

HET

29e JAARGANG — nr 12

VRIJDAG 24 MAART 1961

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



VOOR DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE ZIJN DE VOORUITZICHTEN
GOED. MEN HOOPT VAN ZEEBRUGGE EEN GROTE ZEEHAVEN
TE MAKEN. MOCHT DIT BEELD EEN VOORBODE ZIJN VAN
EEN BLOEIENDE TOEKOMST

VAKBLAD VOOR :

REDERS - VISSERS - NIJVERAARS EN
HANDELAARS UIT HET BELGISCHE
EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF
— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

KLEINE AANKONDIGINGEN

★ Te koop : O.152, gebouwd in 1946, met volledige uitrusting, gereed om ter visserij uit te varen, voorzien van een motor ABC van 135 PK van 1946. Kontante betaling vereist. Prijs bur. blad nr 2345V.

VERKOOP GARNAALVISSERS- VAARTUIG

wegens uitbreiding van bedrijf - Mercedes Benz 120 PK - uitgerust voor boomkorrevisserij - nog steeds in de vaart - zeer rendabel. Z. wenden Hand in Hand, Zeebrugge, Deroose. 2436V

★ Te koop : uit oorzaak van stilleggen bedrijf, vissersvaartuig, gebouwd in hout in 1938. Voorzien van een motor Deutz van 300 pk van begin 1959. Vaartuig gans vernieuwd en met volledig inventaris om op de visserij te gaan. Voorw. bureel blad nr. 2348V.

**REDERS, LEEST
UW VAKBLAD !**

★ Te koop : een zeer goed onderhouden vissersvaartuig, goed varende, voorzien van een motor van 150 PK, 25 jaar oud, wegens uitscheiding van het bedrijf. 2343V



FIRMA

R. Huysseune
ZEEBRUGGE

Export Import
TELEFOON : Priv. 540.06
Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

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

2182V

**REDERS en
VISSERS,
VOOR UW
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

H A N D I N H A N D

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

SCHADE AAN DERDEN
EIGEN SCHADE AAN
ROMP EN MOTOR
BRANDSCHADE
OPSLEPING
TOTAAL VERLIES
EN VOOR BOUWRISICOS

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

TE KOOP :

Vissersvaartuig in zeer goede staat, varende, 15 ton, 60 pk, 4 korren, garnaalzeef en reserve schroef. — Reden bouwen groter vaartuig. Z.W. : Beyen Raphaël, Langestraat 104, tel. : 723.64. 2455V

★ Gevraagd : huisje voor 2 bejaarde personen en dochter. (Haze-gras, Visserskwartier). Schr. bur. blad. 2456V

OPENBARE VERKOPING

Notaris A.W.C. VERHEES
te Katwijk

is voornemens op donderdag 30 maart 1961 2 uur n.m. in « Casa Cara », Tramstraat 1 te Katwijk aan Zee, in het openbaar bij opbod en afslag te verkopen :

**DE STALEN
MOTORTRAWLER
« EXCELSIOR III »**

K.W.76

gem. 574 — V. Amst. 1927

metende volgens scheepsreg. 461,743 m3 bruto, voorzien van trawlwinch, geïsoleerd visruim, 6 cyl., MWM dieselmotor van 480 pk, MAN hulpmotor van 100 pk en Slavia hulpmotor van 12 pk. met al het staand en lopend want, sloep, netten, borden, ander vis-tuig en verder aan boord aanw. scheepstoebeh. (uitgez. richting-zoeker, zend- en echoloodinstall.).

Te bezichtigen in de Haringhaven te IJmuiden 21, 23, 28 en 30 maart a.s. van 9-12 en van 2-4 uur.

Betaling koopsom vóór 30 april 1961 ten kantore van gen. notaris, waar nadere inl. verkregen kunnen worden.

2464V

Scheepsmetaalwerken,
naamloze vennootschap, Oostende

Handelsregister van Oostende
nr 14901

—0—

Algemene Vergadering, op 15 april 1961 te 11, ten socialen zetel, H. Baelskaai, Oostende. Dagorde : 1. Verslag van beheerders en toezichters ; 2. Goedkeuring der balans en winst- en verliesrekening ; 3. Ontheffing der verantwoordelijkheid van beheerders en toezichters. Neerlegging der titels, ten socialen zetel, ten minste vijf dagen vóór de vergadering. De beheerraad. (2463V)

De beheerraad, de directie en het personeel van de N.V. LES FRIGORIFERES DU LITTORAL melden U met diepe spijt het afsterven van hun toegewijde medewerker, de heer

H. J. DOENSEN

Ingenieur

Technisch - Directeur

De plechtige lijkdienst, gevolgd door de teraardebestelling op het kerkhof van Klemskerke, heeft plaats gehad op woensdag 22 maart 1961 in de kerk van Den Haan.

24, Hendrik Baelskaai
Oostende

VISSERIJ-REDERIJ

« MASSABIELLE »

De aandeelhouders werden verzocht de Algemene Vergadering bij te wonen die zal gehouden worden ten maatschappelijke zetel op 1 april 1961 te 15 uur.

Dagorde :

- 1) Verslag van beheerraad en commissaris ;
- 2) Goedkeuring van balans met verlies en winstrekening ;
- 3) Ontlasting aan beheerders en commissaris ;
- 4) Verscheidene.

Om deel te nemen aan deze vergadering worden de aandeelhouders verzocht zich te gedragen naar artikel 19 van de statuten en hunne aandelen op de maatschappelijke zetel neer te leggen uiterlijk vijf volle dagen vóór de algemene vergadering.

De Beheerraad.

(2458V)

**PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN**

OVER TE NEMEN

GOEDE VISHANDEL

Wordt overgelaten wegens ongeval

Z.w. Vanderberghstraat 23
Brussel 8

2459V

ADVERTEERT IN

« HET VISSERIJBLAD »

UW VAKBLAD

Het

VISSERIJBLAD

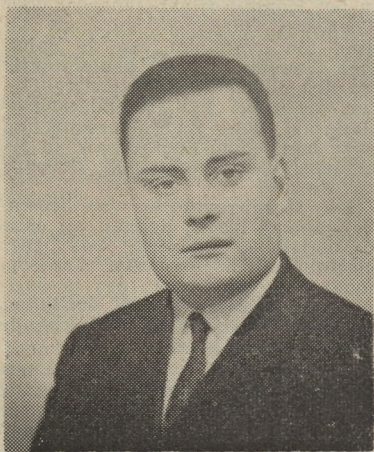
REDACTIE EN BEHEER :
St Jorisstraat 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

Verant. Druk-Uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan 22, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 250 F
Zes maanden : 125 F
Drie maanden : 75 F

BUITENLAND, 1 jaar : 275 F
Nederland, 1 jr : 19 Gld of 250 F
Belgisch Kongo, 1 jaar : 250 F

De Belgische visserijproblemen in de Televisie



RENE MENU

Vrijdagavond werd te 19.30 uur in de Franstalige Televisie te Brussel, in het kader van de documentaire uitzendingen een interview afgenomen van de heer René Menu, zoon van de heer Camiel Menu, die onlangs te Parijs gedurende een jaar voor de visserij in het E.O.E.E.S werkzaam was.

Deze interview was zeer interessant en leerzaam. Het is alleen maar zeer spijtig te noemen dat alleen de Franstalige Televisie die afgenomen heeft, daar talrijke mensen uit de visserijwereld te Oostende en de Westkust, niet op de Franstalige televisie kunnen afstemmen.

Aktuele positie van de Belgische visserij in het kader van de Europese Gemeenschappelijke Markt.

Wanneer we de aktuele positie van de Belgische visserij vergelijken met deze van de andere partners van de Europese Gemeenschappelijke Markt (Italië, Frankrijk, Nederland en West-Duitsland) zijn we genoodzaakt onze positie met een ongunstig vertrekpunt te beschouwen.

Er zijn vier hoofdredenen welke deze handicap verklaren :

BIOLOGISCHE REDENEN

Het is een vaststaand feit dat de Noordzee voor onze middenslagvisserij een visserijgrond betekent van het allergrootste belang. Nochtans, in de laatste jaren wordt vastgesteld dat de vangsten er voortdurend verminderen (voornamelijk haring) wat dan ook in de belanghebbende middens een gegronde pessimisme verwekt.

Daar de Konventie van Londen van 1946, geratificeerd in 1954, geen voldoende bescherming van de visreserves blijkt te bereiken, moet onze regering aansturen op het be-

komen van meer drastische maatregelen op internationaal vlak, o.a. door bekrachtiging van de Konventie 1959.

GEOGRAFISCHE REDENEN

Daar waar landen, zoals Nederland, Frankrijk en Italië over een lange kustlijn beschikken, is onze kust zo beperkt dat onmogelijk het belang van onze kustvisserij met dat van genoemde landen, kan vergeleken worden. Wat onze middenslag- en hoogzeevervisserij betreft zijn deze het verst afgelegen van de traditionele Noordzee- en Atlantische visgronden.

POLITIEKE REDENEN

Sedert 1 september 1958, besloten de IJslandse autoriteiten de territoriale wateren tot 12 mijlen van de kust uit te breiden. Tot nog toe heeft geen enkel West-Europees land, deze beslissing juridisch erkend en we vragen ons af: waar blijft het Internationaal Zeerecht om deze maatregel van gedeeltelijk biologische aard, doordrumpeld van protectionisme, te beteugelen?

Voor onze diepzeevervisserij heeft dit nadelige gevolgen veroorzaakt en zagen we ons gedeeltelijk verplicht van deze rijke visbanken af te zien om naar nieuwe visserijgronden zoals Labrador, Groenland, Noorse kust, Beer Eilanden, te gaan.

Al spoedig bleek het dat de eksploitatie van deze visserijen economisch niet verantwoord is, gezien de enge markt voor de aangebrachte vissoorten en de hoge eksploitatiekosten welke ermee gepaard gaan.

SOCIALE REDENEN

Meer en meer stelt er zich in de visserij een relatief nieuw probleem: de rekrutering van het personeel. De jonge mensen voelen zich minder aangetrokken naar de zee. Nochtans is dit verschijnsel niet uitsluitend te wijten aan onvoldoende vergoedingen: in vergelijking met de andere Europese visers en met de Belgische industriearbeiders verdient gemiddeld de Belgische hoogzeevervisser een hoger absoluut jaarlijks loon. Het spreekt vanzelf dat gezien het groot aantal uren werk, het loon per uur van de visser op een lager peil ligt dan dat van de landarbeider. De moeilijkheden spruiten veel meer voort uit psychologische redenen. De visser verkiest tegenwoordig eventueel minder te verdienen, doch dan een familiaal leven te leiden, dat minder onregelmatig is en meer veiligheid biedt. Hoe hoger de nationale levensstan-

daard zich zal verheffen, welke het primordiaal doel moet zijn van elke regeringspolitiek, des te groter zullen de moeilijkheden worden bij het aanwerven van het visserijpersoneel.

We zijn de mening toegedaan dat iedereen welke een Europese kijk heeft op de visserij zich akkoord zal stellen dat omwille van het probleem in de middenslagvisserij door biologische redenen en van het rekruteringsprobleem door sociaal-familiale redenen de Belgische visserij heden in een ongunstige positie bevindt ten opzichte van zijn Europese partners, hetzij voor de ene, hetzij voor de andere reden.

Het spreekt vanzelf dat ondanks deze vermelde oorzaken we niet mogen vervallen in een ongegrond pessimisme. Heden is het uiterste ogenblik aangebroken om maatregelen te nemen, ten einde de konkurrentiële positie van de Belgische visserij in het kader van de Gemeenschappelijke markt beter te kunnen verdedigen. Aan elkeen welke belang stelt in de visserij, rechtstreeks of onrechtstreeks afhankelijk van de visserij, dus zowel het Ministerie van Landbouw en de Parlementairen als de Rederscentrale, de Vereniging van de Visgroothandelaars, het hunne bij te dragen ten einde de Belgische visserij economisch gezond en sociaal vooruitstrevend te houden.

Wij veroorloven ons melding te maken van drie doelstellingen welke zouden dienen beoogd te worden.

PRODUKTIVITEITSSTIJGING VAN ONZE VLOOT

De toenemende Europese konkurrentie, het hoge lonenpeil en de relatieve hoge ouderdom van onze vloot zijn oorzaak dat vele reders hun uitrusting onverwijld moeten moderniseren. Het komt voor dat te weinig reders zich laten bekoren door de kredietfaciliteiten van de wet van 23 augustus 1948 om aan modernisatie te doen. Wij stellen voor dat de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid de vernieuwing en de nieuwbouw van de bestaande vloot zou moeten in de hand werken door nog meer faciliteiten te verlenen, zoals kredieten terugbetaalbaar na 15 jaar in plaats van 10 of 12, autofinancie ment ten belope van 20 % in plaats van 30 % en een lage rentevoet.

Wij leggen ook de nadruk op het aanmoedigen van de progressieve uitschakeling van de niet renderende schepen teneinde de algemene produktiviteit te doen stijgen. Dit is een vereiste welke in het kader

van de Europese Gemeenschap uiterst dringend wordt.

ONTWIKKELING VAN ONZE DIEPVRIESINSTELLINGEN

Wij mogen niet uit het oog verliezen dat de produktie van bevroren vis in België de 2de plaats bekleeft in de Gemeenschappelijke Markt na West-Duitsland.

De vooruitzichten in deze tak zijn gunstig, niet zozeer om bij te dragen tot de verhoging van het visverbruik in België, doch vooral om een stijging van onze uitvoer in de hand te werken. Het vrijkomen van de belangrijke Franse markt betekent hier ontegensprekelijk een voordeel bij het in voege komen van de Gemeenschappelijke markt. Immers, Frankrijk heeft 'n uitgestrekt hinterland, waar een potentiële markt open staat voor bevroren visfilets, temeer daar de Franse produktie van bevroren vis nog als zeer gering moet worden beschouwd.

STIJGING VAN HET VISVERBRUIK

Naast de doeltreffende publiciteit (film, televisie, pers, radio, voordrachten, tentoonstellingen), stabilisatie van de prijzen en inkrimping van de winstmargen (vooral bij enkele kleinhandelaars in het binnenland) zou er meer aandacht moeten besteed worden aan de verbetering van de kwaliteit. Deze zorgen zouden moeten geschieden volgens een ononderbroken ketting: een betere behandeling aan boord door de vissers, een doelmatigere controle in de vismijnen door de stedelijke keuringsdienst, een regelmatigere en vlugger vervoer, hygiënische verpakking, moderne uitrusting bij de leunders en een warenkennis bij de kleinhandelaars. Enkel al deze factoren samen kunnen tot een bestendige verhoging van het visverbruik leiden.

BESLUIT

De Belgische visserij heeft een eerlijke kans zich te verdedigen in de Europese Gemeenschappelijke Markt van morgen, doch dit op 2 voorwaarden:

- 1) dat er een innige samenwerking bestaat tussen, enerzijds de produktie, de handel en de werkende nijverheden, en anderzijds tussen deze drie bedrijfssektoren en de bevoegde ministeriële diensten.
- 2) dat de Belgen meer zouden bewust worden van de voedingswaarde en de verscheidenheid van de zeeprodukten.

MOET DE GARNAALSTAPEL BESCHERMD WORDEN ?

«Moet de garnaalstapel beschermd worden?», dit was de vraag die de h. Dr. Birger Rasmussen zich stelde, in een artikel welke verscheen in het Noorse visserijtijdschrift «Fiskets Gang».

De gewone garnaal van de grote diepten, in wetenschappelijke termen, de «Pandalus Borealis» houdt zich op langsheen de wateren van de Noorse kust, tot in de Poolwateren. Vlak voor de kust is zij bij voorkeur te vinden in de meer leemachtige bodems of in de zeeengten met zandachtige bodem en fjorden.

Uit de talrijke wetenschappelijke opzoekingen welke gedaan werden vanuit de Oslo-fjord tot aan het Noordelijk gedeelte van Noorwegen, is gebleken dat het mogelijk is dat in bepaalde ondiepe fjorden de plaatselijke garnaalstapel wel enigszins verdund is. Dit werd echter niet bewezen voor wat de banken betreft, die voor de kust liggen.

De biologie van de garnaal is in feite een zeer bijzondere biologie. Deze garnaalsoort die men voor de kust aantreft heeft haar beginperiode voor kuitschieten tussen oktober en half november. Deze toestand wordt gedurende de ganse winterperiode gehandhaafd. De ontluiking heeft plaats vanaf één maant en gaat door tot 15 april.

Wanneer de garnaallarve het moederlijk ei verlaat heeft het een lengte van ca 5 mm. Zo leeft ze geïsoleerd verder gedurende een periode van ca 3 maanden terwijl zij gedurende die periode meegesleurd worden door de stromingen tot op soms zeer verre afstanden. Het is enkel in de ingesloten en ondiepe fjorden dat ze zich handhaaft, en dit gedurende haar ganse ontwikkelingsperiode. In volle zee wordt de larve meegesleurd op veraf gelegen plaatsen. Gedurende die periode ondergaat de garnaallarve verschillende fasen alvorens zich op de bodem neer te zetten. Op het einde van de zomer dan, wanneer de garnaal reeds zes maand oud is, wordt zij soms wel gevangen door de vissers.

Een garnaal van 6 maand oud heeft normaal een lengte van 52 mm, tussen de twee uitersten. Als ze 18 maand oud is meet ze 90 mm en alle mannelijke garnalen van dezelfde klasse nemen reeds deel aan het kuitschieten. Een van de eigenaardigheden van garnaal is wel dat ze van geslacht verandert als ze een zekere lengte bereikt heeft. In de loop van de hierop komende winter en nadat ze de mannelijke geslachtsorganen gebruikt hebben meten zij ca 12 cm en nemen zij allen de vrouwelijke sekse aan.

Dr. Rasmussen heeft op de Turungen Bank de invloeden bestudeerd welke de sleepnetvisserij heeft op de verschillende klassen.

Hieruit is gebleken dat slechts zeer zelden garnalen van 6 maand oud gevangen worden door de sleepnetvisseren. Hierop nemen de vangsten echter toe naarmate de groei van de garnaal. De garnalen van 18 maand oud, d.w.z. deze die met de mannelijke geslachtsdelen het kuitschieten kennen vertegenwoordigen 70 % der gemaakte vangsten van éénzelfde klasse. Hierop kent men dan een tweede snelle beweging, zij het dan in tegengestelde zin. De garnalen van 24 maanden oud vertegenwoordigen nog maar 40 % der gemaakte vangsten. Deze van 30 maanden oud, d.w.z. deze die de eerste maal als «vrouw» voortplanten maken nog slechts 23 % uit van hun klasgenoten. Het is nochtans op deze ouderdom dat de garnalen het maksimum van hun commerciële waarde bereikt hebben. Vanaf dit ogenblik wordt deze hoe langer hoe minder van waarde zodat de garnalen van 42 maand oud amper 10 % vertegenwoordigen. Men kan nog vermelden dat het sterftecijfer van de garnaal in grote mate beïnvloed wordt door de natuurkrachten. Dit wordt ten andere onomstootbaar aangetoond door het grote sterftecijfer van de oudere garnalen van éénzelfde klasse. Het is dus wenselijk dat de vangsten in hoofdzaak afgestemd zijn op garnalen die volwassen zijn, dus garnalen van het mannelijk geslacht (ongeveer 9 cm lang) of volwassen vrouwelijke garnalen (12 cm).

Een van de redenen waarom het niet interessant is om de garnaal te beschermen, en dan vooral in volle zee, is wel gelegen in het feit dat de garnaallarve gedurende de drie eerste maanden van bestaan, uitgesproken pelagisch is. Overal langsheen de Noorse kust waar de bodem maar leemachtig is, hoe gering dit ook weze, wordt de garnaal aangetroffen. Zo bestaan er onteibare dergelijke banken waar het ten andere onmogelijk is te vissen en waar de jonge garnaal in alle rust kan uitgroeien tot een volwassen dier.

Het is een uitgemaakt feit dat de garnaallarve, afkomstig van het Oostelijk gedeelte van de Skagerak zich zal vestigen op de banken van Egersund, waarheen het werd meegevoerd door de zeestromingen.

De garnaallarve welke evenwel haar oorsprong gekend heeft op de banken van Egersund zal meegesleurd worden naar veraf gelegen wateren in Noordelijke richting.

Een lokale bescherming van de Egersundbank zou dus in generale invloed hebben op het belang van deze bank en zou slechts kunnen leiden tot een opvoeren van het belang van de meer Noordelijke banken.

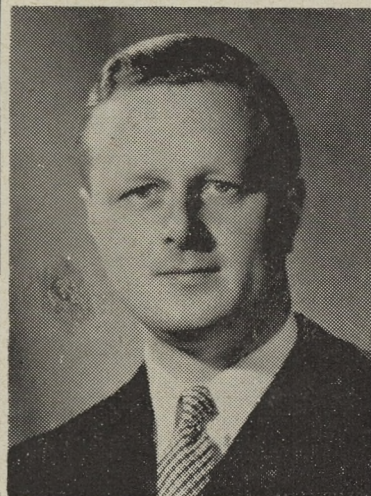
(vervolg onderaan volg. kol.)

Wij willen ijveren voor de bloei van de Kust

aldus burgemeester Jan de Gheldere van Heist

Als er aan de Oostkust een mens is, welke voor zijn gemeente, de kust en de visserij zeer veel gedaan heeft, dan is het zeker burgemeester de Gheldere van Heist, die tevens provincieraadslid is en zich weinig bekommert om de politieke kleur van om het even wie, die op hem beroep doet.

Onze kust heeft in de eerste plaats behoefte aan dergelijke mensen.



Burgemeester de Gheldere door ons ondervraagd omtrent zijn inzichten en gedachten, zegt ons het volgende :

De ondervindign heeft geleerd dat de gemaakte vangsten op een nieuwe bank steeds het belangrijkste zijn in de eerste jaren. Hierop nemen de resultaten geleidelijk af om uiteindelijk op een regelmatig niveau te komen.

De grote garnaalbanken van de Oslo-fjord bv. worden nu reed gedurende 50 jaar onderbroken bevist en geven nu regelmatige vangsten, als men geen rekening houdt met de jaarlijkse mutaties waaraan alle vissoorten onderhevig zijn. Dit is eveneens het geval voor de grote garnaalbanken van Egersund en Utsira waar de sleepnetvisserij nochtans intensief beoefent wordt. Er bestaat dus geen enkel gevaar voor ontvolking van deze banken. Grondige studies van de biologie van de garnaal hebben uitgewezen dat men geen gevaar loopt de banken in volle zee leeg te trekken. Het is bijgevolg ook nutteloos om beschermingsmaatregelen te treffen voor de garnaalbanken op dit gedeelte van de kust. Als er dan toch zou overgegaan worden tot een bescherming van de garnaal dan zou deze er in moeten bestaan dat de jonge garnalen zouden begunstigd worden door het gebruik van netten met grotere mazen. Hierdoor zouden de nog zeer jonge garnalen in betrekkelijk korte tijd uitgroeien tot volwassen dieren waarvan de commerciële waarde zeker veel hoger zou liggen dan de kleine garnalen. — B.

Toeristieke Nijverheid, 3e nijverheid van het land, en waarvan de kust 75 % vertegenwoordigt, moet tot grotere bloei komen.

Deze vitale nijverheid zal zich des te meer ontwikkelen, daar tal van gunstige factoren zich thans reeds aanmelden :

- 1) de Euromarkt, met de afschaffing van tol en reispassen;
- 2) de verhoging van welvaart en rust in ons land;
- 3) de verhoging van verlofgeld, en de vijfdaagseweek.
- 4) het groter aantal wagens, betere verbindingswegen met binnen- en buitenland.

Gezien de Kust praktisch het Toerisme concentreert moet ze haar invloed kunnen doen gelden in het Kommisariaat-Generaal voor Toerisme. Onze zeer gunstige ligging ten overstaan van de naburige landen, moet bekijmdtoond worden door een krachtige publiciteit die door het Kommisariaat-Generaal, door West-Toerisme en onze badsteden, gegroepeerd in regionale Interkommunalen, gevoerd zal worden.

De straat-revoluties van december-januari laatst, hebben bij onze buitenlandse cliënteel ook zeer slechte indruk gemaakt. Daarom moet onze publiciteit des te doelmatiger gevoerd worden, om aldus, de door de socialisten berokkende schade, terug goed te maken.

De ontzanding van Heist en Knokke; de ontduubeling van de Kon. Baan Knokke-De Panne; de verlenging van het schoolverlof, alsook vrijaf voor de schoolkinderen de ganse zaterdag, het afschaffen van de buurtspoorwegen in de toeristieke centra, de veiligheid van de baders en kindermaten, de financiële steun voor de Kust als Nationaal ontspanningsoord, zijn problemen die moeten opgelost worden, dank zij de werking van de Kustkandidaten, die in hun respectieve Gemeentebesturen, hun bekwaamheid bewezen hebben.

EN DE ZEEVISSERIJ ?

Nu dat wij de zware crisis die de Zeevisserij doormaakte, door hard werken langzaam achter de rug hebben, moeten wij verder blijven werken om deze voornamelijk nijverheid terug op dreef te brengen.

Men spreekt veel van nieuwe nijverheden, doch de bestaande, zoals de zeevisserij, mogen niet verdwijnen.

De kustkandidaten zullen er aan houden, dat gezonde maatregelen, zoals de opvangmaatregel, slooppremie, aanmoedigingspremies aan scheepjongens zouden uitgebreid worden.

Een vroeger op pensioenstelling voor onze vissers, moet in het parlement bekomen worden. De wetenschappelijke opzoekingen voor de visserij en een rationalisatie van de distributie der visserijprodukten en der vissershavens, moeten krachtig gdoorgevoerd worden.

De kust heeft orde en rust nodig, daarom geeft gij uw stem aan geen opstandelingen en saboteurs, maar aan de mensen die orde en welvaart van de bevolking beogen.

TWEE VONNISSEN O.90 BESCHADIGD TE GRIMSBY HET VERGAAN VAN Z.38

De onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam woensdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van dhr Vander Cruyssen. Dhr Bentein nam het ambt waar van rijkskommissaris.

BRAND AAN BOORD VAN O.183

De Raad velde eerst vonnis in de zaak van O.183 «Oscar-Angèle», waarbij schipper Demeulemeester L. en machinist Meulemeester F. in verhoor werden genomen. Uit het onderzoek is gebleken dat de brand die op 22 jan. 1959 in de motorkamer ontstond te wijten moet geweest zijn aan een kortsluiting, veroorzaakt door een samenloop van omstandigheden.

Schipper, motorist noch enig ander lid van de bemanning kunnen hiervoor verantwoordelijk gesteld.

De raad maakt nochtans van de gelegenheid gebruik om reders en schippers te wijzen op hun persoonlijke aansprakelijkheid waar het gaat over het nemen van alle veiligheidsmaatregelen die zich opdringen.

AANVARING VAN DE Z.435 MET ONBEKEND VAARTUIG

EEN WAARSCHUWING VOOR MATROOS SAVELS

Op 4 mei 1960 rond 0.45 u. terwijl het vissersvaartuig «Z.435» «La Madelon» zich op zijn visgrond bevond en er normaal de visserij beoefende; deed er zich tussen vermeldde treiler en een onbekend kustvaartuig een aanvaring voor, ingevolge waarvan de «Z.435» «La Madelon» lichte schade aan de stervenplaat opliep.

De «Z.435» toebehorend aan dhr Cattoor Henri, is een Belgisch houten vissersvaartuig, gebouwd in 1950, hebbende een bruto tonnage van 84,04 ton, een netto tonnage van 21,10 ton, voortbewogen door een motor Industrie 200 pk, gebouwd in 1950 en voorzien van radiotelefonie, richtingzoeker en ultrasone dieptemeter.

Het vaartuig stond onder bevel van dhr Savels E., 30 jaar oud, drager van het brevet van schipper 2e klas.

De raad nam kennis van:
1) De scheepsverklaring neergelegd door schipper Savels E.
2) Een verklaring afgelegd op 13 mei 1960 voor dhr Waterschout te Zeebrugge door dhr Savels Leon, matroos aan boord van de Z.435.

Ter Openbare Terechzetting van 7 maart 1961 werd genaamde Savels Leon, matroos, door dhr Rijkskommissaris gedagvaard als betrokkene.

Op ondervraging verklaarde betrokken matroos Savels Leon, dat hij de verklaring die hij als getuige ter zitting van de raad op 15-2-1961 had afgelegd, bevestigde.

Na dhr Rijkskommissaris te hebben gehoord in zijn vordering en de betrokkene in zijn middelen van verdediging.

Na al het hierboven grondig te hebben overwogen, komt de raad tot de konklusie dat met betrekking tot de aanvaring die zich op 4 mei 1960 tussen de Z.435 en een onbekend kustvaartuig heeft voorgedaan, de volgende beroepsfouten ten laste van matroos Savels Leon, hoofd van de wacht, dienen weerhouden.

— Inbreuk tegen regel 29 van het Int. Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, door veronachtzaming van de voorzorgsmaatregel, die volgens het gewone zeemansgebruik in de bestaande omstandigheden geboden was, bestaande in het aanzetten van de luchttoevoer naar de fluit.

— Inbreuk tegen regel 28b van bovenvermeld reglement door het niet geven van het voorziene sein, om de aandacht van het ander schip op zijn aanwezigheid te vestigen en inbreuk tegen regel 28a van zelfde reglement door het niet geven van het reglementair opgelegde sein, om zijn koersverandering naar bakboord kenbaar te maken.

Om die redenen, doch in acht nemend de oprechtheid van betrokken matroos Savels Leon, in de loop van het onderzoek alsook het feit dat hij uit het onderhavig geval een zeker lering heeft getrokken, spreekt de Raad tegen betrokken matroos Savels L. een waarschuwing uit en verwijst hem in de gerechtskosten.

De raad betreurde ten eerste te moeten vaststellen dat, niettegenstaande zijn menigvuldige aanbevelingen ter zake, de gewoonte, de lucht af te sluiten nvan de fluit, nog steeds aan boord van zekere klas Belgische vissersvaartuigen blijft voortbestaan, met het gevolg dat de opgelegde reglementaire geluidseinen niet altijd ten gepaste tijde kunnen en worden gegeven.

De raad trekt dan ook andermaal de gans bijzondere aandacht van de belanghebbende reders, alsook deze van de schippers motoristen op deze onregelmatige en uiterst gevaarlijke gewoonte en dringt ten eerste aan, in het belang van de veiligheid van mens en levens op zee, alsook van deze van de scheepvaart in het algemeen, op het treffen van alle nodige maatregelen ten einde alle tekortkomingen aan de verplichting opgelegd door art. 84 van het Zeevaartinspektiereglement K.B. 12-12-1957, uit te schakelen.

«PRINSES PAOLA» BESCHADIGD TE GRIMSBY

De raad zetelde dan verder onder voorzitterschap van dhr Anthoïnis en hoorde tweede motorist Billaert Jean van de O.90 «Prinses Paola». De betrokkene gaf tijdens het onderhoor toe dat het niet open draaien van de zeekraan oorzaak was van het warm lopen van de motor waardoor het schip tenslotte tegen de kaaimuur te Grimsby stootte op 2 december.

De raad zal het onderzoek in deze zaak nog verder zetten met het onderhoor van Verleye.

HET VERGAAN VAN Z.38

Tenslotte hoorde de raad de strafvordering van rijkskommissaris Bentein inzake de aanvaring van Z.473 «Jan Bart III» en Z.38 «Christine» en het vergaan van dit laatste vaartuig.

De rijkskommissaris riep de feite op die de aanvaring voorafgingen. De Z.473 liep naar huis bij goed zicht en schipper De Landmeter Jacques hield het roer. Na

(vervolg ond. volg. kolom)

Berichten van de Rederscentrale

MAANDELIJKE AANBESTEDING VOOR WEDERAFNAME VAN OPGEVANGEN VIS BESTEMD VOOR FORELLEN en/of NERTSENKWEKERIJEN

Op vrijdag 31-3 a.s. grijpt in de burelen van de Rederscentrale, Hendrik Baelskaai, 25, om 10 u. de maandelijkse aanbesteding plaats voor de afname van opgevangen vis bestemd voor forellen en/of nertsenkwekerijen.

De aanbestedingsperiode loopt van 1-4-'61 tot en met vrijdag 28-4 a.s.

Op 28-4 a.s. zal een nieuwe maandelijkse aanbesteding plaats grijpen.

Zoals bekend kan elke handelaar hieraan deelnemen mits hij in orde

UITVOER NAAR FRANKRIJK

Vanaf deze week was de uitvoer naar Frankrijk weer mogelijk, zodat de prijzen voor eksportsoorten als gul, steenschar, zeeduivel enz., weer uitstekend waren.

Deze uitvoer is opnieuw onbeperkt zodat de vis van het Kanaal aangevoerd, er bate bij zal vinden.

de middag verliet hij de brug na rondgezien te hebben en niets te hebben gemerkt. Toen hij terugkwam bemerkte hij op zeer korte afstand een vaartuig maar de aanvaring kon toen niet meer vermeden. De O.39 werd onder een hoek van 90 graden stuurboord achter aangevaren en zonk in ongeveer 5 minuten tijd. De bemanning kon gered worden.

Matroos Preem Eric van O.39 verklaarde dat het schip aan de korre lag en de Z.473 reeds lang in het oog had. In tegenstelling met de verwachtingen week dit schip niet af van zijn koers en pas toen beide schepen elkaar op 100 meter waren genaderd ging hij schipper Desmit Etienne waarschuwen. Op zeker ogenblik zegde hij nog week de Z.473 naar bakboord uit om onmiddellijk daarop zijn vroegere koers te hernemen. Van zodra Preem terug in de brug was deed zich de aanvaring voor.

Het openbaar ministerie is van oordeel dat schipper De Landmeter niet als verontschuldiging dienen gezien de zichtbaarheid uitstekend was en hij best kon zien dat de Z.38 vissende was. Hij vroeg dan ook een schorsing van 3 maanden.

Wat matroos Preem betreft lijkt het hem duidelijk dat hij verwaarloosde aandachtseinen te geven en zijn schipper te laat ging verwittigen. Er werden geen geluidseinen gegeven omdat er ook hier weer geen licht op de fluit stond. Voor matroos Preem vroeg het openbaar ministerie tenslotte een vermaning en voor schipper Desmit Etienne een schorsing van 3 dagen.

De raad zal op 28 maart uitspraak doen.

is voor wat kontrakt en bankwaarborg betreft.

Alle verdere inlichtingen in dit verband kunnen bekomen worden op het sekretariaat van de Rederscentrale. (tel. 735.03).

BELANGRIJK BERICHT AAN DE REDERS

De jaarlijkse statutaire algemene vergadering van de Rederscentrale s.v., welke aanvankelijk was vastgesteld op vrijdag 31-3 a.s. te 11 uur, zal omwille van onvoorziene omstandigheden uitgesteld worden tot vrijdag 21-4-1961. Voor de Rederscentrale s.v. de Beh.-Direkteur Voorzitter P. Vandenberghe LPH Decrop

VERBODEN TE PARKEREN

Een mededeling op het bord in de vismijn vanwege de vismijndirectie laat aan de handelaars die geen pakhuizen huren, weten, dat het voor hen niet langer toegelaten is om hun personen- of vrachtwagen, te parkeren voor de pakhuizen van de andere handelaars. Voortaan mogen dus nog alleen de huurders van pakhuizen hun auto voor hun pakhuys zetten, waardoor het voor hen mogelijk zal zijn om ook nog een plaatsje te vinden, waar ze anders als huurder hun auto een eind verder moesten plaatsen. De niet huurders moeten hun wagens op de voorziene parkeerplaatsen stationeren, of voor de personenwagens op het voorplein en voor de vrachtwagens achter de vismijn. In elk geval zal er nu ook meer plaats zijn om door de hallen te rijden waar vroeger de auto's dikwijls tot in het midden van de rijbaan werden opgesteld.

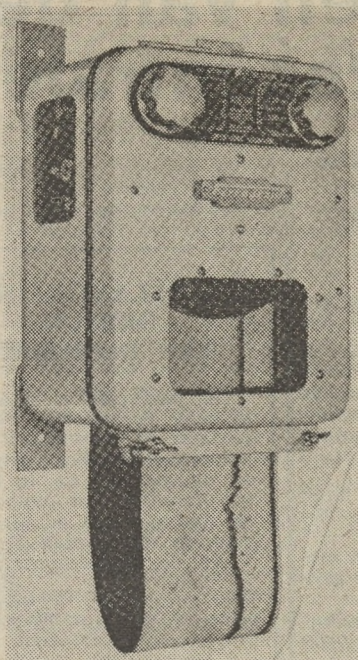
DE WERELDPRODUCTIE VAN TONIJS IN 1959

Aan de hand van de statistieken, uitgaande van de F.A.O. (Food and Agriculture Organization) is gebleken dat de wereldproductie van tonijn, makreel, enz., welke aangevoerd werden in de havens over de gehele wereld een cijfer van 1,9 miljoen ton bedraagt.

Dit cijfer wordt als volgt verdeeld over de verschillende staten:

Japan :	906.000 ton
U.S.A. :	156.000 ton
Indië :	103.500 ton
Peru :	101.100 ton
Frankrijk :	65.000 ton

Bemerk vooral het reusachtig produktiecijfer van Japan die omzeggens de helft van de wereldproductie heeft voortgebracht, van ver gevolgd door de U.S.A. en Indië. — B.



Mod. « OFF-SHORE »

12, 24 of 32 volt

Q-50 vaders

Fr 13.250 — compleet

MARTIN & Co

28, Brouwersvliet

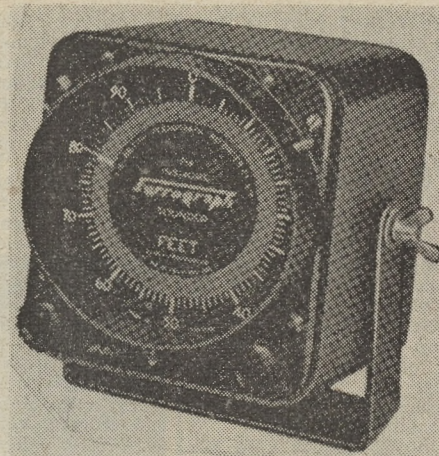
ANTWERPEN

Tel. (03) 33.93.86

33.85.47

DIEPTEMETERS

«BRITISH
FERROGRAPH»



Mod. « IN-SHORE »

12 of 24 volt

0-30 meters

Fr 7.500 — compleet

MAGNETISCHE KOMPASSEN — PLEISCHALEN — KAARTENPASSERS — SEXTANTEN — VERREKIJKERS — BRITSE, FRANSE, DUITSE EN NEDERLANDSE ZEEKAARTEN (ALSOOK DECCA-KAARTEN) — RADIOTELEFONIE, AUTOMATIC PILOTS, RICH-
TINGZOEKERS, ONTVANGERS EN ZENDERS VAN HET MERK « COASTAL RADIO » — SCHEEPSBAROMETERS EN UURWER-
KEN — LIJNSCHIETTOESTELLEN EN VALSCHERMSIGNALEN MERK « SCHERMULY » — ENZ... — ENZ.

Bezoekt onze stand op de ZEEBRUGGE BOAT SHOW, 13 en 14 mei 1961

Reders
en Visseren,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

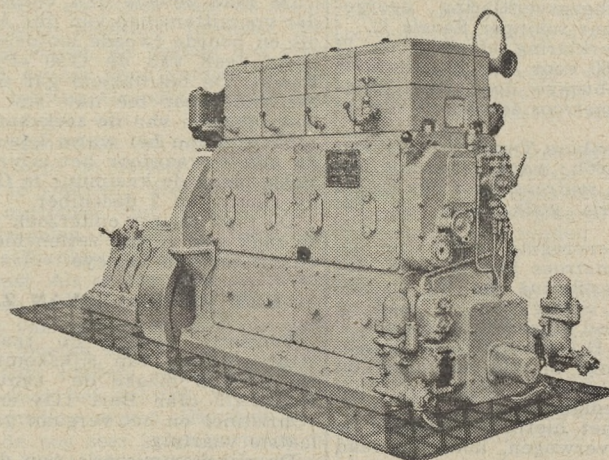
*
Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

h a n d
i n
h a n d

ADVERTEERT
IN HET VISSERIJBLAD,
UW VAKBLAD !

DIESEL MOTOREN A.B.C.
VAN 4 TOT 750 PK



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.
vriedauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)
AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56
P. De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66
2049V

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen

N.V.

Beliard-Crighton & Co

2189V

Nuttig werk over de behandeling van vis en garnalen aan boord

Met betrekking tot ons vervolgartikel over de behandeling van vis en garnaal aan boord, zullen wij het deze week hebben over de behandeling van de vangsten in het visruim.

§ 4. DE VANGST IN HET RUIM

Herhaaldelijk werd er reeds op gewezen dat de faktor temperatuur een uiterst belangrijke rol speelt bij de houdbaarheid van de vis. Aan boord van de Belgische vissersvaartuigen wordt deze faktor ondervangen **door middel van ijs**; het gebruik van het ijs wordt evenwel beïnvloed door de manier van aanwending en de inrichting van het visruim.

Deze methode van koelen is betrekkelijk eenvoudig en **steunt op het smelten van het ijs**. De vis wordt afgekoeld door het gevormde smeltwater; hoe meer smeltwater aanwezig is, hoe sneller de afkoeling zal geschieden.

Ten onrechte neemt men aan dat een lage temperatuur in het visruim een afkoeling van de vis bevordert. Bij een temperatuur in het visruim van 0° C zal het ijs niet smelten en zal de vis dan ook slechts zeer langzaam koelen. Bij een hogere temperatuur zal veel smeltwater ontstaan, waardoor een snelle koeling van de vis zal worden bereikt.

De snelheid waarmee de vis afkoelt, is afhankelijk van de begintemperatuur van de vis, als ook van de omgevingstemperatuur. Uit onderzoeken is gebleken dat vis met een temperatuur van ca 10° C na te zijn geïjsd en opgeslagen in een ruim bij 1° C eerst na 6 uur tot ca 0° C was afgekoeld. In een ruim met een temperatuur van 8° C duurde dit 3 uur, terwijl bij 19° C binnen 1 uur de gewenste afkoeling tot 0° C was bereikt (43).

Het ijs dient niet alleen om de temperatuur van de vis tot 0° C te brengen, doch eveneens om de vis in het ruim en het ruim zelf koel te houden. Hiervoor is het noodzakelijk dat het ijs op de **juiste wijze** en in **voldoende hoeveelheden** gebruikt wordt.

Het ijs moet gelijkmatig verspreid worden en voortdurend in contact zijn met de vis. Voor grote rondvis is het aan te bevelen ook ijs in de ingewandsholte aan te brengen.

De vis en het ijs dienen in afwisselende lagen gelegd te worden. De vislagen mogen echter niet te dik zijn. De dikte van de vislagen is immers van groot belang voor de kwaliteit om volgende redenen: (a) te dikke lagen koelen minder vlug en minder volledig af; (b) het visvlees ondervindt een nadelige invloed van de druk en (c) door uitpersing verliest de vis veel gewicht (44).

Het visruim is verdeeld in verticale vakken (bakken genoemd). Bij het aanleggen van een visstapel moet de bodem van deze bakken bedekt worden met een laag ijs van minstens 20 cm (45). Op deze ijslaag wordt de eerste vislaag met een dikte van ongeveer 6 cm of de dikte van een vis gelegd; men dient er zorg voor te dragen dat de vis de wanden van de bak niet raakt en er bij voorkeur, door ijs ervan gescheiden, een 10 à 15-tal cm van af blijft. Op de eerste vislaag moet over de ganse oppervlakte van de bak opnieuw een laag ijs van ongeveer 4 cm gestrooid worden en vervolgens afwisselend vis-ijs tot een maximumhoogte van 50 cm. Hierboven wordt door middel van planken een nieuwe vloer gelegd die rust op steunpunten aan de zijvanden van de bak; hierop worden opnieuw afwisselend vis- en ijslagen aangelegd. Aldus kunnen verschillende vakken boven elkaar gemaakt worden in de bakken, zonder dat het gewicht van de totale lading in een bak op de onderste lagen drukt, vermits de horizontale schotten de last opvangen.

De bekomen enquêtegegevens over het stuw en van de vangst zijn zeer **uiteenlopend**. Per visgrond en per geënuquêteerd vaartuig wordt hierna-volgend het bergen van de vangst beschreven.

NOORDZEE-ZUID

Vaartuig 1

Als grondlaag werd ca 70 kg ijs gelegd; daarop kwamen afwisselend 50 kg vis en 70 à 80 kg ijs. Er waren 2 bakken; de ene telde 8 ijslagen en 7 vislagen en de andere 7 ijslagen en 6 vislagen.

Er werden geen horizontale planken gebruikt.

Rondvis en platvis werden afzonderlijk geborgen.

Vaartuig 2

Het stuw en in het ruim verschilde naargelang de vissoort. Tong kreeg een grondlaag ijs van ca 30 cm. Op deze basis kwam een laag tong van 5 cm; de tongen werden gepaard schuin op elkaar gelegd. Op deze laag vis werd ca 5 cm ijs gelegd. Naar het einde van de reis toe werden de tongen rechter tegen elkaar geplaatst, zodat de vislaag 8 à 10 cm dik werd. Telkens werd ca 5 cm ijs toegevoegd. De vis- en ijslagen werden tot 1,8 m hoog. Voor de terugkeer werd iedere bak met een laag ijs van minstens 10 cm toegedekt.

Roggen en haaisoorten werden samen geborgen. Als grondlaag had men 30 cm ijs. De vislagen bestonden uit 2 lagen roggen, met haaisoorten langs de randen van de lagen. Boven iedere vislaag kwam 3 à 5 cm ijs. De gutvis (schar, schol, steenschol, wijting, kabeljauw, enz.) had eveneens een grondlaag ijs van 30 cm. Op deze laag werden afwisselend 2 bennen vis (46) uitgespreid en 3 à 4 bennen ijs. Naarmate de reis vorderde, verminderde de ijslaag tot 2 bennen.

Op dit vaartuig werden eveneens geen horizontale schotten aangewend. Iedere vislaag was met een ijslaag van ca 20 cm van de wand gescheiden.

Vaartuig 3

Het stuwven op vaartuig 3 vertoonde veel gelijkenis met hetgeen op vaartuig 2 plaatsgreep.

Tongen werden op een grondlaag ijs van 25 à 30 cm gepaard schuin op elkaar gelegd ; naarmate de vangst vorderde, plaatste men de tongen rechter tegen elkaar. Bij het begin bedroeg de vislaag 3 à 5 cm ; naar het einde van de vangst was zij 8 à 10 cm dik. Op de vislagen kwam telkens een ijslaag van 7 à 10 cm dik, doch op het einde van de vangst werd de dikte tot 3 à 5 cm herleid. Iedere stapel (van 1,6 tot 1,8 m hoogte) werd met een laag ijs van 15 à 20 cm afgedekt.

Voor roggen bedroeg de grondlaag 25 à 30 cm en de afwisselende lagen vis 5 à 10 cm en ijs 8 à 10 cm. De stapel was maximum 1,5 m hoog. De haaisoorten werden op dezelfde manier geborgen als de roggen ; bij kleine vangsten werden zij zelfs samen opgeslagen.

Voor gutvis was de grondlaag opnieuw 25 à 30 cm. Daarop kwamen afwisselend 2 bennen vis en 4 à 5 bennen ijs tot een hoogte van 1,5 à 1,7 m.

Op dit vaartuig werden geen horizontale schotten gebruikt.

NOORDZEE-MIDDEN (WEST)

Vaartuig 1

Er werd een grondlaag ijs van 20 cm aangebracht met daarop afwisselend vis (aanvankelijk 2 bennen - later 3 bennen) en ijs (10 cm). Na 7 lagen ijs en 6 lagen vis werden horizontale planken gestoken ; op deze planken kwam een nieuwe grondlaag van 20 cm die afwisselend met vis (aanvankelijk 3 bennen - later 4 bennen) en ijs (10 cm) werd belegd.

De kabeljauw werd tussen twee ijslagen gestuwd ter dikte van een vis.

Vaartuig 2

Op een laag ijs van 30 cm hadden de op-eenvolgende vislagen ca 6 cm en de ijslagen ca 8 cm dikte. Geen horizontale schotten werden geplaatst.

WITTE BANK

Vaartuig 1

Op dit vaartuig werden slechts 2 lagen boven elkaar aangelegd. Op de ijslaag (5 bennen) kwamen afwisselend 3 lagen vis (van 3 bennen ieder) en 3 lagen ijs (van 3 bennen ieder) tot een hoogte van 0,75 m. De tweede stapel had een grondlaag van 4 bennen ijs en daarop werden gestuwd 3 lagen vis (van 4 bennen ieder) en 3 lagen ijs (van 4 bennen ieder) ; voor 2 vislagen (van 5 bennen ieder) en 2 ijslagen (van 5 bennen ieder) die op de 2de stapel werden gelegd, werden geen horizontale schotten meer gebruikt. De hoogte van de 2de stapel bedroeg 0,95 m.

De bovenste ijslaag van de tweede stapel werd om de twee dagen aangevuld met 5 bennen ijs.

Vaartuig 2

Er werden 3 lagen boven elkaar aangebracht. De eerste laag (tot 1 m) omvatte : 5 bennen ijs als grondlaag, 2 bennen vis, 3 bennen ijs, 2 bennen

vis en 3 bennen ijs ; de tweede laag (0,75 m) bestond uit een grondlaag van 3 bennen ijs met daarop 3 bennen vis, 3 bennen ijs, 3 bennen vis en 3 bennen ijs ; de derde stapel was op dezelfde manier aangelegd als de tweede. De bovenste ijslaag van elke bak werd om de twee dagen aangevuld met 3 bennen ijs.

De horizontale planken tussen de eerste en tweede en tweede en derde laag steunden op klampen.

NOORDZEE-NOORD

De grondlaag bestond uit 5 bennen ijs ; daarop kwamen afwisselend 6 vislagen (van 5 bennen ieder) en 6 ijslagen (van 3 bennen ieder) — horizontale schotten — opnieuw 6 vislagen en 6 ijslagen — horizontale schotten — en opnieuw 6 vislagen en 6 ijslagen. De visstapel was in het geheel 2,5 m hoog.

MORAY-FIRTH

De drie stapels waren — gescheiden met planken — als volgt aangelegd : een grondlaag van 10 à 12 cm en 5 afwisselende vis - (4 bennen ieder) en ijslagen (3 bennen ieder). De gehele stapel was ca 3 m hoog en iedere van de drie stapels ca 1 m.

KANAAL

Op een grondlaag ijs van 4 bennen kwamen afwisselend de vis- en ijslagen ; de verhouding was 2 bennen vis voor 2 bennen ijs. De horizontale schotten werden aangebracht om de 7 lagen.

BRISTOL KANAAL

Vaartuig 1

De eerste stapel had 5 bennen ijs als grondlaag ; daarop kwamen 5 vislagen van 3 bennen elk, afgewisseld met 5 ijslagen van 3 bennen elk ; de tweede stapel had dezelfde grondlaag ijs, doch met 5 vislagen van 4 bennen elk en 5 ijslagen van 2 à 2 1/2 bennen elk ; voor de derde stapel waren er ook 5 bennen ijs als grondlaag met daarop 5 vislagen van 3 bennen elk en 5 ijslagen van 1 à 1 1/2 bennen elk.

De eerste stapel was 0,65 m hoog, de tweede 0,80 m en de derde 1,15 m.

Vaartuig 2

De grondlaag ijs had ca 50 cm dikte ; daarop werden afwisselend (10) vislagen (1 1/2 tot 2 bennen elk) en (10) ijslagen (een ben ieder) aangebracht. De bovenste vislaag werd met 3 bennen ijs afgedekt.

De totale stapel was ca 2 m hoog en er werden geen schotten gebruikt.

SMALLS

Vaartuig 1

Per bak werden twee schotten gebruikt ; de totale hoogte was 2,35 m, zodat de drie lagen tussen 70 à 80 cm hoog waren. De grondlaag voor gutvis bedroeg 35 cm ; daarop werd afwisselend vis (1 ben) en ijs (5 cm) aangebracht. De bovenste laag vis werd met ca 20 cm ijs bedekt.

Voor rondvis was de grondlaag ijs ca 40 cm. De vissen werden met de kop naar de wand zij aan zij gerangschikt ; er boven kwam opnieuw een ijslaag van ca 15 cm ; deze schikking werd vervolgens herhaald. De bovenste ijslaag bedroeg ca 25 cm.

Tarbot en rog werden op dezelfde wijze als de rondvis geborgen ; de vissen werden evenwel

op de rug gelegd. Tongen werden gepaard (rug aan rug) in de bakken gestuwd.

Vaartuig 2

De grondlaag ijs bedroeg ca 20 cm ; de vislagen (3 1/2 bennen elk) werden afgewisseld met ijslagen (2 bennen elk). De bovenste ijslaag was ongeveer 5 cm dik.

IJSLAND

Vaartuig 1

De grondlaag ijs bedroeg een 5 à 7-tal cm. Hierop werden 4 vislagen afgewisseld met 4 ijslagen. In het begin van de vangst was de verhouding 7 bennen vis voor 4 bennen ijs ; op het einde van de vangst 7 bennen vis voor 3 bennen ijs. Daarna kwamen schotten. Iedere stapel was 68 cm hoog ; een bak telde 4 stapels.

Kabeljauw, koolvis en wolf werden in één enkele laag gelegd met de kop naar de zijschotten en de staart naar het midden. De laatste vangsten kabeljauw werden ook boven op de visstapel in ijs gelegd (shelf-cod).

Vaartuig 2

Als grondlaag was er 7 à 8 cm ijs. Hierboven kwamen 4 vislagen (van 6 bennen elk), afgewisseld met 4 ijslagen (van 4 bennen elk).

Deze stapels waren telkens ca 70 cm hoog. Men plaatste hierna horizontale tussenschotten. Iedere visbak telde 5 horizontale schotten en een afdekschot. De hoogte van het ruim was 3,9 m.

PELAGISCHE VIS

Voor de volle haringvangst, zowel in Noordzee-noord als in het Smallsgebied, worden geen ijs- en vislagen aangelegd ; de haring wordt gewoon met ijs gemengd en in het ruim gestuwd.

Voor ijle haring en sprout werd, gezien de periode van onderzoek, geen ijs gebruikt. Ingeval de haringvangst in het begin van de reis arm voorkomt, dan worden de eerste vangsten zeer lichtjes gezouten.

Uit deze beschrijvingen komt duidelijk tot uiting dat **over het algemeen** de visstapels op een gelijke stuwingswijze steunen, nl. een grondlaag ijs, met afwisselende vis- en ijslagen. In **detail** beschouwd worden evenwel afwijkingen met betrekking tot de dikte van de lagen, de verhouding ijs-vis en de hoogte van de stapels vastgesteld. Men mag aanvaarden dat de ene vissoort niet op dezelfde manier kan geborgen worden als de andere, maar **een zekere gelijkheid per soort is aan te bevelen**. Veel hangt ook af van de inrichting van het ruim, de omvang van de vangst en de duur van de reis.

Met betrekking tot de kwaliteit is **zeker een te hoge visstapel af te raden**. Op verschillende vaartuigen werden aanneembare cijfers overschreden, terwijl op andere de hoogte gunstig te noemen was. Terloops kan hier vermeld worden dat in Denemarken een voorschrift voor het stapelen van vis geldt, waarbij als maximumhoogte voor rondvis 65 cm is voorgesteld.

Er werd vermeld dat ervoor zorg moet gedragen worden dat **de vis niet in contact komt met de wanden**. Onderzoekingen hebben uitgewezen dat de temperatuur van de vis die tegen de wanden is opgeslagen, hoger is en dat de kwaliteit van deze vis slechter is dan van de vis die op een bepaalde afstand van de wand is gestuwd (47).

Daarenboven krijgt deze vis door de werking van anaerobe bacteriën een speciale reuk (de zgn. « bilgy fish ») (48).

Om het contact van de vis met de wand te vermijden, dient een extra-ijslaag tegen de wanden aangebracht te worden ; Canadese opzoekers bevelen een traliedraad aan op een 20-tal cm van de wanden, waardoor automatisch een laag ijs tussen de vis en de wanden komt (49).

Uit de enquête blijkt dat op drie vaartuigen de vangst in contact kwam met de wanden, nl. voor vaartuig 1 uit Noordzee-midden, vaartuig 2 uit de Smalls en het vaartuig uit de Smalls met de volle haringvangst.

In de Verslagen over de Studiereizen in het Buitenland (50) werd medegedeeld dat in de buurlanden veel aandacht wordt besteed aan aan boord **in kisten geborgen vis**. In Nederland, West-Duitsland en Groot-Brittannië wordt voornamelijk haring in kisten aangevoerd, terwijl in Boulogne ook fijne vissoorten op deze manier worden aangebracht.

De kwaliteit van de aan boord in kisten geborgen vis is zeer goed. De vis wordt minder geperst, ondergaat minder kneuzingen en moet bij het lossen geen nieuwe behandelingen ondergaan. Het gehalte aan smeltwater blijkt toe te nemen, terwijl het gehalte aan aminozuren daalt. Daarenboven werd voor in kisten geborgen vis geen gewichtsvermindering vastgesteld (51).

Rekening houdend met de inrichting van het schip en de duur van de reis wordt aanbevolen 3 stones ijs (ca 19 kg) te gebruiken voor 4 stones vis (ca 25 kg) (52).

De gebruikte kisten moeten vanzelfsprekend rein gehouden worden. In de meeste landen worden houten kisten gebruikt ; in andere (o.m. in Schotland - Aberdeen) zijn er ook kisten in aluminium. Houten kisten worden best maar éénmaal aangewend ; bij herhaaldelijk gebruik moeten de kisten na iedere reis grondig gereinigd worden en bij voorkeur met water waaraan desinfecterende produkten zijn toegevoegd.

Door de Belgische treilers wordt geen aan boord in kisten geborgen vis aangebracht. Gezien de zeer goede kwaliteit van de aan boord in kisten geborgen vis, is het aan te bevelen **deze mogelijkheid te onderzoeken en eventueel een stimulans in deze richting te geven**.

De **verhouding ijs-vis** vormt een belangrijk punt voor de houdbaarheid van de vis. Het is evenwel moeilijk vaste waarden voor deze verhouding aan te geven ; talrijke factoren laten immers een invloed gelden, o.m. het klimaat (temperatuur van het water, van de lucht), de temperatuur van de vis en het visruim, de grootte van het vaartuig, de grootte van de vangst, de duur van de reis, de isolatie van het ruim, de bronnen van mogelijke verwarming van de vis, de manier van opslag van de vis in het ruim, het behoud van een hoeveelheid ijs tot bij het lossen, enz.

Men neemt aan dat bij het smelten van 1 kg ijs 80 kcal warmte opgeslorpt wordt. Bij benadering schat men dat om 1 kg vis met 1° C af te koelen, 1 kcal warmte moet opgenomen worden, m.a.w. om bv. 25 kg vis van 16° tot 0° C terug te brengen, moet 400 kcal warmte opgeslorpt worden en wordt aldus 5 kg ijs vereist. Theoretisch is aan ijs 20 % van het vangstgewicht nodig om de vis af te koelen. In de praktijk is de verhouding echter groter ; er moet niet alleen rekening gehouden worden met de hoeveelheid ijs die noodzakelijk is om de vis voldoende af te koelen en te bewaren, maar ook met het smelten van het ijs en het feit dat niet alle koude nuttig is.

Op het 2de Kongres over ontwerpen en bouw van vissersvaartuigen citeerden G.A. Reay en J.M. Shewan in hun bijdrage (53) dat een Amerikaanse onderzoeker (Mac Callum) als een goede verhouding van ijs tot vis (gerekend naar het gewicht) 1 : 3,8 aanbeveelt ; zijzelf houden als verhouding 1 : 3 voor. Deze cijfers gelden voor geïsoleerde en vóórgekoelde ruimen waarin alles van metaal is. Bij geïsoleerde ruimen met houten kieschotten en houten beschieting stijgt het verbruik tot 1 : 2,25 en wanneer de isolatie onvoldoende is en het visruim te wensen overlaat, kan de verhouding tot 1 : 1,5 oplopen (54). G.A. Reay en J.M. Shewan vermelden verder (55), dat Britse trawlers van 50 tot 65 m lengte, die gemiddeld reizen maken van 20 dagen, ongeveer 90-110 ton ijs meenemen voor vangsten die schommelen tussen 75 en 200 ton (in 1956 gemiddeld ca 110 ton). Van het meegenomen ijs wordt dan 70 à 80 ton gebruikt voor een gemiddelde vangst. Deze hoeveelheid blijkt voldoende te zijn. Een groot aantal waarnemingen in de jongste jaren heeft aangetoond, dat bij het lossen de temperatuur van de aangevoerde vis (vnl. kabeljauw) tussen - 0,6° en 5,6° C schommelde en dat de helft van de gemeten waarden tussen deze twee uitersten lag.

Andere opzoekers geven als aanwijzing omtrent de behoefte inzake ijs aan boord een verhouding van 50 à 100 kg ijs voor 100 kg vis (56) ; nog andere vermelden voor diepzeetrawlers 2 hoeveelheden ijs tegen 3 hoeveelheden vis (57).

Over de verhouding ijs-vis werden op de geënkquêteerde vaartuigen **uiteenlopende cijfers bekomen**. In tabel 6 zijn de verhoudinggegevens opgenomen ; tevens worden enkele elementen vermeld die op de verhouding een invloed kunnen hebben.

Het geven van een verklaring van de cijfers uit tabel 6 lijkt onmogelijk wegens het feit dat talrijke factoren op de verhouding ijs-vis een invloed hebben. In het Rapport over de behandeling van de vis bij het lossen en de verkoop zullen de verhoudingscijfers echter getoetst worden aan de resultaten van de organoleptische keuring. Dit zal toelaten de verhouding ijs-vis beter toe te lichten.

Bij de verhouding ijs-vis moet ook rekening gehouden worden met het verlies van ijs tijdens de heenreis en het vissen, met het ijs dat nodig is om de warmte van de schotten, wanden, enz. op te vangen, alsook met de afstand tussen de bovenste ijslaag en het dek. Op de invloed van deze factoren moet een bijzondere nadruk gelegd worden.

Aan boord van de Belgische vissersvaartuigen wordt brokken- en cylinderijs gebruikt ; in bepaalde landen wordt ook schilferijs en sneeuwvijs aangewend (58). Men neemt aan dat grove brokken ijs, wegens de scherpe kanten, de vis kwetsen en het binnendringen van de bacteriën vergemakkelijken. **In verband met de koeling blijkt evenwel geen verschil te bestaan tussen grote en kleine brokken ijs ; de gesmolten hoeveelheid ijs is niet afhankelijk van de afmetingen van de ijsbrokken (59).** Hoofdzakelijk is de hoeveelheid ijs die gebruikt wordt en de manier van verdeling tussen de vis. Nochtans wordt het ijs beter in contact gebracht en gemakkelijker tussen de vis gemengd wanneer het fijn gestampt is.

Het ijs in sneeuwvorm blijkt ook goede resultaten te geven, doch de sneeuwlaag heeft de neiging tot barsten tijdens de opslag, zodat het gevaar bestaat dat de vis niet meer volledig gedekt blijft.

Het is vanzelfsprekend dat het ijs moet vervaardigd worden uit **zuiver water**.

Met het koelen wordt door het smeltwater ook een **zekere « uitloging » van de vis verkregen** (60). In het smeltwater dat langs de vis zijpelt en op de duur ook intrekt, lost een gedeelte van de zouten en wat oplosbaar eiwit uit het visvlees op. Dit leidt in de eerste plaats tot een vermindering van de kwaliteit, daar vooral ook enkele aromatische bestanddelen uit het visvlees verdwijnen. Bij langer bewaarde vis worden echter ook ontledingsproducten en rottingsbacteriën door het smeltwater opgenomen en weggespoeld en het is waarschijn-

lijk mede hierdoor dat in ijs bewaarde vis van 0° C enige dagen langer houdbaar is dan in lucht gekoelde vis van dezelfde temperatuur.

Opzoekingen op Britse treilers (61) hebben uitgewezen dat de vangst gemiddeld 7 % van zijn gewicht verliest bij reizen van 18 tot 24 dagen. Volgens de opzoekingen wordt het gewichtsverlies groter naargelang de vis ouder en de visstapel hoger wordt. Na een opslag van 18 dagen bleek het gewichtsverlies op de bodem van een visstapel van 1,2-1,5 m hoogte 14 % te bedragen tegen 3 % aan de bovenkant.

De mate van uitloging is ook afhankelijk van de hoeveelheid smeltwater en dus onrechtstreeks van de temperatuur in het visruim (62). Immers, door de temperatuur in het ruim laag te houden, zal het ijs slechts langzaam smelten, zodat minder uitloging zal plaats hebben.

Bij de opslag van de vis in ijs treedt een voortschrijdend verlies op, gevolgd door een langzaam bederf, zelfs bij 0° C. Het ijsen van de vis is dus slechts **een begrensd bewaringsmiddel**. Daarom worden om de vis te koelen ook andere procedés dan zoetwaterijs aangewend. De koeling kan namelijk ook geschieden door middel van (a) zoutwaterijs, (b) pek, (c) mechanisch gekoelde visruimen, (d) diepvries aan boord. In bepaalde landen worden ook conserverende middelen toegevoegd bij het ijs of bij het water waarin de vis gewassen wordt. Volledigheidshalve wordt op deze methodes even gewezen, alhoewel moet opgemerkt worden dat op de Belgische vaartuigen deze procedés — met uitzondering van het mechanisch gekoeld visruim — niet worden toegepast.

xxx

REFERENTIES

- 43) J. Van Mameren — Enige problemen bij het koelen van zeevis — in Het Landbouwtijdschrift, n° 1, 1957, blz. 53.
- 44) Zie blz. 20.
- 45) Het « Torry Research Station » beveelt 9 tot 12 inch aan - zie C.L. Cutting, G.C. Eddie, G.A. Reay en J.M. Shewan - The Care of the Trawler's Fish — London, H.M.S.O., 1953, blz. 9.
- 46) Onder benne wordt bedoeld een scheepsbenne van 35 kg.
- 47) C.L. Cutting, G.C. Eddie, G.A. Reay en J.M. Shewan — The Care of the Trawler's Fish — London, H.M.S.O., 1953, blz. 5.

Tabel 6 — De verhouding ijs-vis, met enkele bijkomende elementen (a)

Visgrond	Verhouding ijs-vis (ijs+vis = 100)	Duur van de reis (dagen)	Grootte van de vangst (in kg)	Gemiddelde temperatuur aan dek (°C)	Gemiddelde temperatuur van het water	Gemiddelde duur dat het visruim open blijft
Noordzee-zuid						
Vaartuig 1	63-37	3	747	16°5	15°6	30'
2	(b)	—	—	—	—	—
3	(b)	—	—	—	—	—
Noordzee-midden						
Vaartuig 1	65-35	6	13.322	16°3	16°4	25'
2	62-38	8	5.849	15°1	16°4	13'
Witte Bank						
Vaartuig 1	52-48	13	3.371	16°	16°1	14'
2	40-60	15	2.973	17°5	15°5	15'
Noordzee-noord	38-62	14	31.038	12°1	12°8	35'
Moray-Firth	52-48	14	8.892	13°7	13°	23'
Kanaal	52-48	10	5.939	14°1	15°1	13'
Bristol-Kanaal						
Vaartuig 1	67-33	15	5.322	17°	16°1	11'
2	53-47	18	7.426	14°7	16°1	17'
Smalls						
Vaartuig 1	60-40	15	9.618	17°	16°	25'
2	54-46	18	12.614	15°5	16°	17'
IJsland						
Vaartuig 1	36-64	19	76.741	7°	7°7	50'
2	32-68	21	84.830	9°1	7°7	28'

(a) Enkel gegevens over bodemvis.

(b) Geen gegevens konden verzameld worden.

48) F. Bramsnaes — Handling and Chilling of Fresh Fish on vessels at sea — in F.A.O. Fisheries Bulletin, vol. X, n° 1, 1957, blz. 30-31 en H. Einarsson — Manutention et traitement du poisson destiné à la congélation — in « Le Poisson Congelé » — Agence Européenne de Productivité — Parijs, 1956, blz. 62.

49) Zie Mac Callum in Bulletin of the Fisheries Research Board of Canada — 1955, blz. 103.

50) Zie P. Hovart, met medewerking van R. Boels en C. Gilis — Garnalenvisserij en Garnalenvissers - Studiereizen - Ministerie van Landbouw, Commissie voor T.W.O.Z. - Brussel 1960.

51) Opzoekingen in Groot-Brittannië verricht, wijzen zelfs op een gewichtstoename (1 à 2 %) — De Visserijwereld, n° 42, 1955, blz. 5.

52) C.L. Cutting, G.C. Eddie, G.A. Reay en J.M. Shewan — The Care of the Trawler's Fish — London, H.M.S.O., 1953, blz. 11.

53) G.A. Reay en J.M. Shewan — The Care of the Catch — Een bijdrage tot het 2de Kongres over ontwerpen en bouw van vissersvaartuigen (F.A.O.) — Rome, 1959, blz. 9.

54) op. cit., blz. 10.

55) op. cit., blz. 11

56) M. Boury — Her bewaren van vis door middel van de koude — in Landbouwtijdschrift, n° 1, 1957, blz. 59.

57) J.O. Traung — Fishing Boats of the world — Londen, 1955, blz. 264 en P.H. Lecler — La Chaîne du froid et les produits de la pêche — in La Pêche Maritime, n° 12, 1958, blz. 829.

58) Zie P. Hovart, met medewerking van R. Boels, en C. Gilis — Garnalenvisserij en Garnalenvissers - Studiereizen - Ministerie van Landbouw, Commissie voor T.W.O.Z. - Brussel 1960.

59) D.L. Nicol — No one ice is better than any other — in Fishing News, 16, 23 en 30 mei 1958.

60) J. Van Mameren — Koel- en vriesproblemen in de visserij — in De Visserijwereld, n° 34, 1957, blz. 3.

61) C.L. Cutting — Loss of Weights and Shrinkage of Iced Fish on Trawlers — in Fishing News, n° 1975, 1951, blz. 10 en G.A. Reay en J.M. Shewan — The Care of the Catch — Een bijdrage tot het 2de Kongres over ontwerpen en bouw van vissersvaartuigen (F.A.O.), Rome, 1959, blz. 11.

62) Het koelen van vis — in De Visserijwereld, n° 38, 1956, blz. 5.

63) F. Bramsnaes — Handling and Chilling of fresh fish on vessels at sea — in F.A.O. Fisheries Bulletin, vol. X, n° 1, 1957, blz. 31 — J. Van Mameren — Koel- en vriesproblemen in de Visserij — in De Visserijwereld, n° 34, 1957, blz. 5 — M. Boury — Het bewaren van vis door middel van de koude — in Landbouwtijdschrift, n° 1, januari 1957, blz. 64-65.

(Vervolg toekomstige week)

PAKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

Uurtabel voor de week van 26 maart tot 1 april 1961.

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 10 u. (1) en te 14.45 u.

Afvaarten uit Dover : alle dagen te 12.10 en 17.10 u. (1).

In de nacht van 30 op 31 maart 1961 bijkomende afvaart te 1.45 u. (1).

(1) vervoert ook auto's.

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 13.45 u.

Afvaarten uit Dover : alle dagen te 12 u.

Ongeval op zee

Tijdens de visvangst, sloeg de korre van de N.27 «De Zeven Kinderen» van schipper Leopold Beschuyt vast. Tijdens het manoeuvreren om deze los te krijgen, brak de as van de winch. Naderhand kon de bemanning nochtans het net met de hand aan boord hijsen. De visvangst diende echter stopgezet te worden. — N.

Verkocht

Wij vernemen dat bij uitscheiding van bedrijf, dhr Louis Van de Woude, reder, zijn vaartuig O.165 «Hendrik Conscience» verkocht heeft aan dhr Godens August, oud eigenaar van de Z.446 «Smarapaan», vergaan op de Franse kust.

De nieuwe mede eigenaar is dhr Vieren, zoon van Alex Vieren.

HUBERT DOENSEN IS NIET MEER



De Heer Ingenieur Hubert DOENSEN was sedert tien jaar technisch directeur bij de N.V. LES FRIGORIFERES DU LITTORAL. Zoals iedere zondagmorgen liep hij zondag 11. even bij de FRIGORIFERES binnen om na te gaan of alles normaal draaide. Kort nadien kwam hij voor het noenmaal met zijn echtgenote te DEN HAAN thuis, voelde zich plots onpasselijk en stierf.

Het laatste levensuur van de Heer DOENSEN werd aldus het résumé van zijn hele leven dat helemaal was gericht enerzijds op zijn huis met vrouw en kinderen en anderzijds op zijn werk.

Hij was een harde doorbijtende werker. Op 65-jarige leeftijd was zijn hoog tempo niet het minst geminderd.

Hij had een zeer uiteenlopende en diepgaande ondervinding opgedaan in technische fabrieksleiding als ingenieur-frigorist.

Allen die hem hebben gekend en met hem hebben samengewerkt, zullen van hem een blijvende herinnering bewaren van een zachtmoedige, vriendelijke, moedige en rechtschapen man, die bij iedereen sympathie inboezemde, omdat hij ieder mens als een ware medemens bejegende.

Woensdagmorgen werd hij te Den Haan onder een zeer grote toeloop van volk begraven.

Ons blad biedt aan zijn familie en aan de Frigorifères du Littoral zijn innige deelneming aan.

IN HET ZEEMANSTEHUIS «PATER PYPE»

En zo krijgen we wederom de laatste filmvertoning van dit winterseizoen. We zorgen steeds voor iets speciaals om het seizoen af te sluiten. Maar ditmaal zal het zeker en vast de moeite lonen en niemand, die liefhebber is van schepen en scheepsbouw, mag dit missen.

Wat de bouw van een schip voorafgaat, hoe men start met een nieuwbouw, hoe 't vaartuig groeit en tenslotte met Gods zegen in zee wordt gestuurd: dit alles zullen U de heren Seghers leren en tonen aan de hand van een zelf-opgenomen documentaire film in kleuren over de Johnny O.333.

Verder krijgen we dan nog een reisverhaal in kleurfilm en tot slot een stukje leven uit de Paster Pypeschool.

Zoals U ziet een niet alledaags programma, rijk gevarieerd en buitengewoon leerzaam.

Hoe het groeide zult U zien op dinsdag 28 maart in onze zaal « 't Zal Wel Gaan » van het Zeemans-tehuis en dit om 20 u.

Allen hartelijk welkom op onze slotvertoning en tot het volgende winterseizoen...

STAD OOSTENDE

Studie van deurwaarder OPSOMER E. Beernaertstr., 59, OOSTENDE

UITZONDERLIJKE OPENBARE VERKOPING

GALERIJ STAMPAERT PVBA

zal openbaar verkopen op MAANDAG, 27 MAART 1961 te 14 uur stipt, in de zaal « 't Witte Paard » Van Iseghelelaan, 67, Oostende, hetgeen volgt aan de gewone voorwaarden mits kontante betaling :

Prachtige vitrine in eik L. XIV in twee delen. - Vitrine in Vernis Martin en marqueterie Napoleon III. - Commode L. XV en L. XVI. - Buffet in twee delen van het tijdperk L. XIV. - Kleine kleerkast van het tijdperk L. XIV. - Kast in twee delen van het tijdperk L. XV. - Twee zetels van het tijdperk L. XVI. - Dressoir tijdperk L. XV (2 deuren). - Crédence van het tijdperk L. XIII geïncrusteerd met ivoor, collectiestuk. - Gesculpteerde crédence in notenwortelhout Ch. X. - Uitzonderlijk Vlaams bahut met 6 panelen van de XVIIIe eeuw. - Stijlcommodes L. XIV, L. XV en L. XVI in marqueterie. - Commodes secretairen en kleine Engelse meubelen. - Boekenkast Georgian en Regency. - Commodes Regency en Georgian. - Engelse tafels. - Prachtige Engelse library-table. - Engelse vitrines van het tijdperk. - Kleine meubeltjes en tafeltjes in Vernis Martin. - Meubelen in Chinese lak. - Chinese paravents geïncrusteerd met nacre en ivoor. - Engelse zetels van het tijdperk. - Stijlzetels L. XIV, L. XV en L. XVI overtrokken met zijde en velours. - Zetels L. XV polychrome overtrokken met zijde.

Mobilieren : Eetkamer néo-empire in pallisander. - Slaapkamer Chippendale in notenwortelhout. - Slaapkamer in gris de Versailles. Eetkamer Chippendale in notenwortelhout.

Tapijten : Prachtige verzameling van Oosterse en Chinese tapijten : Ning-Hsai, Lan-Chow, Pao-Tou, Peking, Tebriz, Kirman, Melayar, Kechan, Isphahan, Bidjar, Bachtayar, Khamsch, Songhor, Heriz, Sarough, enz.

Ivoren en Jaden : Uitzonderlijke verzameling van Chinese jaden, ivoren en quartzen van de XVIIIe en XIXe eeuw.

Porseleinen : Mooie verzameling van diverse porseleinen : vazen, potichen, coupon, theekannetjes, plats, schotels in Chinees porselein van het tijdperk Kang-Hsi, Kia-Ching, Tung-Chih. - Delfs porselein van de XVIIIe eeuw. Groepen vazen, statuetten in Saksisch porselein Dresden, Meissen en Rudolstadt.

Diversen : Luchters in kristal L. XIV, L. XV en L. XVI. - Luchters in Saksisch porselein. - Klokken en cartels in bouille L. XIV, L. XV en L. XVI. - Bronzen.

Schilderijen van gekende meesters.

TENTOONSTELLING : ZATERDAG 25 MAART 1961 van 14 tot 18 h en ZONDAG 26 MAART van 10 tot 12 h en van 14 tot 18 h. (10.052N—3.040W)

oostendse markt en vismijnecho's

In tegenstelling met de voorgaande weken, moest er deze week een aanzienlijke vermindering van de aanvoer worden vastgesteld. Hiervoor zijn eerst en vooral de minder gunstige weersomstandigheden die we voor een paar weken kenden, toen de dichte mist de meeste vaartuigen twee dagen aan de kaai hielden, waardoor deze slechts de vrijdag konden uitvaren, hetgeen te laat was om na een normale reis terug aan de afslag te zijn. Deze schepen bleven dus op de visserij en zullen volgende weken komen verkopen. Hierdoor bestaat het gevaar dat de laatste week van de vasten overlast zal zijn en dat het een slecht besluit zal worden, dit dan wat de prijzen betreft.

Een andere oorzaak was dat op de visserij zelf, vooral op IJsland, bij ongunstige weersomstandigheden moest gewerkt worden, hetgeen de visserij in zulke mate bemlemde, dat vangsten aangevoerd die amper 250 en 300 bennen bevatten. Normaal moet minstens het dubbele worden gevangen. Alleen de grootste schepen konden een normale vangst binnen-

brengen.

Toch bleek dat er verschillende soorten in voldoende mate werden aangevoerd en dan bijzonder kabeljauw, schelvis en koolvis. Deze soorten daalden in prijs van maandag naar woensdag. Voor de andere soorten werden daarentegen veel betere noteringen geboekt en hier moeten vooral tong, platvis en rog worden vermeld. Het gevolg was dat de opbrengsten voor sommige schepen en vooral de IJslanders, ver van renderend waren. Hier was zelfs een vaartuig die na een normale reis de 100.000 F niet kon bereiken, waar normaal en om uit de kosten te komen, minstens het dubbele moet besomd worden.

Van de 7 schepen die van IJsland kwamen verkopen, waren er 4 die beneden de 200.000 F bleven. In deze nochtans voor de ronde vis, beste tijd van het jaar, ziet het er voor deze schepen zeer benard uit, te meer dat steeds meer visgebieden rond IJsland verloren gaan en verboden worden voor de buitenlandse vissers.

Was het voor de voornoemde categorie zeer slecht in de voorbije

week, dan konden de Kanaalschepen het tegendeel beweren en hun reis met een flinke besomming besluiten. Bij deze schepen wordt nu echter een verandering in de samenstelling van de vangst waargenomen, in die zin dat tongen en roggen minder gebracht worden en de ronde vissoorten meer.

De kustvisserij boekte ten overstaan van verleden week ook een aanzienlijke achteruitgang. Er kon praktisch maar één dag worden uitgevaren en dan nog door een zeer beperkt aantal schepen. Aldus was er wel sprake en garnaal maar dan in een hoeveelheid die nauwelijks het vermelden waard is. Ook voor deze mensen was het een poeve week.

De totale aanvoer werd door 42 vaartuigen op de markt gebracht en bestond uit 10.475 bennen vis, 25.150 kg tong en 600 kg kreeft.

Door de IJslanders werden 5.050 bennen aangevoerd, hetzij gemiddeld ca 720 bennen per schip. Als men weet dat door 2 grote schepen reeds 3.200 bennen aangevoerd werden, dan blijft er voor de kleine IJslanders niet veel meer over. Er is dan ook niets ver-

wonderlijks aan dat de opbrengsten de laagste waren die ooit werden geboekt door deze schepen na normale reizen. De beste uitslag en zo ongeveer de enige die bevredigend kan genoemd worden was voor de O.299: 812.000 F. De laagste uitslag was voor de O.228: 96.000 F. In die zin werden dus toch records geklopt.

Drie vangsten van de Noordzee, alle op de eerste verkoopdag. Een van deze drie vangsten was bijzonder omvangrijk en bevatte ca 550 bennen. Het was dan ook voor dit schip een zeer mooie reis, ook al waren de prijzen voor witte kabeljauw zeer middelmatig en zelfs laag. De hoogste besomming hier was voor de O.231 die 341.000 F besomde, waar het laagste cijfer van deze visgrond voor de O.329 werd genoteerd: 125.000 F.

Soorten die in de voorbije week veel minder werden gebracht, waren deze van het Kanaal. Niet zo zeer kabeljauw en gullen maar wel rog en tong. Nu was het zo dat de lagere prijzen voor de ronde soorten hier werden goedge maakt door de betere noteringen voor rog, tong en de meeste andere soorten. Dit is trouwens een voordeel van de Kanaalvisserij dat er altijd een of meer dure soorten bij de vangst zijn. Aldus werden door deze schepen ook nu weer mooie uitslagen geboekt waarbij de Z.405 met de hoogste prijs ging lopen: 310.00 F. De laagste uitslag van deze visgrond was voor de O.183 die toch ook nog 142.000 F lukte. Hier dus allemaal opbrengende reizen. Voor de westvissers was het deze week eveneens beter, niet zo zeer wat de vangsten dan wat de prijzen betreft.

In verhouding tot de andere weken was het aantal witte bankers dit keer tamelijk groot. Dank zij de goede prijzen voor platvis en tongen bekomen, werden door deze schepen ook goede resultaten bereikt, dit dan steeds in verhouding tot wat gelost werd. Platvis steeg opnieuw tot boven de 20 F per kg en tongen bereikten woensdag weer de 60 F.

De verdere aanvoer werd gebracht door twee Kreeftenputters en een Oostschip. De vangsten van deze schepen waren niet bijzonder groot maar op de sluitingsmarkt toch groot genoeg om renderende opbrengsten te verzekeren. Voor tong werd toen immers tot 66 F betaald.

ZATERDAG 18 MAART

Oost	Tongen			
Z.530	12	50	1300	68.955
West	Tongen			
O.532	2	30	300	18.860
O.261	2	20	250	14.410

MAANDAG 20 MAART

O.237	21	350	—	138.170
O.299	18	1600	—	812.655
O.89	21	600	—	273.342

Kanaal

Z.443	16	350	1400	268.520
O.384	14	300	1000	191.220
Z.405	14	400	1500	310.900
O.191	14	150	1500	151.850
O.312	14	300	2000	272.180
Z.745	16	200	1300	176.210
O.183	13	250	400	142.930
Noordzee				
O.329	16	200	—	125.990

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	18-3-1961	20-3-1961	21-3-1961	22-3-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	43,20-44,40	41,40-45,—	41,—46,—	43,40-48,80
3/4 tongen — 3/4 sole	42,60-43,—	43,60-47,—	43,40-53,—	53,80-58,60
Bloktongen — Sole moyenne	43,—43,20	44,20-51,20	48,—55,—	57,60-63,20
Voor-kleine — Toute petite	43,60-44,—	45,60-53,80	52,—57,—	59,40-66,—
Kleine — Petite	35,20-38,—	36,20-41,—	43,20-46,—	48,60-56,80
Tarbot, groot — Turbot, gros	39,—	42,—43,—	37,—42,—	39,—47,80
Middel — Moyenne	33,10	32,—41,—	—	34,—38,—
Kleine — Petite	—	27,—30,—	—	29,—30,—
Griet — Barbue	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—
Schol — Plie	—	—	—	—
Grote iek — Grosse	4,20	8,50	7,40-10,—	8,—10,—
Kleine iek — Petite	4,—	12,—	8,60-15,—	15,—
Iek 3e slag — 3e sorte	4,80	12,—	8,60-18,—	20,—21,—
Platjes — Toute petite	5,—	19,—	19,—21,—	22,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	4,— 5,20	5,— 6,40	4,60-11,60	13,40-15,—
Middel — Moyen	—	11,60	—	15,—17,—
Kleine — Petit	—	9,40- 9,80	—	18,40
Heek, grote — Merlu, gros	—	6,40- 7,60	—	13,60
Middel — Moyen	—	—	20,—22,50	25,—
Kleine — Petit	—	—	16,—	12,—16,—
Rog — Raie	—	—	—	10,20
Rode poon — Perlon	—	7,60-15,80	9,—17,20	14,—20,—
Grauwe poon — Grondin	—	16,—	17,—	—
Kabeljauw — Cabillaud	—	6,—	—	—
Gullen — Petit cabillaud	13,—	8,40-17,60	9,60-15,—	9,—
Hozemondhamme — Baudroie	—	6,60- 9,40	7,—11,40	10,—17,80
Wijting — Merlan	—	29,—34,—	30,—36,—	8,80-10,40
Schar — Limande	3,— 4,—	4,80- 8,80	3,— 7,20	30,—32,40
Steenschol — Sole limande	—	—	4,—	4,40- 9,20
Zeehaai — Aiguillat	—	—	—	13,—
Hondshaai — Rousette	—	11,40-19,—	12,20-17,40	15,—20,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	—	10,—	15,—	15,—
Makreel — Maquereau	—	10,—	14,—	11,—
Horsmakreel — Saurel	—	—	—	—
Rode knorhaan	—	—	—	—
Keilrog — Raie radiée	—	19,—20,—	10,20-18,—	11,80-20,80
Zeekreeft — Langoustine	—	10,20-18,40	14,—24,—	16,—23,—
Schaat — Flotte	—	—	—	29,30
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	—	12,—16,20	10,—18,50	14,—22,80
Lom — Brosme	—	—	—	—
Kongeraal — Congre	—	—	—	—
Leng — Lingue	—	4,70- 8,—	5,— 7,—	7,—
Schartong — Cardine	—	7,60- 9,—	7,40- 8,80	8,60- 9,—
Volle haring — Hareng	—	17,—18,—	15,—18,—	18,—22,60
IJle haring — Hareng guai	—	—	—	—
Haringshaai — Latour	—	—	—	—
Steenholk — Tacaud	—	—	—	—
Heilbot — Flétan	—	2,40- 2,80	3,— 5,20	3,60- 4,20
Koolvis — Colin	—	38,—55,60	—	—
Steur — Esturgeon	—	9,—11,20	9,—	10,—11,80
Zeewolf — Loup de Mer	—	—	—	—
Pollak — Lieu jaune	—	10,80	—	—
Zonnevis — St Pierre	—	12,—12,20	10,—15,—	12,40-16,80
Koningsvis	—	—	28,—	18,—33,—
Hondstong — Plie cynoglosse	—	—	29,—	—

O.231	16	550	—	341.390
O.215	16	300	—	151.880
West				
O.806	6	40	200	36.200
N.210	8	50	1000	70.880
O.152	7	40	100	24.700
O.267	8	120	—	61.490
N.715	8	60	200	45.820
Z.528	6	50	200	31.110

DINSDAG 21 MAART

IJsland				
O.80	18	1600	—	639.710
O.228	18	250	—	96.660
O.292	18	300	—	103.160
O.224	18	350	—	179.350
Kanaal				
O.266	13	375	800	208.920
Z.22	13	150	1800	197.480
O.69	11	350	100	172.000
Witte Bank				
Z.540	15	50	1500	125.895
Z.547	12	70	1600	151.560
O.256	11	25	1500	88.800
West				
O.225	10	80	300	62.070
O.148	10	120	—	91.100
O.147	4	30	300	46.300
O.185	5	40	200	43.230
O.128	5	60	—	54.510
Kreeftenput				
		Tongen		
Z.550	9	20	600	75.690

WOENSDAG 22 MAART

Kanaal				
		Tongen		
O.120	12	265	400	219.620
O.227	13	300	300	209.010
O.346	11	100	1000	151.670
Kreeftenput				
Z.514	10	50	700	84.010
Witte Bank				
O.21	11	30	1600	105.880

POVERE ZATERDAGMARKT

Alhoewel er verschillende schepen aan de afslag waren op zaterdag van deze week, was de aanvoer toch niet bijzonder groot. Er was inderdaad slechts één midden-slagvaartuig, de rest waren kust-vaartuigen. De vangst van de Z.530 die een redelijk lange reis naar de Oost maakte, was niet bijzonder groot al bevatte ze dan ook ongeveer 1.300 kg tong. Tongen kregen buiten verwachting niet veel betere prijzen dan verleden week, dit nochtans met een aanvoer die de volgende dagen niet bijzonder groot zal zijn. Gemiddeld werd voor tong ongeveer 40 F betaald hetgeen op zich zelf geen slechte prijs, kan genoemd worden, maar die toch te laag is om met zulk een vangst tot een renderend resultaat te komen. Waren voor tongen en tarbot de prijzen nog menselijk, platvis, wijting en wat aan andere soorten werd binnengebracht was erg goedkoop zodat de uitslag uiteindelijk maar 68.955 F bedroeg.

De kleinere schepen deden het in zeker opzicht beter en besomden cijfers die wel als renderend kunnen beschouwd worden. De vangsten van deze schepen begonnen weer stilaan groter te worden en gaan ook weer meer tong bevatten. Waar de garnaal nog steeds op zich laat wachten kan er dus wel verwacht worden dat er niet te veel schepen op garnaal zullen varen, zolang de visvangst iets opbrengt. en dat is nu al weer het geval.

MAANDAGMARKT SCHAARS BEVOORRAAD

Dit dan altijd in vergelijking met wat de voorgaande weken op de eerste verkoopdag werd aange-

voerd. In plaats van 8 tot 10.000 bennen vis kregen we er dit keer maar een kleine 6.000. Ook de tongaanvoer was veel kleiner en daalde tot bijna 10.000 kg. Het aantal schepen was vanzelfsprekend ook beduidend kleiner aangezien er slechts 18 verkochten. Was de aanvoer klein, ze was toch goed gevarieerd en vooral ronde vis werd nog veel gebracht. Daarentegen was er een tekort aan rogsoorten en aan platvis. Tongen die er niet veel waren stegen niet zo erg in prijs, dit door de prijsregulering invoer. Toch waren er tongen die tot boven de 50 F per kg stegen. De opbrengsten waren voor de meeste vaartuigen wel bevredigend, althans voor meer dan de helft. Hierbij mogen al de Kanaalschepen gerekend worden, een paar Westschepen, twee IJslanders en een Noordzeeschip. Best van al waren de opbrengsten toch ook dit keer voor de Kanaalschepen.

VEEL SLECHT WEDER OP IJSLAND

Hiervan hadden vooral de kleine IJslanders veel te lijden, want de vangsten van deze schepen waren werkelijk miniem. Na een reis van meer dan 20 dagen kon de O.237 inderdaad toch maar een kleine 400 bennen lossen. Veel beter was het ook voor de O.89 niet die evenwel nog 600 bennen in de markt kon zetten. Best was het dit keer voor de grootste IJslander, de O.299 die een vangst van circa 1.600 bennen loste en hierdoor dan ook een renderende opbrengst kon bereiken : 812.655 F. Dit is zeker een van de weinige grote IJslanders die dit jaar nog geen slechte reis heeft gemaakt. Spijtig dat dit keer de prijzen aan de lage kant waren, bijzonder voor schelvis en kabeljauw, de meest gebrachte soorten, zoniet zou er ook dit keer bij het miljoen besomd zijn. Schelvis was inderdaad goedkoop en kreeg als hoogste prijs 850 F tegenover 1.200 F vorige week. Voor kabeljauw was 670 F de hoogste notering, de meeste echter werden veel goedkoper afgezet. Voor de schepen met kleine vangsten was het dan ook minder dan niets, zie maar de opbrengst van de O.237 : 138.170 F.

MEER NOORDZEEVIS DAN GEWOONLIJK

Op één dag meer dan 1.000 bennen Noordzeervis is iets dat de laatste maanden niet zo dikwijls meer voorkwam. Maandag werden echter 1.050 bennen van deze visgrond binnengebracht. De prijzen waren voor witte kabeljauw zoals gewoonlijk aan de lage kant, zodat ook hier met kleinere vangsten niet veel te bereiken was. Voor de O.231 werd verreweg de hoogste opbrengst geboekt. Deze was zelfs het dubbele van de volgende en beliep 341.390 F. Het laagste cijfer, veel te laag om zelfs maar bevredigend te kunnen genoemd worden was voor de O.329 : 125.990 F.

MEER RONDE VIS VAN HET KANAAL

« Slechts » zeven Kanaalschepen waren aan de afslag. Deze losten middelgrote en zeer grote vangsten, hetgeen van aard was om de opbrengsten op dezelfde wijze te doen variëren. Het vermelden waard is zeker wel dat deze schepen thans veel meer ronde visvoor-

ten aanvoeren, bijzonder kabeljauw en gullen, iets wat trouwens op de woensdagmarkt van verleden week al kon gemerkt worden. Dit zal trouwens ook wel een van de oorzaken zijn van de lagere prijs van de Noordzee kabeljauw. Immers wie Kanaalkabeljauw koopt, zal geen of in elk geval minder andere nodig hebben. Omwille van de mindere kwaliteit van deze kabeljauwsoort werden hier nog lagere prijzen betaald. Was er meer ronde vis dan waren er vooral minder roggen en ook minder tongen. De prijzen voor deze soorten gingen als gevolg hiervan stijgen, prijsstijging die vooral voor de roggen aanzienlijk an genoemd worden. Tarbot hield hetzelfde prijspeil evenals steenschol, schotse schol en de meeste andere weinig aangebrachte soorten. Wat de kleine vis betreft, hier begon wijting reeds van bij de in zet zeer laag om naarmate de markt vorderde, steeds dichter bij het opvangpeil te komen. Ulatjes, zeehond, haaien, kleine gullen en knorhaan werden vlot en renderend verkocht. De opbrengsten schommelden van 142.930 F voor de O.183 (iets wat voorzeker lang geleden was) naar 310.900 F voor de Z.405 (de hoogste Kanaalopbrengst van dit jaar).

De rest van de aanvoer kwam van de westschepen, en ook hier waren er minder dan verleden week maandag. Voor roggen en keilrog werden dus hogere prijzen betaald hetgeen niet belette dat de meeste uitslagen nogal laag uitvielen. Het moet zijn dat het momenteel op de west niet veel bijzonders is, want na tamelijk lange reizen, worden geen danig grote vangsten binnengebracht. Alleen de N.210 kon een mooi reisje maken dank zij een flinke hoeveelheid tongen van even boven de 1.000 kg. Het was ook dit schip dat het beste resultaat boekte : 79.880 F. De laagste opbrengst was spijtig genoeg eens te meer voor de O.152 : 24.700 F.

KUSTVISSERIJ LAMGELEGD

Het slechte weder dat vorige week vrijdag begon en verslechterde naarmate de dagen voorbijgingen was van aard om de activiteit van de kustvisserij tot een minimum te herleiden. Alleen vrijdag werd nog sprot aangevoerd en dit door een koppel, het einge dat er die dag nog op uit getrokken was. Dat het geen slecht gedacht was bleek uit de opbrengst. Voor ongeveer 1.300 kg werd inderdaad bijna 9.000 F besomd hetgeen als dagopbrengst verre van mis is en nog heel wat beter dan wat door de garnalvisserij wordt bereikt. De volgende dagen kon echter van uitvaren geen sprake meer zijn, evenmin trouwens als voor de visen garnalvaarders. Garnaal werd anders al door een tiental schepen nagejaagd, zij het met geen bijzonder schitterend resultaat. Het blijkt nog steeds dat de boomkorvisserij veruit de beste resultaten boeken. Dank zij de kleine aanvoer blijft de garnaalprijs hoog.

De visvaarders deden het ook al beter dan voor een paar weken en brachten reeds redelijk grote vangsten binnen. De hoeveelheid tong werd hier bovendien groter zodat ook de opbrengsten stegen. Ook voor deze mensen is het spijtig dat de weersomstandigheden stok-

ken in de wielen staken, terwijl het voor de sprotvisserij wel eens zou kunnen zijn dat het sprotseizoen volledig werd afgesloten.

NOG MINDER VIS OP DINSDAG

Zestien schepen in plaats van achttien en 2.000 bennen vis minder, dit ten opzichte van de maandagmarkt. Voor bepaalde soorten had dit een prijsstijging tot gevolg, andere soorten bleven op hetzelfde peil van maandag en werden zelfs iets goedkoper verkocht. Dit laatste was het geval met de kabeljauw en de schelvis alsmede de koolvis van IJsland. Betere prijzen werden betaald voor platvissoorten, rogvarianten en tong-sortering. Hierdoor waren het vooral de schepen met zulke vis die renderende reizen maakten. De meebrengen, waren de besten en Kanaalschepen die van alles wat besomden van 172.000 naar 208.000 F. Tongen stegen vandaag tot 57 F per kg en bereikten een gemiddelde prijs die een flink eind boven de 40 F per kg bleef. Platvis steeg tot 21 F per kg terwijl platjess tot 580 F werden betaald. Hierdoor konden ook de Witte Bankers met eerder kleine vangsten nog een mooi resultaat bewerken. De beste uitslag was hier voor de Z.547 die 151.000 F besomde, terwijl het laagste cijfer hier werd besomd door de O.256 : 88.800 F.

STEEDS MINDER VAN IJSLAND

De vangsten van IJsland waren dinsdag kleiner dan maandag. De reizen waren niet zo lang en de kwaliteit dooreen genomen beter. De uitbreiding van de territoriale wateren laat steeds grotere gevolgen na. Thans worden vangsten binnengebracht die 96.000 F opleveren wat voor eenieder duidelijk te weinig is en veel te weinig. Het kan eigenlijk moeilijk anders wanneer vangsten gelost worden van 250 en 300 bennen en dat voor zulke vangsten dan nog lage prijzen worden betaald. De minst slechte uitslag van deze visgrond was voor de O.224 met 175.000 F. Wat de grotere categorie IJslanders betreft, hier was het enigszins beter, ten opzichte van maandag was het echter veel slechter. Een prijsdaling van 100 F per ben heeft al iets te betekenen op een vangst van 1.600 bennen. Waar vandaag dinsdag, schelvis, kabeljauw en koolvis goedkoper verkocht werden besomde de O.80 met ongeveer dezelfde vangst als de O.299 maandag, nog slechts 639.710 F.

WESTVIS ZEER DUUR

Een vijftal westschepen losten geen overgrote vangsten. Deze vangsten werden echter vlot en tamelijk duur verkocht, vooral de rogsoorten. Hierdoor werden toch een paar renderende reisjes gelukt waarbij de hoogste opbrengst voor de O.148 werd genoteerd : 91.100 F. Het laagste cijfer was bij deze schepen voor de O.185 : 43.230 F.

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

2-3	4	102	6.030	57,—	64,—	.....
4-3	5	129	7.936	58,—	68,—	.....
6-3	5	93	6.100	36,—	70,—	.....
7-3	8	211	12.828	58,—	64,—	.....
8-3	4	78	4.338	62,—	65,—	.....
10-3	4	81	5.437	64,—	69,—	.....
11-3	7	187	11.614	59,—	67,—	.....
14-3	3	61	4.044	63,—	70,—	.....
15-3	2	39	2.751	69,—	71,—	.....

VISAANVOER TE OOSTENDE

18-3	3	6.850	102.225			
20-3	18	303.600	3.527.437			
21-3	16	202.800	2.336.435			
22-3	5	41.250	770.190			
Tot.	42	554.500	6.836.287			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

16-3	4	3.694	50.732			
20-3	22	23.077	307.523			
22-3	5	12.158	181.149			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

16-3	3	64	4.671	68,—	76,—	73,—
17-3	7	197	12.395	55,—	69,—	62,90
18-3	1	12	792	66,—	66,—	66,—
20-3	1	9	477	53,—	53,—	53,—

VISAANVOER ZEEBRUGGE

16-3	5	6.915	87.930			
18-3	16	14.546	195.270			
20-3	20	29.100	458.470			
21-3	20	24.085	498.190			
22-3	12	20.718	518.430			

GARNAALAANVOER ZEEBRUGGE

16-3	12	565	33.038	53,—	64,—	.....
17-3	21	1.164	63.873	49,—	59,—	.....

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	20-3-1961	21-3-1961	
Grote schelvis	7,80-17,40	12,60-21,20	.....
Middelmatige schelvis	7,40-14,—	7,40-11,60	.....
Kleine schelvis	6,20- 8,—	9,— 9,40	.....
Kabeljauw	8,—13,40	7,60-13,80	.....
Gullen	7,60- 8,60	7,40- 9,—	.....
Wijting	5,60- 8,—	5,60- 9,20	.....
Schaat	11,40	16,50	.....
Zeebaars	7,—12,20	8,40-12,80	.....
Leng	8,—13,—	7,20-13,—	.....
Schartong	7,— 9,—	7,— 9,—	.....
Heilbot	27,—53,40	35,—53,—	.....
Koolvis	6,20- 8,—	5,40- 8,—	.....
Hondstong	4,20-12,80	13,—14,—	.....
Zeewolf	5,60- 9,40	8,—12,—	.....
Platen	7,—	10,60	.....

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	16-3	20-3	22-3
Grote tong — Grosse sole	35-36	41-42	44-46
Bloktong — Sole moyenne	36-37	44-45	48-52
Fruittong — Sole 3/4	38	45-50	57-62
Schone kleine tong — Petite sole	40	48-49	56-60
Kleine tong — Toute petite sole	38-40	35-40	50-53
Grote tarbot — Turbot gros	46-47	47	60-62
Middelm. tarbot — Turbot moyen	31-32	45	46-50
Varia — Divers	.....	30	34-37
Griet — Barbue	30-32	32-35	40-44
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	4-5	6	10-14
Middelm. pladijs — Plie moyenne	8-9	12	12-21
Kleine pladijs — Petite plie	9-12	7-8	14-16
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	17	22-23
Gul — Petit cabillaud	8-10	15-11	14-19
Keilrog — Raie radiée	.....	17	20-21
Rog — Raie	5-8	14	17-19
Tilten	5-8	11	16-18
Scherpstaarten	5-8	11-7	10-15
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	4-5	10-12	11-13
Kleine wijting — Petit merlan	3	3-4	4-7
Bet — Flet	2	2	2-3
Schar — Limande	9-15	14-9	14-18
Zeehaai — Aiguillat	.....	10-12	.....
Zeehond — Chien de mer	7	9	11-13
Robaard — Grondin rouge	.....	17-13	.....
Knorhaan — Grondin	.....	8	11-13

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Zaterdag 18 maart

Z.68	6	150	40	28.060
Z.450	1	70	7	6.110
Z.438	1	150	10	8.380
Z.785	1	100	10	7.790
Z.491	13	700	50	67.250
Z.52	1	100	12	8.670
Z.47	1	250	20	13.250
Z.725	1	100	10	7.310
Z.478	1	100	10	4.310
Z.524	1	100	10	5.280
Z.809	2	70	10	4.340
Z.63	2	100	10	9.910
Z.406	2	100	10	6.230
Z.22	2	100	10	6.890
Z.541	2	100	5	8.630
Z.501				2.810

Maandag 20 maart

Z.420	7	600	30	49.720
Z.817	2	80	5	6.590
Z.447	2	100	10	7.390
Z.499	2	100	10	9.150
Z.525	2	100	10	8.320
Z.520	2	100	10	7.050
Z.466	2	100	10	7.220
Z.764	2	100	10	11.480
Z.538	3	100	10	8.570
Z.430	7	500	30	43.320
Z.251	2	80	10	8.580
Z.517	2	10	15	9.720
Z.518	2	50	15	11.810
Z.603	8	150	55	39.350
Z.551	4	150	40	33.850
Z.240	8	600	35	41.930
Z.432	9	400	60	64.170
Z.445	8	250	80	58.470
Z.270	3	250	25	22.080
Z.506				9.700

Dinsdag 21 maart

Z.518	1	80	5	6.330
Z.555	1	50	5	7.570
Z.264	1	50	5	8.290
Z.515	2	100	10	9.360
Z.60				8.310
Z.554	o	6	400	25 44.970
Z.553	2	150	15	19.470
Z.417	8	500	50	58.450
Z.598	8	400	40	56.780
Z.477	3	80	8	12.870
Z.454	4	250	20	19.820
Z.552	10	200	60	55.510
Z.456	4	150	20	22.380
Z.561	4	60	10	17.020
Z.201	4	150	20	22.080
Z.557	9	500	45	54.820
Z.453	6	300	40	41.230

ZEEBRUGGE

	20-3	21-3	22-3
42-44	42-44	42-44	
40-45	43-48	43-48	
42-48	50-57	52-59	
43-51	54-58	58-64	
45-53	54-58	60-64	
49-51	51-53	52-55	
40-44	44-49	47-48	
32-36	38-43	38-43	
32-36	38-43	38-43	
5-6	7-9	8-10	
5-8	10-13	15-18	
11-17	18-21	22-24	
12-16	17-19	21-23	
21-24	22-24	22-24	
10-18	10-17	15-18	
18-19	.....	.....	
13-14	15-16	16-18	
10-11	12-13	14-16	
9-11	11-13	14-16	
8-10	10-12	12-14	
3-12	6-13	6-12	
7-11	10-12	.....	
9-11	10-12	.....	
8-9	10-11	.....	
.....			
.....			

Z.526	2	100	10	14.790
Z.512				6.510
Z.480				5.670

Woensdag 22 maart

Z.233	2	150	10	17.150
Z.409	2	100	10	15.140
Z.30	4	150	20	30.310
Z.460	9	1000	50	70.460
Z.523	10	700	35	56.450
Z.545	10	700	70	121.460
Z.449	9	900	65	90.160
Z.733	5	200	20	25.690
Z.149	5	150	20	21.850
Z.560	5	100	10	19.200
Z.462	5	400	25	35.820
Z.24	5	100	10	14.740

GENT

VAN 11 TOT 17 MAART 1961

3/4 tongen 70; v/kleine tongen 65; grote tarbot 75; kleine tarbot 60; midd. griet 75; grote iek 30-35; iek 3e slag 27; midd. schelvis 58-60; rog 45-60; kabeljauw 45-60; gullen 22-27; hozemondhamme 48; wijting 18-22; makreel 22; rode knorhaan 38; repen zeebaars 48-55; ijle haring 18-22; gepelde haringshaai 44-50; heilbot 80 F per kg.

BRUSSEL

VAN 11 TOT 17 MAART 1961

3/4 tongen 80-90; v/kleine tongen 70; grote tarbot 110; midd. tarbot 80; kleine tarbot 58; kleine griet 55; grote iek 32-40; platjes 25; grote schelvis 55-68; vlerken rog 58-70; kabeljauw 55-70; repen gullen 60; hozemondhamme 50-60; makreel 24-30; rode knorhaan 40; repen zeebaars 60-70; ijle haring 24-30; heilbot 90; koolvis 38-45 F per kg.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 27 MAART

IJsland : O.298 O.239 O.324 O.286
O.85 O.250 O.316 (1100 b.)
Noordzee : Z.425 O.333 O.335
Kanaal : Z.25 O.119 O.204 O.249
Z.546 Z.516 Z.562 Z.537 O.193
O.153 O.131 O.140 O.135 O.105
Z.542 O.200

Witte Bank : Z.290 Z.549 Z.554

Kreeftenput : Z.510

West : N.763 Z.201 O.77 O.196

Dinsdag 28 maart

IJsland : O.88 O.92 O.331 (vermoedelijk)
Noordzee : O.305
Kanaal : O.187 O.170 Z.543 O.349
O.127 O.342 O.174
Witte Bank : O.122
Kreeftenput : Z.511 Z.422 Z.452 Z.412

Woensdag 29 maart

Noordzee : O.212 O.1124 O.278
Kanaal : Z.581 O.287 O.109 O.223
O.244 O.155 O.166 O.115 O.112
O.66 O.283 O.220
Witte Bank : Z.539 Z.529 Z.488
Kreeftenput : Z.583 Z.558
West : O.327 O.185

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

“Van de NEDERLANDSE Visserijgolf”

TRAWLER KW.176 ONTDEKTE GROTE SCHOOL WIJTING

Wonderen blijven zich door de jaren heen aandienen in de visserij. Zo is het ook nu weer geschied. Het is de bemanning van de Katwijkse trawler KW. 176 «Gezin Geertrui» geweest, die dicht bij de haven van IJmuiden een enorme school wijting heeft ontdekt. De wijting kwam daar in zulk grote hoeveelheid voor, dat de 257 ton metende trawler op slechts anderhalve dag nodig had om zich vol te vangen met 600 kist wijting. De «Gezina Geertrui», die eigendom is van de n.v. Rederij N. Parlevliet jr, te Katwijk heeft aan deze grote vondst 4 goede reizen te danken, terwijl de gehele Nederlandse trawlervloot de grootste moeite doet om in de Noordelijke Noordzee tussen 58 en 61° N.B. 'n vangst van 400 tot 500 kisten vis in 2 weken tijds scheep te halen. De trawler, die onder bevel staat van schipper Jacob van Duijn, heeft van deze 4 wijting-reizen in 18 dagen tijds f 40.000 besomd.

De wijting-eksplosie is voor de Nederlandse vissers in feite pas vorige week woensdag bekend geworden. Schipper en bemanning van de KW.176 hadden hun vondst na de eerste reis natuurlijk geheim gehouden. Op die eerste reis ontdekten zij de wijting op nog geen 40 mijl afstand van IJmuiden. Van die eerste reis werd f 19.000 besomd. In het begin van vorige week was de KW.176 weer in IJmuiden aan de markt. Toen werd f 7.000 besomd.

Maandagmiddag ging de trawler onmiddellijk weer naar zee en 's avonds lag men al weer als enig schip op de wijting-school te vissen. De buit was voor de derde keer groot. In 24 u. tijds was een vangst van 60 kisten wijting aan boord. En dinsdagavond liep de «Gezina Geertrui» IJmuiden al weer binnen om die vangst aan de woensdagmarkt — de beste van de week — te lossen. Er is grote vraag naar rondvis, want al van begin van dit jaar af zijn de vangsten op schelvis en wijting slecht.

De handel betaalde ook gisteren grif van f 36 tot f 26 voor de goede soort en bedragen tot aan f 8 voor de mindere soorten. Ook voor deze vangst besomde de KW.176 een bedrag van f 7.00.

Drie dagen later was de trawler van de 4e wijtingreis present. Nu viel het toch wel op bij de IJmuidense en de andere Katwijkse reders, dat er iets bijzonders met de KW.176 gaande was. De IJmuidense visserijmij Cornelis Vrolijk dirigeerde ijlings een van haar trawlers uit de Noordelijke Noordzee naar de plaats, waar de KW.176 de wijting heeft ontdekt. Ook de reders De Hoop besloot hiertoe en verder was inmiddels de KW.99 Maria Theresia op de plaats aange-

komen. Ook deze trawler kan met een wijting-vangst te IJmuiden worden verwacht.

Men kan zeggen: waarom heeft schipper Van Duijn zijn kollegaschippers niet deelgenoot gemaakt van deze wijting-vondst. Maar dit is nu eenmaal de traditie van de visserij. En bovendien moet men het wel doen uit concurrentie-overwegingen. Wanneer schipper Van Duijn onmiddellijk zijn kollega's had gewaarschuwd was de wijting-prijs nog diezelfde dag in elkaar gezakt. Nu kon hij er drie reizen lang van profiteren eer het ontdekt werd. Gefeliciteerd, bemanning van de 176!

VRAGEN EERSTE KAMER

WORDT IJMUIDEN BOVEN SCHEVENINGEN BEVOORRECHT

De Eerste Kamer heeft een vraag, die reeds lang op de lippen lag van velen in het Nederlandse visserijbedrijf, nu maar eens onverbloemd en recht op de man af gesteld. «Wil minister Korthals de gevaarlijke en onveilige Scheveningse buitenhaven niet verbeteren, omdat Scheveningen dan een grote konkurrent zou zijn voor het Staatsvisserijhavenbedrijf in IJmuiden?». Aldus de vraag van de Eerste Kamer in het voorlopig verslag op de begroting van minister Korthals.

De vraag van de Senaat sluit aan bij wat Scheveningen al lang zegt over de weigering van Rijkswaterstaat om de haven te verbeteren. «Het is onbegrijpelijk, dat het rijk de Scheveningse haven maar laat in de toestand van 1904, maar wel veel geld steekt in de haven van IJmuiden — het eigen winkeltje...».

Door de ramp met de SCH.21 «Arie van der Zwan», die op het havenhoofd liep — een jonge visser kwam daarbij om het leven — is de haven van Scheveningen en haar kwalen weer uitermate aktueel geworden.

Door het uitblijven van verbeteringen staan de Scheveningse vissers in een zeer ongunstige konkurrentiepositie ten opzichte van de Westduitse vissers, aldus de Eerste Kamer. De belangen van de Nederlandse vissersplaatsen staan op het ministerie van Waterstaat blijkbaar zeer «laag genoteerd», heet het verder. De Scheveningse haven heeft volgens de Eerste Kamer beslist voorrang boven andere vissershavens.

OOK K. v. K.

Ook de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Den Haag is

ONBEHAGEN OVER TEVEEL TYPEN

SAMENWERKING VOOR ONTWERPEN HEKTREILERS NODIG TUSSEN WERVEN ?

Er valt in Nederland zowel bij de scheepsbouwers als bij de reders, zeker onbehagen waar te nemen over de bouw van hektreilers. Men vreest een teveel aan typen zonder dat tot nu toe het bewijs kon worden geleverd dat één der typen bruikbaar is voor de visserij op de Noordzee.

De eerste Nederlandse hektrei «Maria Elizabeth» IJM.5, ligt nog altijd in IJmuiden voor de wal. Het schip heeft

eenmal proef gevist. Deze proef werd een mislukking.

De schuld voor het mislukken van deze proef wordt geschoven op de winch-installatie. Het net kon wel worden uitgezet. Maar bij het binnenhalen van het net over de slipway knapten de stalen lijnen en viel het treilnet in zee terug. Een andere treiler moest uitvaren om het niet uit zee op te pikken.

De «Maria Elizabeth» wordt nu voorzien van een nieuwe winchinstallatie. Schipper Jan Krab, die het kommando krijgt op dit schip, is voorlopig, na drie maanden aan de wal te zijn geweest met een ander schip van de maatschappij Marezaten — eigenaar van de hektreiler — naar zee vertrokken.

GEEN ERVARING

Men heeft dus in Nederland inderdaad nog geen enkele ervaring met de hektreilers. Men moet afgaan op de resultaten van de grote fabriekschepen van Engeland en Rusland en vergelijken met de Maria Elizabeth bijna 20 m langere hektreilers met slipway van West-Duitsland.

Toch heeft nu bijna elke werf van importantie op het gebied van de bouw van vissersvaartuigen een eigen ontwerp voor een hektreiler gereed.

Dhr Ir. Polderman van de Marezaten zoekt het in een slipway, Ir. Boot in Woubrugge in een systeem van kraantjes op het achterdek, dhr N.A. Buis in Scheveningen in een dubbele mast met beweegbare laadbomen op het achterschip.

PAKJES MAKEN

Het grootste probleem voor de scheepsbouwers wordt het mogelijk maken van het overzetten van de vangst in pakjes (gedeelten), wanneer de hoeveelheid vis in de kuil van het net te groot is om deze ineens scheep te halen. — Is tot stand gekomen met medewerking van een ervaren schipper. Deze ontwerper heeft in dit systeem vertrouwen.

In de «wandelingen» tijdens de visserijsdagen in Bergen (Noord-Holland) schijnen de scheepsbouwers wat meer tot elkaar over dit onderwerp te zijn gekomen.

«Eigenlijk moesten wij veel meer samenwerken. Het zou veel kosten en moeite besparen», was de algemene tendens van de gesprekken, die zij in deze wandelingen hebben gevoerd.

Het zonder enige ervaring bouwen van zoveel verschillende typen hektreilers zou namelijk wel eens onaangename gevolgen kunnen hebben...

NIEUW UNIFORM VOOR «DE HOOP»

De bemanning van «De Hoop», het Nederlandse hospitaalkerkerschip heeft nieuwe uniformen gekregen.

Met een kleine toespraak heeft de rijkskonsulent voor de scheepvaart, dhr A. Thurner, de uniformen deze week aan schipper W.P. Rog en zijn mannen uitgereikt. Alleen het koksmatje moest toekijken. Hij was nog te kortaan boord om voor een uniform in aanmerking te komen.

MARKT IJMUIDEN

Er was te IJmuiden van eind vorige week donderdag tot en met deze week woensdag nog steeds een geringe aanvoer van de trawlvloot te konstateren. De totale aanvoer was slechts 26.000 kisten vis op die 6 marktdagen groot. Daarbij waren van de kust-vloot 5.000 kisten tong en 4.000 kisten schol. Voorts werden gelost 4850 kisten haring, 1.650 kisten makreel, 1.150 kisten schelvis, 4.600 kisten wijting, 2.050 kabeljauw en gul en 1.650 koolvis.

Met deze aanvoer bleven het voor de groothandel moeilijke dagen, daar vooral op het gebied van haring, makreel en rondvis en zelfs op het terrein voor de export van de grove schol weinig werd aangevoerd. Voor de kotters kwamen er lonende reizen uit, dank zij het feit, dat de tongvangst goed bleven en de prijs deze week zelfs weer een stijgende lijn vertoonde naar f 4.20 tot f 3 per kg. De schol-prijzen gingen eveneens omhoog en noteerden f 60 tot f 30 naar soort en kwaliteit. Er kwam plotseling flink wat wijting aan de markt door een « explosie » op 40 mijl van IJmuiden, maar de vangsten brachten niet veel op. De kwaliteit varieerde en de noteringen

daarmee van f 48 tot f 8 per kist. Schelvis was schaars en daarmee ook prijzig. Naar kwaliteit en soort werd van f 72 tot f 8 gemaakt per kist van 50 kg. De haring ging eveneens naar kwaliteit en soort voor f 30 tot f 50 weg en de makreel evenzo voor f 55 tot f 10 per kist.

AANVOER en BESOMMINGEN

DONDERDAG : 3.800 kisten vis, waarbij 400 tong, 350 schol, 575 verse haring, 725 makreel, 175 schelvis, 1.100 wijting, 225 kabeljauw en gul en 110 koolvis. Besommingen KW.39 14.100, KW.80 10.400 KW.99 3.200.

VRIJDAG : 3.800 kisten vis, waarbij 1.050 tong, 775 schol, 950 haring, 750 wijting, 150 kabeljauw en gul.

ZATERDAG : 5.500 kisten vis, waarbij 1.300 tong, 900 schol, 1.050 haring, 125 makreel, 250 schelvis, 950 wijting, 300 kabeljauw en gul, 375 koolvis. Besommingen : KW.171 17.200, KW.144 21.200, KW.176 3.600, en KW.81 860.

MAANDAG : 6.750 kisten vis, waarbij 1.500 tong, 1.400 schol, 550 haring, 50 makreel, 350 schelvis, 1.250 wijting, 800 kabeljauw en gul, 450 koolvis. Besommingen : IJM.18 16.300, KW.99 3.900, KW.4 11.900, KW.82 10.800, SCH.153 8.850, SCH.16 16.800, VL.85 9.800.

DINSDAG : 1.700 kisten vis,

waarbij 275 tong, 300 schol, 650 haring, 50 makreel, 75 schelvis, 75 wijting, 175 kabeljauw en gul en 175 koolvis. Besommingen : KW.153 15.700, VL.7 14.300.

WOENSDAG : 4.500 kisten vis,

waarbij 350 tong, 300 schol, 1.300 haring, 700 makreel, 300 schelvis, 375 wijting, 275 kabeljauw en gul en 550 koolvis. Besommingen : IJM.15.700, KW.87 10.700, SCH.118 8.900.

Brief uit Yerseke

BRIEF UIT YERSEKE Nr 816

EEN RECTIFICATIE

In ons vorig briefje gebruikten we het woord « schandalig » in verband met de hoge mosselprijzen der laatste jaren. Dat woord is krasser dan ik bedoelde te zeggen want de laatste verhoging (een gulden vijf en zeventig cent per ton) voor de kwekers werd er opgelegd toen een mosseltekort dreigde. Wat evenwel nog meeviel, namelijk het gevreesde tekort.

Dit was (nl die verhoging) toen en om die reden niet schandalig, maar toen dat jaar het tekort meeviel en de volgende jaren zelfs helemaal geen tekort te zien gaven, bleef die verhoging en toen zonder enige redenen gehandhaafd en dat vinden we wel schandalig. En we

derom vragen we « Leidt de leiding nog, of wordt ze geleid ? ». Waarover later meer !

OESTER DIEFSTAL

Vorige week werden door de Visserijpolitie te Wemeldinge twee personen afkomstig van Yerseke aangehouden. Verdacht van diefstal van oesters op een perceel in de Zandkreek werden ze opgeleid naar het bureau der Rijkspolitie te Water, te Wemeldinge. Wilt dit de 2de keer is dat op hetzelfde perceel werd « gegapt » vragen we ons af : « Zijn die oesters daar zo gemakkelijk te pakken te krijgen ? » Of haart er iets aan het toezicht ? Of zijn de aangehouden personen nu en de vorige keer in totaal 4 personen, zo uitzonderlijk brutaal en/of gekwikt ? Laat de politie 't maar uitzoeken en een straf opleggen die mogelijke andere oester-kandidaten afschrikt. Wij vinden stelen maar een zeer minne bezigheid.

EEN WEIGERING

De combinatie van mosselhandelaars « Solidair » gevestigd te Yerseke van waar uit alle te verzenden mossels worden verzonden, houdt zich eveneens bezig met het konserveren (inleggen) van mossels.

Genoemde combinatie oefent dit bedrijf uit te Zierikzee. Er is daar gemakkelijker aan personeel te geraken hetgeen op Yerseke uiterst moeilijk zo niet onmogelijk is. Het moeilijke zit echter in het verwateren van de te verwerken mossels. Dit mag niet te Zierikzee gebeuren. Daarvoor zijn alleen aangewezen, Yerseke, Tholen en (naar we menen) Bruinisse. Het Zierikzeesche bedrijf moet de mossels, bestemd voor de inleggerij en dus altijd maar kleine partijen betreft, altijd naar Yerseke (waar het verzendingsbedrijf gevestigd is) gaan halen. Wat vanzelf zeer kostbaar, tijdrovend en moeilijk is. Vandaar een verzoek van « Solidair » om de benodigde mossels bij Zierikzee te mogen verwateren. Het Produktschap kon hiernoe niet besluiten en omdat het seizoen vrijwel is geëindigd en het geval niet dringend is, zou men de zaak later nog eens nader bezien. Het dient aanbeveling ergoed nota van te nemen welke bezwaren vooral tegen het toestaan aan « Solidair » werden aangevoerd. Het grootste bezwaar was het controle-element. Er werd aangevoerd dat bij een uitbreiding van het aantal losplaatsen de controle moeilijker zou worden. En controle is er, dient er te zijn en dient goed en streng te worden uitgevoerd.

We onthouden dit voor later.

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

	16-3-1961	17-3-1961	18-3-1961	20-3-1961	21-3-1961	22-3-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	3,50- 3,20	3,50- 3,20	3,50- 3,20	3,60- 3,40	3,70- 3,40	3,60- 3,40
3/4 tongen — 3/4 sole	3,— 2,60	3,— 2,60	3,— 2,60	3,20- 2,60	3,60- 3,—	3,50- 3,30
Bloktongen — Sole moyenne	3,20- 2,60	2,80- 2,40	3,— 2,40	3,20- 2,80	3,80- 3,20	3,60- 3,40
Voor-kleine — Petite	3,20- 3,—	3,20- 2,80	3,40- 3,—	3,60- 3,—	4,40- 3,60	4,20- 4,—
Kleine — Toute petite	2,40- 2,—	2,20- 2,—	2,60- 2,—	3,— 2,20	3,60- 3,—	3,40- 3,—
Tarbot, groot — Turbot, gros	2,60- 2,—	2,60- 2,—	2,80- 2,—	2,40- 2,—	2,80- 2,60	.....
Middel — Moyenne	.....	.....	100,— 90,—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	65,—	84,— 40,—	86,— 72,—	94,— 80,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyaen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	32,— 26,—	32,— 26,—	34,— 26,—	36,— 30,—	36,— 32,—
Grote iek — Grosse	.....	.....	30,— 26,—	32,— 24,—	36,— 30,—	56,— 48,—
Kleine iek — Petite	32,— 22,—	.....	34,— 32,—	46,— 24,—	57,— 44,—	56,— 46,—
Iek 3e slag — 3e sorte	35,— 35,—	.....	38,— 32,—	48,— 26,—	56,— 40,—	60,— 50,—
Platjes — Toute petite	40,— 15,—	.....	34,— 16,—	48,— 26,—	52,— 38,—	48,— 42,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	78,— 62,—	.....	.....	62,—	52,— 40,—	66,— 62,—
Middel — Moyaen	72,— 60,—	.....	66,— 60,—	60,— 56,—	70,— 42,—	66,— 64,—
Kleine — Petit	68,— 20,—	72,—	40,— 8,—	68,— 60,—	70,— 40,—	72,— 40,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyaen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	32,—	.....	30,— 26,—	28,—	44,—	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	26,— 8,—	8,—	18,— 8,—	.....	24,— 10,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	92,— 34,—	76,— 36,—	.....	88,— 32,—	76,— 40,—	90,— 20,—
Gullen — Petit cabillaud	58,— 34,—	56,— 32,—	42,— 26,—	46,— 26,—	60,— 30,—	52,— 32,—
Hozemondhamme — Baudroie	96,—	.....	126,— 100,—	112,—	115,—	.....
Wijting — Merlan	28,— 8,—	22,— 8,—	32,— 8,—	48,— 8,—	48,— 12,—	46,— 18,—
Schar — Limande	28,— 14,—	.....	22,— 8,—	32,— 12,—	36,— 20,—	.....
Steenhol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	80,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	44,— 8,—	.....	44,— 11,—	32,— 14,—	55,— 14,—	48,— 12,—
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat - - Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	26,—	.....	28,— 24,—	.....	.....	38,— 32,—
Leng — Lingue	.....	.....	26,— 14,—	29,— 18,—	30,—	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	24,— 10,—	12,— 10,—	20,— 8,—	26,— 10,—	30,— 12,—	28,— 18,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	3,40- 2,20	.....	4,— 2,—	4,20- 2,40	4,20- 2,90	.....
Heilbot — Flétan	26,— 18,—	.....	28,— 16,—	26,— 20,—	34,— 30,—	30,— 22,—
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	52,— 46,—	52,—	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	50,— 38,—	.....	26,— 24,—	44,— 40,—	.....	40,—
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

HEFTIG DEBAT VOORSTEL ZIERIKZEE TERUG NAAR KOMMISSIE

Het voorstel van de mosseladvieskommissie, Zierikzee aan te wijzen als aanvoerplaats van mosselen, heeft in het Produkt-schap (tot soms heftige debatten geleid. Dhr De Leeuw zei dat hij (als vertegenwoordiger van de industrie) en de handel zich in de advieskommissie tegen het voorstel hadden verzet.

Hij verweet de voorzitter van het produkt-schap, die ook voorzitter is van de kommissie, dat deze in die kommissie het voorstel «er door had gehamerd». Dhr De Leeuw, die zich bijzonder boos maakte, zei nu dat hij di tniel nam en dreigde «niet meer in deze kamer te zullen komen».

De voorzitter ontkende, dat hij het voorstel erdoor zou hebben gehamerd. Iedereen in de kommissie, met uitzondering van dhr De Leeuw, was voor het voorstel.

Het bleek dat dhr De Leeuw bezwaar had tegen de samenstelling van de mosseladvieskommissie, waarin de mosselkwekers de meerderheid vormen, de vertegenwoordigers van handel en konserverfabrikanten een minderheid. Hij werd daarbij gesteund door dhr Wijnbelt, die van de voorzitter eiste dat deze in de toekomst de zaken in de kommissie paritair zou laten regelen. Waarop de voorzitter, dhr Van Dijk, antwoordde, dat het produkt-schapsbestuur daarover zal moeten beslissen.

Voorstellen van dhr De Boon leidden er tenslotte toe dat besloten werd, het voorstel betreffende Zierikzee nog eens aan de mosseladvieskommissie en de sekte mosselinleggerijen van de Ne-

derlandse verenigin van viskonserverfabrikanten voor te leggen.

VISSERIJSNIPPERS

KISTEN MACHINAAL SCHOON-MAKEN — In de grote vishallen, waar dagelijks duizenden viskisten worden gebruikt, heeft men altijd met het grote probleem van het goed reinigen van de kisten te maken. Bremerhaven heeft dit al enkele jaren geleden opgelost door een kistenschoonmaakmachine te bouwen en in gebruik te nemen. Thans vernemen wij, dat er bij het Staatsvisserijbedrijf te IJmuiden eindelijk eveneens plannen bestaan om een dergelijke machine van Duitse konstruktie aan te schaffen. De capaciteit van deze machine is 600 kisten per uur.

Wanneer zullen bij ons in België ook hier maatregelen genomen worden om de bennen te doen verdwijnen en plaats te doen maken voor hygiënischer verpakkingen?

UITBREIDINGEN — De Texelse vloot is uitgebreid met de 78 ton metende kottor TX.10 Pieter Cornelis van de rederij P.C. Vlaming te Oosterend. De kottor, die 25 m lang is, 5,90 m breed en 2,50 m hol, werd gebouwd bij de scheepswerf van de firma W. Visser en Zn. te Den Helder. Het schip wordt voortgestuwd door een 275 pk Industriemotor. Verder zijn er veranderingen in Katwijk te constateren: de Jana KW.210 is door M.v.d. Plas verkocht aan T. Hoek en T. Ouwehadn te Katwijk en heet nu «En Avant» KW.210. Voorts is de motortrawler KW.76 «Excelsior III», liggende te IJmuiden voor de verkoop aangeboden. De trawler, die 480 pk sterk is, zal op donderdag 30 maart officieel worden verkocht door notaris A. Verhees te Katwijk, 's midags om 2 u. in Casa Cara aan de Tramstraat.

S.A.I.T.

SOCIÉTÉ ANONYME
INTERNATIONALE DE
TELEGRAPHIE SANS FIL

OOSTENDE

21, H. Baelskaai

Tel. : 715.70

NIEUWPOORT

46, Kaai

Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE

4, Wandelaarstr.

Tel. : 541.21

**VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN
DECCA-NAVIGATORS**

**VERKOOP
VERHUUR
ONDERHOUD**

S. A. I. T. Tot Uw Dienst S. A. I. T.
MEER DAN 50 JAAR ERVARING IN MARITIEME RADIO

NIEUW !

VLOTTERS IN PLASTIEK

bij

S.C.A.P. S.V.

27 H. Baelskaai - Oostende - Tel. 729.51

LICHT ! DUURZAAM ! GOEDKOOP !

DE AANVOER VAN ZEEPRODUKTEN IN JAN. 1961

SOORTEN

JANUARI 1960

JANUARI 1961 (a)

	Hoeveelheid Kg	Waarde F	Gem. pr. F/kg	Hoeveelheid Kg	Waarde F	Gem. pr. F/kg
1. Bodemvis						
IJslandse kabeljauw	109.729	1.430.990	13,04	140.570	1.885.895	13,42
Andere kabeljauw	580.118	6.065.956	10,46	593.544	6.538.129	11,02
IJslandse schelvis	139.750	1.960.362	14,03	163.363	2.018.215	11,99
Andere schelvis	47.095	409.615	8,53	55.002	390.060	7,09
Koolvis	220.969	1.687.927	7,64	116.590	1.120.440	9,61
Wijting	607.185	3.426.495	5,64	602.173	3.136.711	5,21
Schol	609.176	4.673.373	7,67	565.493	3.865.938	6,84
Tong	297.113	12.685.270	42,70	207.177	10.222.802	49,34
Tarbot	49.932	1.489.760	29,84	52.231	1.704.665	32,64
Roggen	356.479	3.134.465	8,79	396.069	3.225.168	8,14
Overige	881.214	7.669.235	8,70	829.360	7.384.448	8,90
Totaal	3.898.760	44.625.448	11,45	3.726.572	41.492.471	11,13
2. Pelagische vis						
Haring	513.411	2.133.101	4,13	32.103	172.301	5,37
Makreel	75	440	,87	—	—	—
Sprot	77.572	350.399	4,52	30.690	221.865	7,23
Overige	110	258	2,35	98	1.000	11,24
Totaal	591.168	2.848.198	4,18	62.891	395.166	6,28
3. Schaal- en weekdieren						
Garnalen	14.235	608.208	42,73	5.574	307.220	55,12
Overige	12.942	110.623	8,55	26.339	193.255	7,34
Totaal	27.177	718.831	26,45	31.913	500.475	15,68
Algemeen totaal	4.520.105	47.828.477	10,58	3.821.376	42.688.112	11,17

(a) voorlopige cijfers

Het sekretariaat van de Bedrijfsraad voor de Visserij deelt mede : In de maand januari 1961 werd in totaal 3.821.376 kg visprodukten aangevoerd voor een waarde van 42.688.112 F ; voor dezelfde maand van vorig jaar noteerde men een aanvoer van 4.520.105 kg of 47.828.477 F. Dit betekent een daling naar hoeveelheid van 698.729 kg of 15,5 % en een vermindering naar opbrengst van 5.140.365 F of 10,7 %. De gemiddelde aanvoerprijs liep dan ook op van 10,58 F tot 11,17 F.

In vergelijking met januari 1960 daalde de aanvoer van bodemvis met 172.188 kg of 3,1 mln F, terwijl men een prijsdaling van 11,45 F tot 11,13 F per kg noteerde.

De aanvoer van koolvis, wijting, schol, tong en «overige» bodemvis boekte een terugloop. Er werd evenwel meer IJslandse en «andere» kabeljauw, IJslandse en «andere» schelvis, tarbot en rog aangebracht.

Waar in januari 1960 594.168 kg of 2.848.198 F pelagische vis werd aangevoerd, werd in januari 1961 slechts voor 62.891 kg of 395.166 F aangebracht.

De aanvoer van haring kende een belangrijke daling, terwijl ook minder sprot gevangen werd.

De aangevoerde hoeveelheid schaal- en weekdieren steeg met 4.736 kg, maar de opbrengst liep met 218.356 F terug. Er werd minder garnaal gevangen, doch de aanvoer van «overige» schaal- en weekdieren nam toe.

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN :

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



BRUSSEL :

Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37



LUIK :

Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93



HAMBURG :

Leon Van Eessel & Co
Amelungstrasse 5
Tel. : 34.27.00
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg

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

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

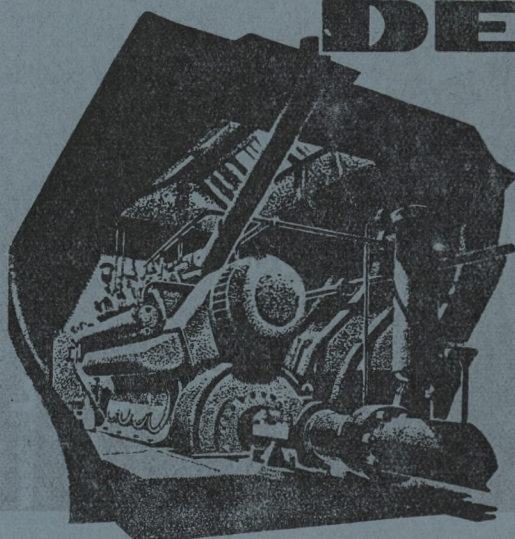
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS.N.V. OSTENDE

33V

NAEREBOUT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

werkt voor twee

Inrichtingen : N.V. MACHINEFABRIEK «BOLNES», Krimpen a.d. Lek. Tel. 341.

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110

IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART

ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78