur: Ontbijt.
9.30 uur: «Rationalisatie van de arbeid aan boord» van vissersvaartuigen, door de heer P. Hovart, directeur van het Proefstation voor de zeevisserij te Oostende.
10.30 uur: Koffiedrinken en discussie.
12.30 uur: Warme maaltijd.
14.00 uur: Sluiting.

De stichting van de Nederlandse Visserij beveelt het bezoek aan deze bijeenkomst gaarne aan!

Zakelijke gegevens:

De leiding van de bijeenkomst berust bij mr. O.L.V. Guermontprez van de Volkshogeschool «'t Oude Hof» te Bergen N.H., waar de bijeenkomst plaats vindt.

De kosten bedragen voor het bijwonen van de gehele of van een deel der bijeenkomst f 1.15 te betalen bij aankomst.

In verband met de grote belangstelling is het gewenst dat men zich zo spoedig mogelijk per briefkaart opgeeft aan de Volkshogeschool «'t Oude Hof» te Bergen N.H.

SLECHTE WERKING VAN NAVIGATIE-APPARATEN

De Nederlandse vissers zijn niet tevreden over de Decca-navigatie-apparatuur. Vooral in de wintermaanden is de plaatsbepaling ermee zo onnauwkeurig, dat men haast nog beter op de gis kan varen. In rederskringen is er al over gedacht de Decca vaarwel te zeggen. De Katwijkse Vereniging van schippers-eigenaren is de eerste geweest, die zijn verontrusting over deze zaak heeft uitgesproken. Allerlei visserijdeskundigen hebben zich er sindsdien mee beziggehouden, het visserijproefschip Willem Beukelszoon heeft proefnemingen gedaan en thans is minister Biesheuvel er zelf bij betrokken, omdat voor een oplossing van de moeilijkheden regeringsgeld nodig schijnt te zijn.

Op de jaarvergadering van de schippers-eigenaren stak een kleine storm op toen twee vertegenwoordigers van de INA, de heren Kooy en De Koning, een verklaring voor het falen van de Decca-apparaten probeerden te geven. Ze werden heftig aangevallen en slechts voorzitter Nic. van Duijn kon de verontwaardiging van de schippers sussen door van zijn ervaringen op het ministerie te verhalen, waardoor de hoop levendig werd, dat mogelijk in 1965 een einde aan de narigheid komt. Dat de schippers-eigenaars ontvreden zijn is geen wonder als men bedenkt, dat met plotter inbegrepen voor een Decca-apparaat f 6.500 huur per jaar moet worden betaald. Deze kosten komen er wel uit als de apparatuur goed werkt, maar op het ogenblik is het

rendement heel gering. De heer Kooy gaf de schuld aan bepaalde natuurverschijnselen, die zich vooral in de wintermaanden voordoen en aan de grote afstand van de uitzendstations. Wanneer twee stations aan de Nederlandse kust en één in Denemarken worden gebouwd, zouden alle moeilijkheden tot het verleden behoren. De kosten daarvan bedragen in totaal 2 1/2 miljoen gulden. Eén derde deel wil Decca voor haar rekening nemen, twee stations zouden door het visserijbedrijf en de regering moeten worden gefinancierd.

BEDORVEN VIS

«Ik had de paling die ochtend nog niet gekeurd, anders had ik ze zelf wel van mijn wagen afgehaald». Dit zei de 54-jarige vishandelaar F.T. uit Volendam voor het gerechtshof te Amsterdam, waar hij terecht stond voor het op 21 november in voorraad hebben van een partij bedorven paling, die bestemd was voor de verkoop. De keurmeester, die de bedorven paling had aangetroffen op de handwagen, waarmee verdachte die dag zou gaan venten, vertelde echter als getuige-deskundige dat hij de vishandelaar er reeds de vorige dag op had gewezen, dat zijn paling toen al niet zo fris meer was. De procureur-generaal vroeg bevestiging van het vonnis van de Haarlemse politierechter: 14 dagen hechtenis.

Markt IJmuiden

VAN DAG TOT DAG

Op de donderdagmarkt verschenen slechts 3 vaartuigen. Zij zorgden voor een aanvoer van 155 kisten vis waarvan 15 tong en tarbot, 10 wijting, 120 schol en 10 diversen. Van uit zee viel weinig nieuws te melden. Het grootste gedeelte van de vloot ligt in de thuishavens.

De eerste markt in het nieuwe jaar werd maandag bezocht door 17 vaartuigen. Zij losten 1347 kisten vis waarvan 52 tong en tarbot, 515 schelvis, 55 wijting, 55 gul en kabeljauw, 355 haring, 240 schol en 85 diversen. De prijzen lagen al direkt een stuk hoger. De schol die nog niet zo lang geleden gemiddeld 20 gulden per kist van 50 kg noeteerde was nu door de band zeker 40 gulden duurder. Ook de tong steeg aanzienlijk in prijs. De tong 1 kwam zelfs boven de 10 gulden per kg.

Dinsdag voerden 28 vaartuigen 3280 kisten vis aan waarvan 3000 haring, 10 wijting, 30 schol en 240 gul. De spanvissers zorgden voor wat leven in de brouwerij. Zij vingden in de omgeving van het radioschip Veronica grote hoeveelheden haring. Een deel werd in Scheveningen aan de markt gebracht, de rest in IJmuiden. In totaal kwamen dicht bij de 5000 kisten. Dit was een aangename verrassing voor de conservenfabrieken die de laatste weken hun in de koelhuizen opgeslagen voorraden moesten aanspreken om aan de slag te kunnen blijven. Vanuit zee was er weinig nieuws. De meeste schepen bevonden zich nog op de uitreis en hebben de netten nog niet overboord

gezet. In IJmuiden was er alleen wat aanvoer van de zogenaamde dagvissers die dicht onder de kust wat gul, schar en wijting hadden buitgemaakt.

Ook woensdag was het in de IJmuidermarkt een stille boel. Er verschenen slechts 10 vaartuigen aan de loswal. Zij zetten 1010 kisten in de hallen waarvan 10 tong en tarbot, 150 gul, 800 spanharing en 10 schol. De prijzen waren uiteraard aan de hoge kant. De grote gul haalde zelfs f 90. De tong 1 was met f 10,28- f 9,59 evenmin goedkoop te noemen. Een groot aantal treilers bevindt zich in de Ierse Zee. De gemiddelde dagvangsten bedroegen 40 kantjes haring. In de Noord komt de visserij langzaam weer op gang doch de eerste resultaten waren matig. Datzelfde moet worden gezegd van de verrichtingen van de loggers en kotters die het op de platvis en dan meer in het bijzonder op de tong hebben voorzien. Zij brachten het niet verder dan trekken van 15 kg van deze vissoort en een paar manden andere vis, hoofdzakelijk schol.

De WKD.1 Helena Janny en de WKD.2 Helena Teunis, twee moderne kotters die slechts kort in de vaart zijn gekomen hebben de IJmuider vissershaven voorgoed de rug toegekeerd. Zij zijn verkocht aan een rederij in Kaapstad in Zuid-Afrika. De schepen zijn dinsdag vanuit IJmuiden voor de grote oversteek vertrokken. Voor dezelfde rederij is een gelijksoortig vaartuig in aanbouw. Naar verluidt is dit vaartuig ook al aan de rederij in Kaapstad verkocht.

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

HULP IN NOOD

VERZEKERT

AAN ZEER GOEDE VOORWAARDEN

ALLE VISSERSVAARTUIGEN

H. Baelskaai 27, Oostende — Tel. 716 89

Nieuwe stalen kotter te Breskens naar zee



De zaterdag vóór Kerstmis had op de Noordzee de proefvaart van de stalen viskotter «Br.5» genaamd «Dolfin», eigenaren de heren A. Fenijn en Zonen te Breskens.

Het schip werd gebouwd en afgewerkt door de Fa Gebr. v.d. Sande, Scheepswerf-Machinefabriek te Breskens, heeft een lengte van 19 m., een breedte van 5 m., is voorzien van een 190 PK «Kromhout» scheepsdieselmotor en is verder uitgerust voor de boomkorvisse voor de vangst op garnalen en vis. De navolgende apparaturen zijn aangebracht, o.a. radio-telefoon, dieptemeter en deccabeweging.

De overdracht gebeurde door de heer J. I. v.d. Sande, welke de heren Fenijn en Zonen van harte feliciteerde met deze tweede nieuwe kotter, welke de werf voor hun rekening mocht bouwen (ook in 1961 leverden wij dhr Fenijn een nieuw vaartuig van ongeveer dezelfde afmetingen).

De heer v.d. Sande wees nog op het feit, dat het toch wel blijkt, zoals wel eens integendeel wordt beweerd, de Breskensse visserij zeer goed kan floreren, ongeacht de dikwijls wisselende besommingen en koppelde hier ook het bemanningsvraagstuk aan vast, daar de praktijk toch uitwijst, dat een modern vaartuig, hetwelk goede jaarlijkse verdiensten maakt, geen bemanningsprobleem kent.

Verder werd nog gesproken door Wethouder Zegers der Gemeente Breskens, welke inhaakte op hetgeen door de heer v.d. Sande z'n toespraak naar voren werd gebracht. Ook werd nog gesproken

door de heer de Koning, directeur der Amsterdamse Bank te Breskens.

De heer Fenijn dankte daarop de aanwezigen voor hun belangstelling.

De andere maandag is het vaartuig reeds ter spanvisserij uitgevaren.

JUBILEUM

Woensdag 6 januari was het een halve eeuw geleden dat de zeevishandel Hinvis te IJmuiden werd opgericht. Deze mijlpaal zal naar buiten bescheiden worden gevierd. Een jaar geleden overleed de heer N.C. Hin, de zoon van de oprichter, de man die het bedrijf groot heeft gemaakt. Het gouden jubileum zal wél door het personeel worden herdacht. Ook de klantenkring die over het hele land is verspreid zal er iets van merken. De heer N.C. Hin sr begon zijn zaak in de markt, onder de galerij. Door hard werken slaagde hij erin zijn zaak uit te breiden. Het oude pakhuis werd veel te klein. Men moest naar een groter onderkomen uitzien. Dat werd gevonden aan de Bik en Arnoldkade in hetzelfde pand waarin het bedrijf thans gevestigd is. Na de tweede wereldoorlog werd de zaak geheel gemoderniseerd. In 1963 kwam weer een grote verbouwing gereed. Men kreeg hierdoor onder meer een kantine voor het personeel en een grotere opslag voor conserven. «Hinvis» heeft een uitgebreid assortiment: vers, gebakken, gerookt, gestoomd, conserven en diepvries. De afzet geschiedt uitsluitend op de Nederlandse markt.

Brief uit Yerseke

Nr 1011

Yerseke 1-1-1965

« Incident of krachtmeting ». We zetten dit kopje boven ons eerste briefgedeelte in verband met hetgeen vorige week plaats greep en dat weer eens (voor de zoveelste keer!) een schril licht werpt op de boosheid en het ver gevorderd stadium van ontbinding van de vroeger (zelfs tot voor kort) onvernietigbaar geachte « Centrale ». Een kweker kwam met een lading mossels van de Waddenzee in de Yerseke haven. Hier bleek dat moest worden gelost voor twee verschillende handelaren. Doch de kweker weigerde dit. Waarom weten we niet. We zouden mogelijk dit kloosje wel kunnen afwinden maar dit heeft weinig zin, menen we. Om verkeerd begrip te voorkomen zij er op gewezen dat de aan de kweker uitgereikte order niets zegt omtrent de bestemming(en) van de te halen partij mossels. Men gaat

dus naar de Waddenzee, vist de bestelde hoeveelheid mossels, stoomt er mee naar Yerseke en pas dan komt men aan de weet voor wie de lading dient gelost. Weigeren om aan bepaalde afnemers te leveren kan men dus niet bij het in ontvangst nemen van het order maar pas als men zich meldt bij de controle-dienst te Yerseke. Zoals gezegd waarom geweigerd werd, weten we niet. Lag het aan de afnemers die mogelijk niet op het goede blaadje stonden bij de weigerende kweker? Waren er andere redenen, we weten het niet. Wat we wel weten is dat het slot van het lied was dat de (misschien zeer terecht) onwillige kweker de lading voor eigen rekening (deze kwekers-firma is tevens handelaar) op de verwaterplaats uitwierp. De ambtenaar van de C.C.D. (Crisis Controle Dienst als ik me niet vergist) werd ervan verwittigd en de controleurs waren uiteraard reeds van het besluit tot

voor eigen rekening lossen op de hoogte. Dat dit niet mag en niet (althans in theorie) is toegestaan is zonder meer duidelijk maar wat minder duidelijk is of we hier te doen hebben met een incident (een kleine storende gebeurtenis dus) of dat het een krachtmeting zal blijken te zijn. In het eerste geval zal de vossenstaartgeseling worden toegepast. Een onbeduidende buite of een paar weken uitsluiting van leveren. In het tweede geval « een krachtmeting », dus staat het succes bij voorbaat vast. Veel bedreig van de kant van « de leiding », woorden dus maar geen daden. Daar mist het « Bedrijfschap » (het best te vergelijken met een kind met een lam handje) de macht en de durf toe. Daarvoor is « de leiding » zelf die onpartijdig dient te zijn en de nodige tucht moet kunnen en willen uitoefenen te zeer gesteld op het voortbestaan van een totaal verknoeid en verwrongen systeem. En we vroeger ons reeds meermalen af, ook in ons blad, hoe « de leiding » die (zeker deels) uit zeer goed betaalde ambtenaren bestaat waarvan verscheidene universitair gevormden zijn, een zo chao-

tisch geval als het totaal verknoei-de (voor een niet gering deel, zelfs voor een groot deel ook door « de leiding ») mossel-monopolie in bescherming blijven nemen. Is dit heerszucht of moet het dienen tot steun van de steeds meer afbrokkelende macht van het Produktschap? Wie de verwording van het « Mossel-kartel » van stap tot stap heeft gevolgd, vraagt zich af of het dan toch waar is dat zelfs onder mensen van het hoogste niveau (dat dienen onze academici toch te zijn) meer brekebenen brikoleurs worden gevonden dan werkelijk voor hun taak berekenden. Wat er ook van zij voor ons is iedere dag dat die monster-organisatie door die zo bepaalde leiding op de been wordt gehouden een aanklacht tegen al wat recht en billijk en aanvaardbaar is. Hoe langer die geleerde sneken blijven doorgaan met het toelaten van allerlei minderwaardig geknoei, gemodder en al wat minder fraai is, des te meer blameren zij niet alleen zichzelf maar werken er bovendien nog aan mee dat andere ook de bekwame geleerden, aan respect en aanzien zullen verliezen. Moet of mag men hier denken aan: « Carratio optimi pessima » (Het allerbeste wordt het allerslechtste als het in zijn tegendeel omslaat, als het ontaardt). We waren voornemens iets te schrijven over wat 1964 zoal bracht. Dit moet wachten! Wel vinden we het jammer dat we zo vaak moeten schrijven over zoveel wat vuil en gemeen is, maar toch zijn we blij als we het soort dingen waaraan dit briefje werd gewijd horen als de steeds luider klinkende donderslagen die een alle reinigend en zuiverend onweer aankondigen. Hoe lang (of kort) nog?

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

Tongen, grote — Sole, grosse
3/4 tongen — 3/4 sole
Bloktongen — Sole moyenne
Voor-kleine — Petite
Kleine — Toute petite
Tarbot, groot — Turbot, gros
Middel — Moyenne
Kleine — Petite
Griet — Barbue
Middel — Moyen
Kleine — Petit
Schol — Plie
Grote iek — Grosse
Kleine iek — Petite
Iek 3e slag — 3e sorte
Platjes — Toute petite
Schelvis, grote — Aiglefin, gros
Middel — Moyen
Kleine — Petit
Heek, grote — Merlu, gros
Middel — Moyen
Kleine — Petit
Rog — Raie
Rode poon — Perlon
Grauwe poon — Grondin
Kabeljauw — Cabillaud
Gullen — Petit cabillaud
Hozemondhamme — Baudroie
Wijting — Merlan
Schar — Limande
Steenschol — Sole limande
Zeehaai — Aiguillat
Hondshaai — Rousette
Arend (Pieterman) — Gr. vive
Makreel — Maquereau
Horsmakreel — Saurel
Rode knorhaan
Keilrog — Raie radiée
Zeekreeft — Langoustine
Schaat — Flotte
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.
Lom — Brosme
Kongeraal — Congre
Leng — Lingue
Schartong — Cardine
Volle haring — Hareng
IJle haring — Hareng guai
Haringshaai — Latour
Steenholk — Tacaud
Heilbot — Flétan
Koolvis — Colin
Steur — Esturgeon
Zeewolf — Loup de Mer
Pollak — Lieu Jaune
Zonnevis — St.-Pierre
Koningsvis
Zonnevis — St.-Pierre
Bot
Mol
Zalm

	31-12-1964	4-1-1965	5-1-1965	6-1-1965
Tongen, grote — Sole, grosse	7.09- 7.06	7.69- 7.11	.....	7.26- 7.10
3/4 tongen — 3/4 sole	6.62- 6.20	7.04- 6.84	.....	7.50- 6.88
Bloktongen — Sole moyenne	6.75- 6.51	8.95- 7.34	.....	9.40- 8.71
Voor-kleine — Petite	8.27- 8.20	10.05- 8.65	.....	10.28- 9.59
Kleine — Toute petite	7.61- 7.51	9.01- 7.69	.....	8.38- 7.89
Tarbot, groot — Turbot, gros	6.— 5.60	7.30- 6.10	.....	6.20- 5.80
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	47.—46.—	62.—57.—	57.—55.—	65.—
Kleine iek — Petite	46.—45.—	65.—57.—	63.—62.—	68.—60.—
Iek 3e slag — 3e sorte	42.—41.—	65.—55.—	67.—65.—	65.—62.—
Platjes — Toute petite	46.—40.—	65.—56.—	68.—65.—	69.—67.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	45.—38.—	66.—50.—	67.—56.—	77.—69.—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	30.—	54.—26.—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	52.—	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	18—15.—(kl.)	57.—15.—	73.—26.—	90.—44.—
Wijting — Merlan	.....	.....	.....	.....
Schar — Limande	33.—27.—	40.—25.—	.....	53.—
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	67.—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	30.40-23.60	21.40-17.—	24.60-18.20
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....
Bot	14.—	.....	31.—27.—	49.—
Mol	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	7.—	.....	.....

**REDERS,
„HET VISSERIJBLAD”
IS UW VAKBLAD !**

IJMUIDENSE BUITENHAVEN

**In 1965 wordt met
bouw begonnen**

(Van onze correspondent).

Het is vrij zeker dat in 1965 een begin zal worden gemaakt met de voorbereidingen voor de aanleg van een IJmuidense buitenhaven tussen de Zuidpier en de strekdam bij het semafoorduin. Deze haven zal speciaal bestemd zijn voor ferry-boten, die een veerdienst tussen Engeland en IJmuiden onderhouden en verder voor het lossen en laden van tankschepen. Ook ligt het in de bedoeling de haven tussen de IJmuidense pieren te gebruiken als aanlegplaats voor toeristenschepen (cruisers).

Het zal noodzakelijk zijn om nieuwe wegen aan te leggen om de haven van land uit toegankelijker te maken.

Reders en Vishandelaars

H E T B E S T E

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

**Froid
Industriel**

Telefoon : 717 91

(2180V)

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herv verzekeringen

Oudaan 26
ANTWERPEN :
Tel. 32.38.55 (8 lijnen)
Telex :
Leoneessel Antwerpen 277



★
BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★
LUIK :
Boulevard
de la Souvenière 24
Tel. 23.33.93 - 23.16.01

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

Korrespondenten in :
Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

(186)

ADVERTEERT IN

„HET VISSERIJBLAD“

UW VAKBLAD

VOORBEHOUDEN

**Diesel-
scheepsmotoren**

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

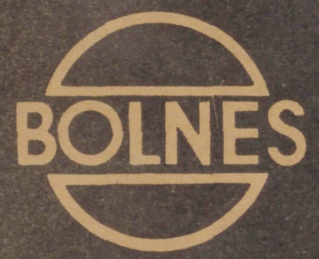
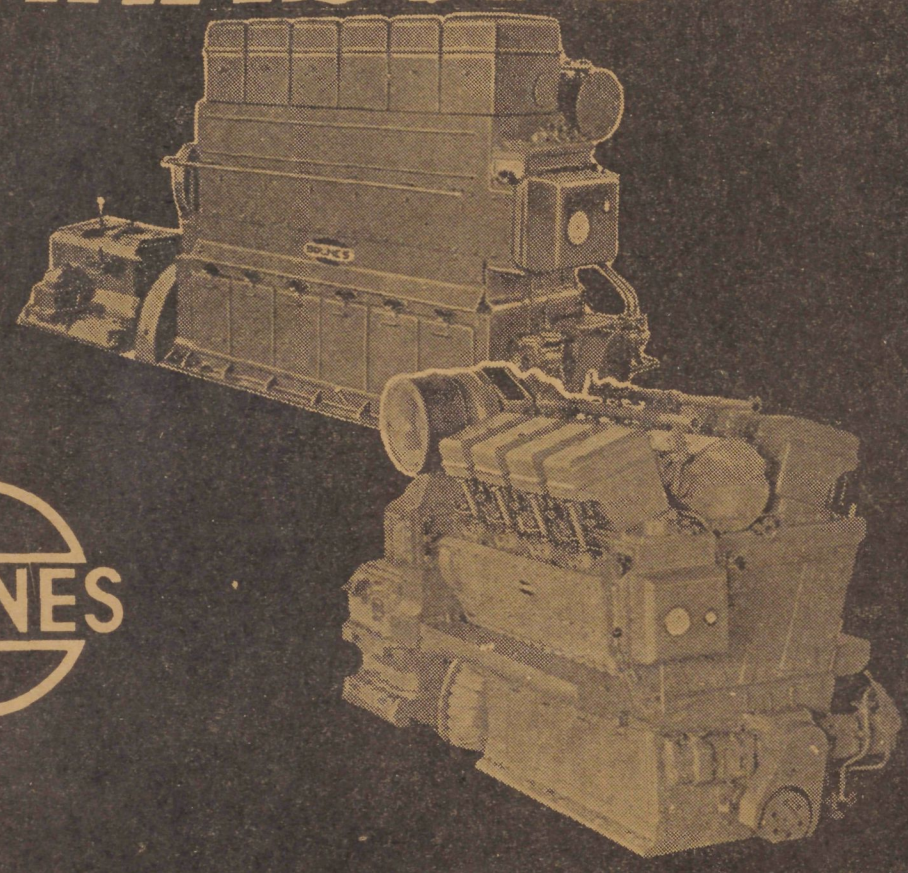
NAERBOUT

n.
v.

M
A
C
H
I
N
E
F
A
B
R
I
E
K

Voor ideale

STUWKRACHT



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