HET VISSERIJBLAD

29e JAARGANG — nr 18
VRIJDAG 5 MEI 1961
PRIJS : 5 FRANK

Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Albert en Prinses Paola bij hun bezoek aan Oostende op dinsdag, 2 mei, ter gelegenheid van de overname van de « Van Haverbeke ». (Foto Roger)

VAKBLAD VOOR :
REDERS - VISSERS - IJVERAARS 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.

★ **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

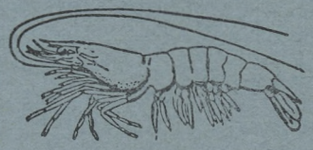
OVER TE NEMEN

GOEDE VISHANDEL
Wordt overgelaten wegens ongeval

Z.w. Vanderborghstraat 23
Brussel 8
Tel. (02) 25.34.88
2459V

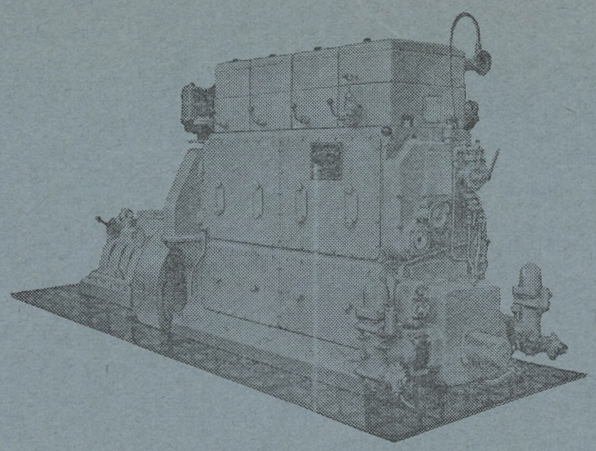
TE KOOP :

Vissersvaartuig in zeer goede staat, met goede voorwaarden. Varende, 15 ton, 60 pk, 4 korren, garnaalzeeft, en reserve schroef. — Reden bouwen groter vaartuig. Z.w. : Beyen Raphaël, Langestraat 104, Tel. 723.64. 2455V



FIRMA
R. Huysseune
ZEEBRUGGE
Export **Import**
TELEFOON :
Privé : 540.06
Magazijn : 541.41 - 541.42
Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse gepelde garnalen
Thuisbestelling indegrotecentra
Verzending in gans het land
2182V

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



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

Voor Nieuwbouw en Herstellingen van schepen
N.V.
Beliard-Crighton & Co
2189V

Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING
★
Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17
Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

hand
in
hand

NIEUW !
VLOTTERS IN PLASTIEK
bij
S.C.A.P. S.V.
27 H. Baelskaai - Oostende - Tel. 729.51
LICHT ! DUURZAAM ! GOEDKOOP !

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

S.A.I.T. SOCIETE ANONYME INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

OOSTENDE	NIEUWPOORT	ZEEBRUGGE
21, H. Baelskaai	46, Kaai	4, Wandelaarstr.
Tel. : 715.70	Tel. : 231.51	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

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

Vijfjarenplan voor de rationalisatie van de vissershavens in Zweden

GROOTSE WERKEN IN HET VOORUITZICHT

Een Vijfjarenplan voor de verbetering, uitbreiding en rationalisatie van de Zweedse vissershavens werd onlangs door de Hogere Zeehandelsraad voorgelegd. Het plan voorziet een totale uitgave van 14,5 miljoen Kronen (1 kr. = 9,75 F) wat ongeveer neerkomt op 3 miljoen kronen per jaar (of 30 miljoen belgische frank).

Deze maatregelen drongen zich op nadat gebleken is, dat de Zweedse visserijindustrie in de laatste jaren een niet te onderschatten uitbreiding had genomen. De vangsten hebben een tamelijk grote stijging gekend terwijl het aantal vissers afnam. De visserij heeft als het ware zichzelf gerationaliseerd : de vissersvaartuigen zijn groter geworden, hebben een groter vangkapaciteit verkregen en de neiging werd vertoond om alles op één en hetzelfde punt te centraliseren wat betreft de landingen.

« Deze rationalisatie moet doorgedreven worden wil men vermijden dat de Zweedse visser niet langer kan konkurreren tegen zijn buitenlandse kollega's », zo bevestigt de Hogere Raad. Deze evolutie kan echter niet plaats grijpen als de visser niet kan beschikken over havens die de thans gekende grote, moderne treilers kunnen ontvangen. Het gaat er hier inderdaad om van de meest dichtbije vissershavens te kiezen van waaruit in de kortste tijd de visgronden kunnen worden bereikt.

Als de regering deze rationele evolutie wenst in de hand te werken en aan de visser toelaat een hogere levensstandaard te bereiken, dan moet zij deelnemen aan de modernisatie van onze vissershaven en ze leiden in de meest rendabele manier.

Teneinde binnen de perken van de financiele mogelijkheden te blijven, heeft de Hogere Raad voorgesteld eerst en vooral de geldelijke middelen aan te wenden om deze zaken waarvoor geen betwisting bestaat, uit te voeren, en die een voordeel uitmaken voor de visserij. Ook de zaken die interessante toekomstmogelijkheden bieden op regionaal gebied zullen eerst aangepakt worden. Kortom, enkel de meest interessante onderwerpen werden weerhouden.

Er werd evengoed rekening gehouden met de mogelijkheden van uitbreiding op regionaal gebied, als met de afstand tot de visserijgronden, de mogelijkheden voor de visbehandeling, de distributie tot zelfs faktoren van zuiver sociologische aard. Hieruit kan men afleiden dat in deze studie de meest uiteenlopende zaken aan een nauwkeurig en gedetailleerd onderzoek onderworpen worden. De Hogere Raad heeft eraan gehouden te bevestigen dat het te verdedigen is de verbetering aan te bevelen van deze distrikten waar er tot op heden geen enkel mogelijkheid tot rationalisatie bestond, al ware het maar om een volledige ondergang te voorkomen. In verband hiermede werd de Noordkust van de Baltische Zee vermeld waar de visserij nog bedreven wordt door zeer oude vissers met erg primitieve methodes en die niet over de middelen beschikken om over te schakelen naar onze moderne visserijmethodes.

Het Vijfjarenplan voorziet de konstruktie van vissershavens langsheen de kust van de Baltische Zee, o.a. te Ankarudden en Nynashamn gezien de vissersvloot van voormelde gebieden sedert jaren de neiging tot modernisatie vertoont.

De Raad verdedigt ondermeer de konstruktie van een grote vissershaven in de Botnie-Golf waarvan de totale kostprijs geraamd wordt op 600.000 Kronen. In deze streken werd inderdaad nog maar weinig of geen poging gedaan met de sleepnetten, maar het schijnt thans een uitgemaakte zaak dat aldaar weldra, en zeker binnen de periode van het Vijfjarenplan, een moderne vissershaven uit de grond zal rijzen.

Op de Zuidkust voorziet het Vijfjarenplan een verbetering en heraanpassing van de vissershavens Skillinge, Trelleborg en Horviken. Langsheen de Atlantische kust zullen de havens van Traslov, Glommen, Smogen en Stromstad uitgebreid worden. De vissershaven van Marstrand zal eveneens vergroot worden, maar zal enkel als ontladingshaven voor de vis en niet als thuishaven dienen. Al de andere voorziene werken langsheen de Atlantische Oceaan betreffende de konstruktie van belangrijke thuishavens zijn van eerder dringend karakter gezien de steeds toenemende uitbreidnig van grote diepzeetrawlers en de verhoging van de brutotonnage. Ook de neiging tot centralisatie van de vissers speelt hier een grote rol vermits steeds de meest gunstig gelegen havens ten opzichte van de visgronden verkozen worden. Zo heeft de Hogere Raad het niet nodig geacht een centralisatie door te voeren in het gebied rondom Goteborg en het verkieselijker gevonden alle bestaande havens te moderniseren.

Voor wat nu betreft de haventechniek in de zuivere betekenis van het woord heeft de Hogere Raad een plan uitgewerkt, zij het in grote trekken, die dienstig zou kunnen en moeten zijn in alle havens. Dus zou in alle vissershavens één en dezelfde politiek gevoerd worden. Ook de hoedanigheid van de werken zou dienen opgevoerd te worden. Er zou dienen gewerkt te worden met het oog op overmorgen en niet op morgen. Dit spreekt boekdelen voor wat de konstruktie van de havens betreft die zeker zullen beantwoorden aan de meest moderne vereisten van een hedendaagse visserijtechniek. De diepgang van de havens langsheen de Atlantische Oceaan zou tenminste 4,5 meter moeten bedragen en deze langsheen de Baltische Zee tot 4 meter. Deze diepgangen maken het aan alle thans bestaande vissersvaartuigen mogelijk aan te leggen in de voormelde havens terwijl zelfs een veiligheidsmarge gelaten werd met het oog op de toekomst wanneer de diepgang van de vissersvaartuigen nog zal opgevoerd worden.

De Hogere Raad voegde hier nog aan toe dat, eenmaal de werken uitgevoerd de Staat niet zou dienen tussen te komen in de onderhoudskosten van de verschillende havens. Tenslotte stelde voormelde instantie nog voor dat de plezierboten de machtiging zouden krijgen om in de vissershavens aan te leggen zonder dat zij het gebruikelijke havenrecht zouden dienen te betalen. — B.

HEFTIG PROTEST VAN DUITSE VISSERIJ TEGEN INVOER

OOK HIER KONSIGNATIE INVOER

De vertegenwoordigers van de duitse visserijnijverheid hebben een protestnota gepubliceerd, langs deze weg hun misnoegdheid te kennen gevend tegen de steeds toenemende invoer van vreemde vis op de duitse markten.

Geen enkel persoon zal inderdaad de noodzakelijkheid van deze invoeren tegenspreken. Zo is het ondermeer een uitgemaakte zaak dat, moest de duitse markt niet voorzien worden van haringinvoer uit vreemde staten, zij op verre na niet het vereiste kwantum zo kunnen leveren welke nodig is om te voorzien in het nationaal verbruik. De protestnota werd echter uitgegeven ingevolge de vaststelling dat de invoer op de duitse bodem niet in het minst in verhouding staat tot de vraag, dit zowel op het domein van het tijdstip als van de hoeveelheid. Dus ook hier konsignatie.

In de periode begrepen tussen 1955 en 1960 is het invoerkwantum gestegen van 120.000 ton tot 214.000 ton, of op weinig na het dubbel. De Deense invoer alleen, steeg reeds in voormelde tijdspanne van een oorspronkelijke hoeveelheid van 18.000 ton in 1955 tot een hedendaagse invoer van 56.000 ton, of het driedubbele. Voor wat Nederland betreft, steeg de invoer van 19.000 ton tot 36.000. Voor Zweden werd een verhoging genoteerd van 12.000 ton in 1955 tot 32.000 ton in 1960. Het kan niet ontkent dat dergelijke cijfers boekdelen spreken en inderdaad van aard kunnen zijn om de ongerustheid van de duitse vissers in het leven te roepen, temeer daar voorzien wordt, dat de invoeren voor de nabije toekomst aan hetzelfde ritme zullen doorgevoerd worden.

Anderzijds wordt in de duitse visserijmiddens een grote ongerustheid geopperd in verband met de katastrofale daling der haringvangsten. De voorzitter van de Deutsche Fischindustrie e.V., de h. Karl. E. Heitmann, heeft verklaard, dat de hoogzeevisserij niet langer in staat is om de in eerste instantie vereiste materialen, bestemd voor de verwerkingsindustrie, te produceren. Dit inziende hebben de Duitse bevoegde instanties het plan opgevat om over te gaan tot de konstruktie van speciaal voor de haringvisserij bestemde vaartuigen te bouwen. De plans berusten evenwel nog in kinderschoenen maar alles laat voorzien, dat zo de toestanden er niet op verbeteren, de konstruktie van deze vaartuigen spoedig werkelijkheid zal worden. De Duitse verwerkingsindustrie verbruikt ongeveer 220.000 ton per jaar en zijn zodoende de grootste verbruiker van Europa. Het is echter ontstellend vast te stellen, dat de haringaanvoeren in 1960 teruggevallen zijn tot op 70.000 ton daar waar in 1953 een totale jaarlijkse aanvoer van 220.000 ton werd genoteerd. — B.

ONGERUSTHEID IN DUITSE-VISSERIJMIDDENS

GEVOLG VAN DE HERWAARDERING VAN DE DUITSE MARK

Ingevolge de herwaardering van de Duitse Mark zijn er in de Duitse visserijmiddens blijken van ongerustheid opgerezen. De zaken stellen zich te erger voor gezien het feit dat de Duitse visserijnijverheid, in tegenstelling met de landbouw, niet beschermd wordt tegen de buitenlandse konkurrentie. Anderzijds ondervindt de uitvoer een dergelijke tegenkanting dat deze enkel ten koste van een voortdurende inspanning kunnen doorgevoerd worden.

Voor wat de invoer betreft, zullen de prijzen van de uit de vreemde voortkomende prdukten waar de visserijnijverheid van subventies geniet, een daling van 5% ondergaan. Om hiertegen repliek te kunnen geven zal de Duitse nijverheid zich verplicht zien de prijzen zo nauwkeurig mogelijk te berekenen, rekening houdend met elke eventuele schommeling. Het kan nu reeds gezegd worden, dat voor wat betreft de diepzeevisserij, de toestanden zich nog meer zullen toespitsen dan dat dit vroeger reeds het geval was. De Duitse markt zal inderdaad overstelpt worden met ingevrozen produkten van vreemde afkomst, wat logischerwijze een te overwinnen obstakkel zal uitmaken voor de Duitse produkten. De prijzen van de vismeel zullen andermaal de aanleiding zijn tot grote kopbrekens. Men weet inderdaad dat een internationaal akkoord werd bereikt die een stabilisatie van de marktprijzen zou moeten in de hand werken, maar de vismeelprijzen van de vreemde mogendheden zullen met 5 t.h. verminderd worden.

De IJslanders zullen logischerwijze hun aanvoeren in de Duitse vissershavens nog meer uitbreiden teneinde eveneens te genieten van de winst ingevolge de herwaardering van de D.M. Het is enkel de loggervloot die naar het schijnt niets moet vrezen betrefefnde een verhoging van de vremede aanvoer in hun traditionele vissershavens, gezien de Nederlandse gulden in ongeveer dezelfde mate een herwaardering onderging.

In ale landen die de Duitse visprodukten invoeren, zal de konkurrentietoestand nog verergeren, zowel voor wat de verse zeeprodukten betreft als voor de konserven en diepvriesprodukten. In Groot-Brittannië zullen de aanvoeren, rechtstreeks afkomstig uit Duitsland, duurder moeten betaald worden. Dit zal eveneens het geval zijn voor de invoer van Duitse visprodukten in Oostenrijk en talrijke andere Europese mogendheden. Ales hefet er de schijn van, dat deze toestanden vooral benard zullen worden voor de invriesprodukten bestemd voor de uitvoer. Op de voornaamste invoermarkt, nl. de U.S.A., ondervinden de Duitse prijzen thans reeds moeilijkheden voor wat betreft het konkurreren met prijzen van andere landen, die kunnen genieten van subventies. In Groot-Brittannië o.m., zal een verhoging van de «Purchase Taxe» toegevoegd worden aan de stijging der prijzen van de Duitse produkten zodat in voornoemd land een verhoging van bijna 10 t.h. zal genoteerd worden.

Dit zijn natuurlijk toestanden die de visserij volgens de Duitse visserijmiddens in haar geheel diep zullen treffen en dit op tijdstippen die zij als zeer ongelegen kunnen bestempeld worden. — B.

De Russiche visaanvoer in 1960 overtrof ruim de 3 miljoen ton

In de loop van het vorig jaar werd in totaal een hoeveelheid van ruim 3 miljoen ton vis op de Russische vismarkten aangevoerd. Hiermede wordt eveneens verondersteld dat het zevenjarenplan — te weten het produceren van 4.626.000 ton vis vóór 1965 — zal bereikt worden. Deze voortdurende stijging van de Russische visproduktie dient in de eerste plaats toegeschreven te worden aan een gecentraliseerde planificatie, die door de Russische wetenschapsmensen tot in de minste detail uitgewerkt werd. Hierbij dient nog toegevoegd dat het in de vaart brengen van een omvangrijke vloot, het gebruiken van achterwaarts vissende trawlers, de drukke aktiviteiten welke door de opzoekingsvaartuigen aan de dag gelegd werd, de exploitatie van nieuwe visrijke wateren eveneens een zeer grote rol hebben gespeeld. Bijvoorbeeld, de achterwaarts vissende trawlers die uitvaren vanuit Kherson aan de Zwarte Zee en vanuit Kaliningrad aan de Baltische Zee gaan thans op de sardienenjacht langsheen de Oostkust van Afrika.

Een zeer groot aantal achterwaarts vissende vaartuigen met een lengte van ruim 72 meter en gebouwd in Polen, Rusland en Duitsland werden in de vaart gebracht en versterken de reeds zo giganteske Russissche vloot. Hierbij dient nog gevoegd dat in de periode, begrepen tussen 1961 en 1965, dus vóór het beëindigen van het zevenjarenplan nog zestig dergelijke vaartuigen geleverd zullen worden, welke bestemd zijn voor de tonijnvangst en de sardienenjacht. De klassieke vaartuigen met een lengte van ongeveer 65 meter en die vroeger voorzien waren van een motor van 540 PK zullen thans uitgerust worden met een sterkere motor teneinde de snelheid merkelijk te kunnen opvoeren, terwijl een groot gedeelte van de vloot zal uitgerust worden met diepvriesopslagplaatsen. Anderzijds zullen de verouderde vaartuigen die nog aangedreven worden bij middel van steenkool, grondig gewijzigd worden en uitgerust worden om in de toekomst aangedreven te worden met mazout.

Voor wat nu de behandeling van de vangsten zelf betreft kan het volgende gezegd worden. In de Russische visserijmiddens bestaat er een neiging om alle vis, onmiddellijk aan boord de volledig vereiste behandeling te geven, teneinde de kwaliteit van de vis op een maximum te brengen. De plaats welke hiervoor nodig is werd voorzien op alle nieuwe trawlers en fabrieksschepen, terwijl de eigenlijke installaties dermate werden opgevat dat het dubbele van het hedendaagse rendement zal kunnen bereikt worden. De eerste vangsten welke gemaakt worden zal bij middel van een kargo overgebracht worden naar de verwerkingsschepen, terwijl het tweede gedeelte der vangsten zal vervoerd worden door de vissersvaartuigen zelf bij het beëindigen van hun reis.

Ook de haringvisserij kent een voortdurende uitbreiding. Een plan werd uitgewerkt waarbij alle gewone vissersvaartuigen van 45 meter lengte nog enkel en alleen de haringvisserij zullen bedrijven. De gemaakte vangsten zullen hier eveneens direkt aan boord ingevrozen worden.

Het is inderdaad een zekerheid dat de Russische visverbruiker steeds meer en meer veeleisend wordt. De Russiche dienst voor de Zeevisserij heeft inderdaad uitgemaakt dat het veel winstgevender is om goede kwaliteit te verkopen welke vooraf in de beste verzorging heeft genoten. De stock van de visfilets heeft in overeenstemming met 1958 zowat vijfmaal verdubbeld. De visverkingsindustrie te Mourmansk werd eveneens volledig gemoderniseerd en merkbaar uitgebreid terwijl een groot aantal diepvrieswagons en kamions in lijn werden gebracht om de distributie te verzorgen van de vis over het gehele Russische grondgebied. — B.

Bijgeloof bij de vlaamse vissers

DE DUIVEL IS AAN BOORD

Het gebeurde kort na de eerste wereldoorlog op een der laatste zeilsloepen. Zo heel lang is het dus niet geleden. Toen de sloep op de gewone visgronden gekomen was, werden de netten uitgeworpen en het langzaam kruien begon. Na zekere tijd werd de kor binnengehaald. Helaas zonder vis. Een tweede proef bleef even vruchteloos.

« De duivel zit aan boord », vloekte de schipper. « Mannen we moeten de boze geest verjagen. »
Op bevel van de stuurman moesten de vissers de kledingstukken die ze droegen omkeren, zoals de kleine jongens soms met karnaval deden. Dit om de kwelduivel te verschalken en niet herkend te worden. De bemanning wapende zich alsdan met ijzeren stangen of metalen staven en een ware klopjacht begon. De vissers lieten geen enkel deel van de sloep onverlet. Er werd gehamerd, geklopt en gebonsd op alle kepers en balken en planken, windassen en katrollen. Vervolgens veinsde de stuurman alsof hij naar Oostende wilde terugzeilen. Eindelijk werd het net opnieuw uitgeworpen en na de gewone tijd bovengehaald. En zie, de uitslag was verbazend : nog nooit was het net gevuld geweest met zoveel fijne vis. De list was ten volle geslaagd : de duivel was verjaagd geworden.

We herhalen dat deze anekdote volkomen echt is. De sloep werd sinds lang onttakeld, doch een paar koppen van de bemanning leven nog altijd...

MIETE DELANGHE

De vissers vreesden insgelijks de « kwade hand » en de « zwarte kunst », die vooral uitgeoefend werd door zekere vrouwen, die in het geniep aan toverij en hekserij deden. Zo waren alle vissers bang van een zekere Miete Delanghe, een schamele vrouw, die sommigen misschien nog gekend hebben. De vrouw leefde in de « Est-Iempas », impasse de l'est, ook « Gang van Rau » genoemd, een steegje of slop, vroeger gelegen voor het huidige huis van M. Pede in de Ooststraat. Dat Miete Delanghe de mensen kon « begokkelen », daaraan twijfelen de vissers en de meeste Oostendenaars niet. « Begokkelen » is een typisch Oostends woord, dat afgeleid werd van « goochelen », t.t.z. toveren...

De sloor werd geschuwd als de pest. Amper een paar maanden geleden werd ons nog het volgende verteld door een oud gebuur van Miete Delanghe :

« Niemand hield er aan Miete Delanghe in zijn huis te ontvangen.

Ik kende echter een probaat middel om haar buiten te houden. Ik had inderdaad een kruis in zout onder de voetmat gestrooid. Welnu, Miete Delanghe heeft, 'k weet niet hoeveel keren getracht binnen te komen. Doch « oois-jamais », kon ze over de mat geraken, niettegenstaande alle moeite ze ook deed. Het zweet rolde over haar wangen, doch binnen kon ze niet. Neen, man... »

We kennen een boekdeeltje anekdotes over Miete Delanghe. Ook hebben we gedacht dat de arme vrouw recht had opgenomen te worden in onze « Oude Oostendse Volkstypes »...

DRENKELINGEN

En niet alleen hadden de vissers een heilige schrik van sommige mensen, die ze verdachten de « zwarte kunst » te beoefenen, ze geloofden ook steenhard en vreesden almachtig de geheime macht van drenkelingen. Het was een aloude gewoonte het lijk van een drenkeling dat op het water van de zwee zwalpte op te pikken om desnoods de identiteit van de verdronkene vast te stellen. Na het onderzoek werd het lijk in een stuk zeil genaaid en... hoep... opnieuw aan de zee toevertrouwd.

Doch het was streng verboden zich ook maar iets, dat aan de drenkeling toebehoorde, toe te eigenen. Alles moest aan de waterschout of kommissaris afgegeven worden. Wee degene, die zich daaraan zou misgrijpen : het lijk zou zich alvast wreken.

HET SPOOKSCHIP « DE OSSCHAERT »

Iedereen kent de geschiedenis van het spookschip «De Vliegende Hollander»? We denken nochtans dat veel kuststreken hun eigen legende bezitten van het een of ander spookschip. Waarom zou Oostende en omliggende visserslekken niet de hare hebben? Gelukkig, we bezitten wel degelijk onze eigen legende betreffende 'n spookschip al klimt het gebeuren tamelijk hoog in de tijden op....

Oostende droeg eens de weinig vleiende naam van «gehucht roofnest». Dit was op het einde van de 16e eeuw, wanneer de kronieken uit de tijd onze stad beschreven als «een onvallich nest, speloncke der dieven ende moordenaars, die cause waren van de ruynr van menich mensen, ja, geheel Vlaenderen, benauwende....».

Er werd verteld dat toenmaals in onze stad een zekere Jan van Jacob leefde. Hij was een koen kapitein van een kleine driemastbark de « Osschaert » genoemd en uitgerust als een roofschip. Men had goed dapper en onversaagd te zijn en dat was Jan van Jacob alleszins, toch gebeurde het weleens dat de « Osschaert » overmand werd en op de vlucht moest slaan. Eens ontmoette het roofschip een vloot van zeven Turkse schepen. De Turken stonden toenmaals alom bekend als beruchte kapers. De « Osschaert » werd aangevallen. Doch de strijd was ongelijk. Na een lang gevecht waren de matrozen van het Oostends schip bijna allen gekwetst en het tuig was derlijk gehavend en onttakeld....

Toen vroeg de kapitein, in uiterste nood, bescherming aan God. Hij verwaarloosde echter dezelfde hulp in te roepen en af te smeken voor zijn bemanning. Het schip werd lek geslagen en de kapitein zocht redding met zich in zee te werpen, zonder zich om de bemanning te bekommeren. Dit zou hem duur te staan komen. Hij werd veroordeeld door de Hoge Wijsheid om gedurende duizend jaren op « zee en land » te zwalpen op het verlaten schip....

En zo komt het dat de vissers van Oostende en omliggende, vroeger, af en toe, het vervloekte schip ontmoetten. De « Osschaert » houdt zich anders verscholen in verlaten duinstreken van onze kust. Het is alsdan onzichtbaar voor 's mensenoog. Doch wanneer het spookschip zijn schuiloord verlaat en rusteloos ronddoolt is het niet goed het te ontmoeten. Er zal geen staart vis gevangen worden.

De vissers van Heist en hoger op hadden eertijds insgelijks hun spookschip, namelijk de « Concordia ». Doch dat is een andere geschiedenis.

Uit « WINDEN »

Ary Sleeks.

OPBRENGST TE GRIMSBY VAN BELGISCHE SCHEPEN

VAN 22 TOT 28 APRIL 1961

Dinsdag 25 april		
O.342	150	1.053
O.69	143	1.212
O.243	136	854
Z.428	137	933
O.281	57	425
Z.432	50	765
Z.570	59	929
Woensdag 26 april		
O.120	200	1.258
O.105	111	748
Donderdag 27 april		
O.247	123	880
O.283	138	1.027
Z.458	73	1.003
Z.542	84	659
Vrijdag 28 april		
O.265	133	1.004
O.268	121	850
O.214	146	1.150

PROPAGANDA VOOR VIS IN 'T GENTSE VAN DHR TERRYN

29-30 april - 1 en 2 mei : Studiereis naar de Waddenzee, (langs Duitsland naar de eilanden van de Waddenzee, terug door Nederland naar Gent).

8 mei : Met de leden VTB-VAB naar Brugge - Blankenberge, de kust, naar Sluis.

10 mei : Propaganda-avond met proeven in een stadschool; met de medewerking van de firma's Globus, Denderleeuw, en Baas en Zonen, Vishandel, St Amandsberg, en Proba, groeten en deegwaren Remy en Solo-Ozo.

21 en 22 mei : Propaganda-reis met leerlingen en ouders naar Duitsland.

HET VRAAGSTUK VAN HET BEMANNINGSTEKORT IN ONZE VISSERIJ

Reeds verscheidene malen maakten wij melding van het feit dat er in vele gevallen een nijpend gebrek is aan vissers. Deze week vernamen wij andermaal dergelijk zeer betreurenswaardig feit. Het betreft hier een onzer laatste aanwinsten van de Oostendse vloot, namelijk de O.350 « Picorre » van de rederij « NORDIK ».

Vermeld vaartuig, die ter visserij was uitgevaren zag zich verplicht gedurende veertien dagen inaktief te blijven bij gebrek aan het nodige personeel. De rederij van het vaartuig gaf tenslotte opdracht naar Lorient te stomen om het ontbrekend personeel te trachten aan te werven waar ze tenslotte ook in geslaagd is. Zo is de O.350 « Picorre » dan terug naar zee vertrokken met zes franse vissers aan boord.

Het is waarlijk betreurenswaardig dergelijke toestanden te moeten vaststellen, al dient hieraan toegevoegd dat er een onverbeten wedijver is ontstaan tussen de reders die alles in het werk stellen om bekwame vissers aan te werven en pogen in dienst te houden. — B.

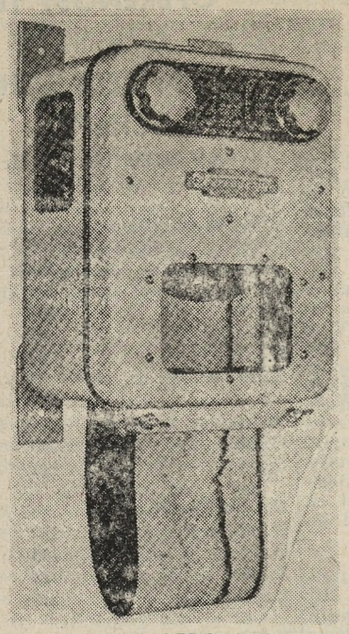
MARTIN & Co

28, Brouwersvliet

ANTWERPEN

Tel. (03) 33.93.86

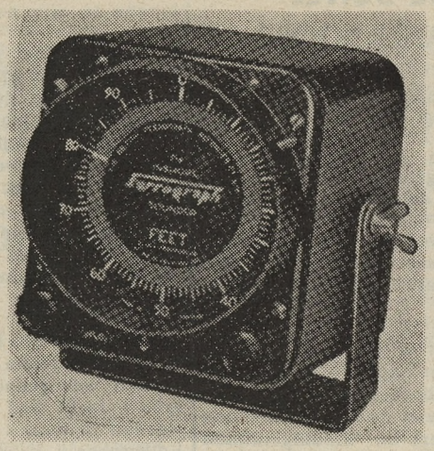
33.85.47



Mod. « OFF-SHORE »
12, 24 of 32 volt
0-50 vadems
Fr 13.250 — kompleet

DIEPTEMETERS

«BRITISH FERROGRAPH»



Mod. « IN-SHORE »
12 of 24 volt
0-30 meters
Fr 7.500 — kompleet

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

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

Rivieren hebben streken.....

Iedere binnenschipper kan er van meepraten!

Gelukkig de schipper die met een Lips-schroef vaart wanneer de rivier hem haar strikken spant.

Lips-schroeven van Limabrons of van Cunial zijn sterk, taai en buigzaam.

Zij kunnen tegen een stootje en raken ze ooit beschadigd - Lips repareert afdoende en . . . snel!

Lips-schroeven zijn ook te leveren in gietijzer en semi-staal

SCHEEPSSCHROEVEN
LIPS
DRUNEN

Tel.- 511 (dag en nacht)

Het personeelvraagstuk in de visserij

VOETSTAPPEN BIJ HET MINISTERIE

Woensdag hadden de hh. Decrop en P. Vandenberghe te Brussel een onderhoud met het kabinet van de minister van Verkeerswezen.

Het was dhr Vanden Bossche kabinetsattaché die de vertegenwoordigers der Rederscentrale te woord stond en de grieven aanhoorde geschapen door de aanwerving van meer dan 160 tijdelijke personeelsleden, meestal komende van het visserijbedrijf, voor onze staatspaketboten, waarvan niet minder dan 60 matrozen, 36 mensen voor de machines, zonder te spreken van de ticketkollectors, handlangers, enz

Deze mensen zullen drie à vier maanden in dienst treden om de zomerdiensten te verzekeren.

Door de afvaardiging werd gewezen op het tekort aan personeel in de visserij en de erge gevolgen van het wegnemen van de jongste elementen uit de visserij. Een rekrutering op een andere voet werd voorgesteld..

Gewezen werd ook op de gevolgen welke zulks mede brengt na het seizoen en op de noodzakelijkheid een kweekcentrum of opleidingsschool tot stand te brengen ter opleiding van ongeschoolde krachten en jonge mensen, om deze diensten waar te nemen, zoals zulks thans voor de binnenscheepvaart wordt gedaan.

Ook zouden groter faciliteiten dienen verleend te worden voor het aanwerven van vreemde vissers, waarvan de gevolgen van belang zijn voor de visserij en voor het zoeken van nieuwe visgronden en methoden.

De heer Vanden Bossche gaf toe, dat het probleem dringend en ernstig is en beloofde de afvaardiging de minister onmiddellijk voorstellen te doen.

Terloops weze gezegd dat volksvertegenwoordiger Dries Claeys vooral met dhr Vandenberghe een bespreking had en dezelfde dag ook de nodige voetstappen heeft aangewend om dit probleem ten spoedigste te zien oplossen.

BERICHTEN uit het BUITENLAND

YOEGOSLAVISCHE BESTELLINGEN

Door de regering van Yoegoslavie werd bij de scheepsbouwwerven Shumizu een bestelling gedaan van twee kargo's die dienst zullen doen voor de transport van de visvangsten. Deze kargo's zullen uitgerust zijn met diepvriesopslagplaatsen en zullen een bruto-tonnage hebben van 500 bruto-ton. Deze twee eenheden dienen geleverd te worden tegen het einde van huidig jaar. Een identiek vaartuig werd reeds in de loop van vorig jaar geleverd aan Joegoslavië. In praktijk zijn deze vaartuigen bestemd voor het vervoer van ingevroren tonijn. — B.

NOORSE TRAWLER VERKOCHT AAN ISRAEL

Een rederij uit Israël heeft de Noorse visserseenheid « Havkvern » aangekocht. Voormeld vissersvaartuig heeft een bruto-tonnage van 498 ton. Het vaartuig is thans reeds onder haar nieuwe naam van « Azcad » op weg naar haar nieuwe thuishaven. Het vaartuig werd in 1955 gebouwd op de scheepswerven C. Luhring te Brake in Duitsland. Hetheeft een lengte van 165 voet. De oorspronkelijke eigenaars waren de reders S. Bartz & Johannes uit Bergen, alwaar het vaartuig haar thuishaven had. — B.

VOOR DE NEDERLANDSE SLOOPWERF

Een eenheid uit Grimsby, de 125 voet metende « Rehearo » slijt thans haar laatste dagen alvorens gesloopt te worden op een Nederlandse sloopwerf. Het vaartuig had een bruto-tonnage van 266 ton en was eigendom van de rederij G.F. Sleight uit Grimsby.

Het werd in 1917 gebouwd door de scheepsbouwwerven Cook, Welton en Gemmelt uit Beverley. — B.

DE JAPANSE VISPRODUKTIE

De cijfers van de Japanse visproduktie gedurende het jaar 1960 zijn nog niet definitief vastgelegd maar in grote trekken kan nu reeds gezegd worden dat een verhoging van ruim 6,6 % zal genoteerd worden, dit in vergelijking met vorig jaar.

Drie nieuwe vissershavens werden door de Japanners geëksploiteerd. Door de Japanse regering werd opdracht gegeven aan negen fabriegschepen koers te zetten naar de Beringenzee vergezeld van een belangrijke vloot kleine visserssvaartuigen. — B.

Uitbreiding van de produktie van tonijnkonserven in de Verenigde Staten van Amerika

De conservenproduktie van tonijn in de Verenigde Staten die naar uitbreiding verder uitwerkt, heeft in 1960 een totaal van 15.200.000 kisten bereikt. De bedrijvigheid van de « seiners » is in de loop van het voorbije jaar merkbaar gestegen en het grote gedeelte van de Californische « clippers » werd omgebouwd om de nettenvisserij te bedrijven.

De toename van de produktiviteit heeft logischerwijze een daling van de produktiekosten in de hand gewerkt, dermate dat de konservenindustrie zich meer en meer bevoorraadt bij de Amerikaanse instelling waar dit vroeger niet het geval was. Anderzijds heeft ook de tonijnvisserij in Atlantische Oceaan, welke gelanceerd werd door de Fransen en verder ontwikkeld door de Japanners eveneens een geweldige uitbreiding genomen.

In 1960 hebben twee Amerikaanse maatschappijen basissen opgericht in Afrika, en Noorwegen heeft de tonijnviserij in de Atlantische Oceaan eveneens aangevat. Een tweede konservenfabriek, de «Star-Kist Caribe» werd opgericht te Porte-Rico, terwijl een 3e instelling dient opgericht te worden door de grootste producent ter wereld, de «California Packing Corporation».

In 1960 bedroeg de produktie der «seiners aan de konservenindustrie het dubbel van de voortbrengst welke door de «clippers» werd geproduceerd. Op het einde van het jaar werden reeds 60 «clippers» volledig uitgerust met een «seiners» installatie en in bedrijf genomen terwijl 7 andere vaartuigen de weg van de voltooiing benaderen op de scheepswerven van San Diego en Terminal Island.

In 1960 bedroeg de kwantiteit der vangsten van tonijn met zogenaamde « gele vinnen » welke verkocht werden tegen £ 250 per ton en de «skip-jack» welke van de hand gingen tegen prijzen van £ 210 per ton, omzeggens het vierdubbele van het vorig jaar.

Anderzijds werden de zeereizen merkbaar ingekort. De reizen van de «seiners» bedroegen in 1960 gemiddeld ca 30 dagen. De «clippers» daarentegen waren altijd voor minstens 60 dagen in zee. De tonijnvangers hebben dus meer vis aangevoerd, meer verdiensten gemaakt terwijl in feite minder dagen op zee verbleven werd.

Het verbruik van de tonijnconserven, gestimuleerd door de publiciteit heeft in feite een snellere uitbreiding gekend dan de Amerikaanse bevolking. Een conservenafbriek is er zelfs in geslaagd een dividend van 100 pct uit te geven. De produktie van de Californische fabrieken heeft een produktie van 10.612.000 kisten vis opgeleverd, waarvan 1.900.000 kisten uit Albacore, tegenover 1.639.000 kisten in 1958.

Op het einde van het jaar werd de « Sint Helena », de grootste tonijnvanger van de Californische vloot uitgerust met een achterbrug terwijl een nieuwe lier geplaatst werd, teneinde de tonijnvisserij in de Afrikaanse wateren te kunnen bedrijven.

De leveringen van de « geel gevinde » tonijn heeft een eindcijfer opgeleverd van 96.832 ton in 1960 tegenover 56.602 ton in 1952 of een stijging naar hoeveelheid van ruim 40.000 ton. De leveringen van « skipjack » kenden echter een grote vermindering. Hier werd inderdaad een daling genoteerd van 60.284 ton in 1959 tot 27.560 ton in 1960, of ongeveer 33.000 ton.

Alles bijeen genomen kan echter gezegd worden dat de tonijnvisserij en de conservenindustrie van de U.S.A. er goed voorstaat en dat de toekomst nog veel te bieden heeft. — B.

MET DE B.S.P.

1 MEI TE OOSTENDE

STEMRECHT VOOR ZEELIEDEN

De traditionele Eén-Meiviering van de Socialistische Partij stond dit jaar hoofdzakelijk in het teken van de overwinning. Men weet immers dat de socialisten op de laatste verkiezingen, in ons arrondissement, een senatorszetel bekwamen.

De stoet zelf was langer dan naar gewoonte. Tijdens zijn toespraak in het lokaal «Noordstar», droeg volksvertegenwoordiger De Kinder de eisen van de B.S.P. voor. Ook in de stoet werden borden meegedragen waarop de eisen voldoende uiteengezet werden.

Naast eisen van sociale rechtvaardigheid, huwelijksleningen voor jonge gezinnen, gelijkheid aan het vertrekpunt voor de studerende jeugd, syndikale erkenning van het gemeentepersoneel, kosteloze gezondheidsdienst, nationalisatie van energie-sektor, de 5-daagse werkweek in de Voedingsnijverheid en de aanpassing van de werkloosheidsvergoeding, onthouden wij vooral de eis voor stemrecht voor de zeelieden.

De achteruitgang van onze garnaalvisserij

In ons nummer van 14 dagen geleden gaven we een uiteenzetting weer van de bevindingen van Dr. D.J. Boddeke, garnaalbioloog bij het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, welke tot het besluit was gekomen dat de pufvisserij nadelig was voor de garnaalstand in de Noordzee.

In 1960 werd immers meer dan acht miljoen kg garnaalpuf in Nederland aangevoerd.

Volksvertegenwoordiger Claeys is bij de pakken niet blijven zitten en heeft aan de heer Minister van Landbouw hiernavolgende parlementaire vraag gesteld. We zijn benieuwd het antwoord van het departement te kennen en ook dat van Buitenlandse Zaken.

Deze vraag luidt :

» Bij een vroegere gelegenheid heb ik reeds de aandacht van de achtbare Minister getrokken op de achteruitgang van de garnaalvisserij aan onze kust.

Ik heb toen melding gemaakt van een vaststelling die ik met eigen ogen heb gedaan in een kleine Nederlandse vissershaven : de pufgarnaal werd daar met hele vrachten binnengebracht en op kamions geladen om naar de vismeelfabrieken gevoerd te worden. Uit een onlangs bekend gemaakt verslag van de F.A.O. blijkt dat in 1960 door de Nederlandse visserij meer dan 8 miljoen kg pufgarnaal naar de vismeelfabrieken werd geleverd

Waar wij steeds bij ons hebben geleerd dat die pufvisserij de oorzaak is van enorme achteruitgang van de garnaalstapel op de Belgische en Nederlandse kust, heeft men in Nederland nooit maatregelen genomen om die verdelgingsmethodes te verbieden.

Graag zou ik van de achtbare heer Minister vernemen of hij het ogenblik nog niet gekomen acht, om bij zijn Nederlandse kollega van Landbouw en Visserij, een gesanctioneerd verbod van pufvisserij te gaan bepleiten.

PROEFNEMINGEN DOOR DE KOMMISSIE VOOR TOEGEPAST WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK IN DE VISSERIJ

VEILIGHEIDSSYSTEEM VOOR DE TWEE BOOMKORREN

Eens temeer heeft de Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Visserij zich nuttig gemaakt. Door de Werkgroep welke afhangt van de voormelde instantie werden in de loop van de vorige week proefenemingen gedaan betreffende een veiligheidssysteem voor de boomkorrevisserij aan boord van de Z.401. Het kan nu reeds gezegd worden dat deze zeer bemoedigende uitslagen hebben opgeleverd alhoewel de zaken thans verre van beëindigd zijn.

Het systeem zal in de loop van de eerstkomende weken technisch op punt gesteld worden. — B.

Prins Albert en Prinses Paola brachten dinsdag een bezoek aan Oostende ter gelegenheid van de aankomst van een nieuwe mijnenveger voor de Zeemacht, de « Van Haverbeke ». Talrijke militaire en burgerlijke personaliteiten woonden de plechtigheid bij, die besloten werd met een receptie. Op onze foto zien we Prinses Paola, met naast zich Commodore Robijns en fregatkapitein Poskin, kommandant van de « Van Haverbeke ». (Foto Roger)

Veranderingen in de vissersvloot in Maart '61 te Zeebrugge

Verandering van eigenaar :

Z.720 «Augustus» is op 13-3-1961 akte van bekendheid eigendom geworden van : Demeester Pieter, Genuastraat 12, Zeebrugge. Bewijs van eigendom nr 210 opgemaakt te Zeebrugge op 21-3-61.

Bewijs van nationaliteit opgemaakt te Zeebrugge op 28-3-61.

Z.802 «Johanna-Liliane» is op 23-3-1961 volgens verkoopkontrakt eigendom geworden van : Gevaert Fernand, Polderweg 29, Zeebrugge. Bewijs van eigendom nr 211 opgemaakt te Brugge op 23-3-61.

Bewijs van nationaliteit opgemaakt te Zeebrugge op 25-3-61.

Inbouwen nieuwe motor :

Z.257 «Elsie». Op 14-3-61 nieuwe motor ingebouwd. Merk : ABC 145 pk, nr 9919 (1961). Nieuwe meetbrief nr 4.001 afgeleverd te Oostende op 20-3-61. Geen verandering van tonnemaat.

Z.480 «André». Op 7-2-61 nieuwe motor ingebouwd. Merk : OM. Diesel 120 pk nr 6A - 94601, type 6061 - E. Bouwjaar 1961. Nieuwe meetbrief nr 4.000 afgeleverd te Oostende op 17-3-61. Br. T is 37,62 - N.T. 15,04.

Nieuw adres :

«Galva» P.V.B.A. Z.495. Nieuw adres : Willemijnstraat 7, Anderlecht.

DE DEENSE UITVOER VAN INGEVROREN VISFILETS OP DE BRITSE MARKT

Groot-Brittannië is de traditioneel geworden grootste afnemer van de Deense visprodukten. Het karakter van de Britse aankopen is thans in volle evolutie. Daar waar ongeveer 10 jaar geleden de Deense uitvoeren in hoofdzaak bestonden uit verse visprodukten spelen nu de ingevrozen visprodukten ook 'n belangrijke rol.

In 1960 heeft Groot-Brittannië voor een totaal bedrag van 81 miljoen kronen of 570 miljoen Belg. frank aan visprodukten afgenomen. Hiervan werd voor een bedrag van 15 miljoen kronen rechtstreeks door de Deense vissersvaartuigen aangevoerd in de Britse vissershavens. De aanvoeren van verse vis bedroegen amper 2.300.000 kronen. Hiertegenover werd echter voor ruim 23.800.000 kronen aan ingevrozen filets geëksporteerd, voor 19 miljoen aan visprodukten in diepvriestoestand, voor 2.400.000 kronen aan viskonserven en tenslotte voor ruim 17.300.000 kronen aan vismeel. In deze cijfers zijn niet de uitvoeren begrepen van de Faroereilanden.

Bij een blik op deze lijst valt een zaak ogenblikkelijk op : nl. de stijging van het aankoopcijfer van Groot-Brittannië inzake diep-bevrozen vis, en dan vooral de visfilets: 7 300 ton in 1960. Groot-Brittannië heeft inderdaad aanvaard om de diepvriesvisfilets afkomstig van de Vrijhandelszone als industriële produkten te behandelen, op voorwaarde echter dat de invoeren van deze produkten, afkomstig uit Noorwegen, Denemarken en Zweden vóór 1970 niet de 24.000 ton overschrijden. De tolrechten in Groot-Brittannië op de diepbevrozen visfilets werden zopas verlaagd van 10 t.h. op 8 ad valorem.

Het is thans echter nog te vroeg om de terugslag te kennen welke deez verlaging zal teweegbrengen; het is nochtans zeker dat zij de aanleiding zal zijn dat de Skandinavische uitvoerders een groter belang zullen hechten aan de uitvoer van hun bevrozen visfilets.

In tegenstelling met Noorwegen, die haar visprodukten soms rechtstreeks aan de Britse afnemers levert, heeft Denemarken tot op heden nog niets in dien aard ondernomen en ieder Dees visprodukt welke op de Britse markt wordt gebracht odergaat de rechtstreekse konkurrentie van de andere invoerders op de Britse markt. Een ander moeilijkheid van de Deense visprodukten is het feit dat zij op de Britse markt verkocht worden onder het merk van de Britse verdeler zodat de verbruiker volledig onwetend is over de afkomst van het door hem aangekochte produkt.

Tot op heden werd echter nog geen enkele beslissing genomen. Het schijnt inderdaad dat de Deense overheid aarzelt tussen twee wegen : ofwel voortgaan op de ingeslagen weg en het verdelen van de produkten verder overlaten aan de zorgen van de Britten ofwel werken aan een horizontale en vertikale koncentratie van de produkten, terzelfdertijd een eigen merk introducerend. Tot op heden staan de Denen nog steeds voor een vraagteekn. Welke weg zullen zij inslaan? — B.

Herdenkingsplechtigheid aan de op zee omgekomen vissers te Nieuwpoort

De jaarlijkse plechtigheid aan het Vissersgedenkteken ter nagedachtenis van de op zee omgekomen vissers zal op maandag 22 mei (2de Sinksen) doorgaan in aanwezigheid van de heer van Outryve d'Ydewalle, gouverneur van Westvlaanderen.

Deze plechtighied zal dit jaar het voorwerp uitmaken van een speciale hulde die zal gepaard gaan met de uitreiking van premies aan reders en scheepjongens.

Benevens de Gouverneur zullen eveneens uitgenodigd worden de personaliteiten uit de Visserijmiddens van de Belgische Kust.

Na de optocht en bloemenhulde aan het Vissersgedenkteken zal er op het stadhuis een officiële ontvangst van de personaliteiten plaats hebben. — N.

Ibis - jongens veroveren ereplaket der « Provinciale Kommissie voor Zwembrevetten »

Een beeld van de plechtigheid in de IBIS-school. (Foto Roland)

Op vrijdag, 28 april 1961 greep in de feestzaal van het «Koninklijke Werk van de Ibis» een plechtigheid plaats, waarbij aan onze Ibis-jongens het Ereplaket der «Provinciale Kommissie voor Zwembrevetten» van Westvlaanderen overhandigd werd. In de wedstrijden door deze kommissie ingericht veroverden onze jongens tijdens 't schooljaar 1959-1960 de 2e prijs met 96,55 procent der punten. Dit is een buitengewoon goede uitslag, die bewijst hoe deze jongens hun opleiding ter harte nemen, want voor hen wiens toekomst op het water gelegen is, geldt zwemmen natuurlijk als een heel voornaam vak. Tijdens dit schooljaar ontving het 6e studiejaar 26 zwembrevetten, het vijfde 10.

In zijn gelegenheidstoespraak drukte dhr Caestecker, Direkteur van het «Koninklijk Werk van de Ibis» zijn voldoening en fierheid uit over het bereikte resultaat. Hij dankte de provincie voor de financiële steun, die zij speciaal dit vak van de opleiding in Ibis toezegt. Hij wakkert dan ook zijn jongens aan om tijdens de volgende wedstrijden te beproeven de wisselbeker der provincie in de wacht te slepen, vooral nu zijn jongens zich al tweemaal tweede wisten te rangschikken.

Dhr Gillon, bestendig gedeputeerde, feliciteerde de Ibis-jongens in naam van dhr Gouverneur der Provincie Westvlaanderen en nadat hij hun het ere-plaket had overhandigd onder enthousiast applaus, werd er samen met alle Ibis-jongens getoast op deze puike prestatie.

Dhr burgemeester Plovie van Bredene, alsmede alle leden van de «Provinciale Kommissie voor Zwembrevetten» vereerden deze intieme plechtigheid met hun aanwezigheid.

KLEIN VLIEGTUIG OPGEVIST DOOR N.709

Door de N.709 van de gebroeders Vandebohede, die de garnaalvisserij beoefende, werd bij het inhalen van de korre een radiogeleid vliegtuig opgevist. Vermoedelijk is het vliegtuig afkomstig van het artilleriekamp van Lombardsijde waar momenteel oefeningen worden gedaan met soortgelijke vliegtuigen die zonder piloot de lucht ingaan. Deze radiogeleide tuigen worden bij het einde der oefeningen per valscherm naar de basis gebracht. Denkelijk moet het opgeviste eksemplaar door de wind uit zijn koers zijn afgedreven en in zee zijn terechtgekomen. Het opgehaalde tuig werd door de militaire diensten van het kamp van Lombardsijde in bezit genomen. — N.

Mazout en essenceprijzen VERLAAGD

Vanaf 1 mei zijn de mazoutprijzen opnieuw verlaagd.

Voor de visserij is de officiële verkoopprijs van 1,84 F op 1,77 F gebracht. Voor het verbruik te lande, zone van de kust, is de prijs van 2,54 F teruggebracht op 2,47 F. Voor de kamions is de officiële prijs sedert maandag 2,79 F in plaats van 2,86 F.

Voor de lichte fuel is de prijs van 2,08 F tot 2,03 F teruggebracht.

Voor de essence is de prijs 10 ct per liter verlaagd. Super 8,01 en gewone 7,61 F.

Deze verminderingen zijn een gevolg van de verminderingen op de wereldmarkt.

Zij hadden pech...

GEMERKTE VISSEN

Toen de Z.562 schipper François Van Massenhove ter visvangst was in de nabijheid van de Witte Bank werd tussen de vangst een gemerkte tong gevonden van 36 cm lengte met kenteken EG2771.

Ook de Z.412 schipper-eigenaar Gilbert Savels was op 80 mijl west van Zeebrugge toen tussen de vangst een gemerkte pladijs van 35 cm gevonden werd met kentekens YMA 1272.

SCHADEGEVALLEN

De Z.466 schipper Achiel Boddijn was ter garnaalvangst op 10 mijl van Zeebrugge toen de kor vastsloeg. Hierdoor brak wegens de ruk de arm van de bakboordachtergalg. Met veel moeite kon men dan toch de kor binnen boord brengen.

De Z.538 schipper Raymond De Groote was ter visvangst op 30 mijl Noord ten Westen van Zeebrugge. Bij het inhalen van de kor stelde de bemanning vast dat er een zwaar aluminiumstuk in het net stak afkomstig van een vliegtuig. Deze woog ca 400 kg.

OPSLEPING N.818 DOOR N.740

Toen de N.818 van reder Ghys Gerard de visserij bedreef viel de motor plotsling stil. Bij nazicht werd vastgesteld dat de schroef was vastgelopen. In de onmogelijkheid verkerende om te herstellen werd de hulp ingeroepen van de N.740, van reder Desaever J. die 't defekte vaartuig veilig de Nieuwpoortse haven binnensleepte. — B.

SCHADE N.498

Tijdens de visvangst nabij de Westhinder begon de keerkoppeling van de N.498 «Rondor» onder bevel van schipper André Puystiens, te kloppen. Bij onderzoek bleek dat een lager was warm gelopen. Gezien men onmogelijk het euvel kon verhelpen, diende de schipper beroep te doen op de N.807, om de N.498 naar de thuishaven te slepen.

OPSLEPING Z.53 DOOR Z.56

Terwijl de Z.53, van reder Vanthournhout Richard de visserij bedreef begon de motor onregelmatig te draaien. Bij onderzoek werd vastgesteld dat de regulateur gebroken was. De sleephulp van de Z.56 van reder Ackx E. werd ingeroepen die de opsleping naar Zeebrugge volbracht. — B.

SCHADE Z.785

Terwijl de Z.785, van reder Van Fleteren H. de visserij bedreef werd plots vastgeslagen aan een onder water liggend voorwerp. In een poging om het net op te halen werd hierbij schade berokkend aan de spanten en beschermingsplaat, terwijl de achtergalg ook gebroken werd. — B.

KRUKASBREUK Z.493

Terwijl de Z.493 van reder Depaepe Leon de garnaalvisserij bedreef, werd vastgesteld dat de motor begon te kloppen. Bij nazicht bleek dat de krukas gebroken was. Via de radio werd de sleephulp van de Z.751, van reder Depaepe Hyp. ingeroepen die de opsleping naar Zeebrugge deed. — B.

SCHROEFSCHADE N.805

Terwijl de N.805 de visserij bedreef werd plots schade ondervonden. Er werd verondersteld dat met de schroef op een zich onder water bevindend voorwerp werd geslagen waardoor de schroef moest beschadigd zijn. Het vaartuig zal op de slip geplaatst worden alwaar de juiste toedracht van de schade zal kunnen vastgesteld worden. — B.

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

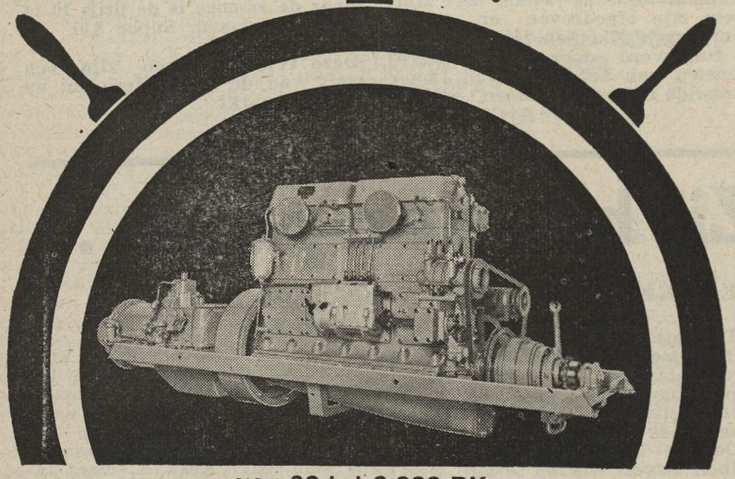
DIESEL

MERCEDES-BENZ

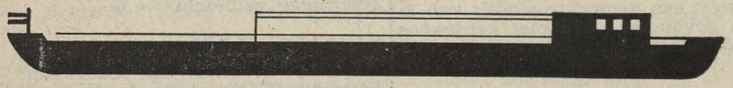
DIESEL

Scheeps- motoren

spaarzaam, zuinig en bedrijfszeker



van 20 tot 3.000 PK.



Rechtstreekse invoerders voor België — Agentschap in heel het land

MATINAUTO PVBA

1072, WAVERSE STEENWEG — BRUSSEL 16 — Tel. 35.20.20 (10 l.)

ADVERTEERT IN

«HET VISSERIJBLAD»

UW VAKBLAD

REDERS en VISSERS, VOOR UW

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de beroepsvereniging

HAND IN HAND

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

MERCEDES-MOTOREN OP DE 34e INTERNATIONALE JAARBEURS TE BRUSSEL

Van 29 april tot 11 mei 1961 gaat de 34ste Internationale Jaarbeurs door te Brussel. Het belang van deze tentoonstelling moeten wij onze lezers niet meer doen opmerken. Een zaak is volgens ons echter wel het vermelden waard en wel de stands 5.625 - 5.633 (Palace 5, straat 6). Op deze stands kunnen onze lezers, en dan vooral de vissers-reders een blik werpen op de laatste snufjes van de Mercedes-motoren, en meer bepaald de scheepsmotoren.

Wij hebben hier noch de plaats noch de tijd om in detail alle types te ontleden. Wij achten het toch de moeite waard een beknopt overzicht te geven van de afdeling scheepsmotoren :

SCHEEPSMOTOR MB 846 A.

Nominaal vermogen 250 pk bij 1500 t/m.
6 cylinders in lijn.
Cylinderinhoud : 20,16 l.
Gewicht : 1750 kg.

Verhouding Vermogen/Gewicht : 7,0.

Allerlei toepassingen gezien het een uitstekend motor is voor vrachtschepen, Rijnschepen vissersvaartuigen, elektrogeen aggregaten, lokomotieven en andere industriële toepassing.

Dezelfde motor voorzien van een turbocharger ontwikkelt 320 pk bij 1500 t/m.

Deze twee typen bestaan in horizontale versie, speciaal gebouwd voor autorails.

In onze moderne tijden waar alles afgestemd is op de snelheid, gepaard met een zo groot mogelijke rentabiliteit, raden wij alle reders die het inzicht hebben een nieuwe motor te plaatsen in hun vaartuig aan ,een bezoekje te brengen aan de hogervermelde stands, waar ook schriftelijk nadere inlichtingen te bekomen zijn, aan het adres : Motoren MERCEDES, Afdeling VM, Stands 5.625 5.633, Paleis 5, straat 6, Internat. Jaarbeurs Brussel.

Alle gewenste inlichtingen zullen U verstrekt worden. — B.

NOORSE HARINGKAMPAGNE EEN KATASTROFE ZONDER VOORGAANDE

Om de verhoudingen aan te tonen van de katastrofale haringkampanje van Noorwegen die zoeas beëindigd werd, volstaat het een blik te werpen op de statistieken van de voorgaande jaren. Als men weet, dat deze jaren verre van schitterend waren, dan valt het licht te begrijpen dat men er in Noorwegen niet over te spreken is en kan het woord katastrofaal nog als zwak bestempeld worden, om het jaar te omschrijven.

Dat men zich hieraan echter niet diende te verwonderen, is ook waar. De pronostieken voor het jaar 1961 waren inderdaad zeer pessimistisch gezien er voorzien werd dat de totale aanvoer de 2 miljoen hektoliter niet zou overschrijden. Het is echter des te ontstellender te moeten vaststellen, dat deze vooruitzichten op verre na niet werden beantwoord en de werkelijkheid des te harder was. Er werd inderdaad gedurende de laatste kampanje amper 700 000 hektoliter haring aangevoerd.

Onmiddellijk dient hieraan toegevoegd, dat deze kampanje ongewoon was. In het verleden is het nooit voorgevallen dat de haring zo laattijdig haar intrede deed nabij de Noorse kust. Dit gebeurde thans slechts in de loop van februari. Vervolgens hield de haring zich steeds op omzeggens onbereikbare diepten Ze steeg bijna nooit op diepten, waar ze kon gevangen worden. Tenslotte, om de zaak volledig in de war te sturen, gingen de weersomstandigheden er zich eveneens mee bemoeien. Omzeggens de ganse periode waarop er zou moeten gevist worden waren de weersomstandigheden zo slecht dat er van haringjacht weinig of niets in huis kwam.

In totaal vertegenwoordigden de vangsten van huidig jaar nog niet het vierde gedeelte van die van vorig jaar (3 miljoen hl.). Als men nu weet, dat er toen reeds van een katastrofe werd gewaagd, valt het licht te begrijpen, welke de gemoedstoestand er thans heerst onder de Noorse haringvangers — en het is begrijpelijk ook. Het is dan ook niet meer dan normaal dat de volledige vangst welke gemaakt werd voor het menselijk verbruik bestemd werd, maar deze hoeveelheid volstaat zelfs niet om de meest dringende vereisten te voldoen voor wat betreft de uitvoer van verse haring, kippers, gezouten haring, enz. Te noteren valt dat deze hoeveelheid uitgevoerde produkten vorig jaar 2 miljoen hl. bedroeg. Deze kwantiteit stemt tenandere overeen met de bij kontrakt vastgelegde hoeveelheden uitvoerprodukten voor dit jaar. Het staat echter onomstootbaar vast dat hieraan onder geen enkel voorwendsel zal kunnen voldaan worden. Deze toestand is des te betreurenswaardiger, gezien het feit dat de uitvoermogelijkheden eens te meer zeer groot waren en dat de vraag naar diepvriesharing onbeperkt is en zeer belangrijk voor de gezouten haring. Hier zullen dus belangrijke winsten te niet gedaan worden bij gebrek aan de vereiste grondstof

Men stelt zich thans de vraag waar de ontbrekende hoeveelheid haring gevonden wordt ;het is een zekerheid dat een grote krachtinspanning zal dienen gedaan te worden door de Noorse vissers op de Noordzee en dit in de verdere loop van het jaar, veel Noorse vissers hun geluk zullen beproeven in de IJslandse wateren.

De Noren zouden wel doen in plaats van te klagen, na te gaan op welke wijze de haringvisserij te niet gaat. Ook zij doen veel aan industrievisserij, dus aan puf. Hoe wil men de haring en visstapel zien bestendigen, als ze zelf de tijd niet krijgen om voort te planten? Men schijnt overal hetzelfde de vergeten. — B.

Onderzoek naar de behandeling van garnaal aan boord van Vissersvaartuigen

In voortzetting op ons vervolgartikel aangaande de behandeling der garnalen zuullen wij het in dit nummer hebben over het koken der vangsten, waarbij wij in detail de verschillende fasen zullen belichten aan de hand van enkele tabellen en de bevindingen opgedaan aan boord van enkele vissersvaartuigen.

§ 4. HET KOKEN

Na het zeven worden de garnalen gekookt in zeewater waaraan een hoeveelheid zout is toegevoegd. **Het koken is het belangrijkste onderdeel van de behandeling** van de garnalen en heeft een **dubbel doel,** nl. (a) de garnalen geschikt maken voor menselijke consumptie en (b) de houdbaarheid verlengen door het doden van de bacteriën.

A. HET KOOKWATER

Enkele gegevens betreffende het kookwater zijn opgenomen in tabel 7.

Alle geënquêteerde vaartuigen gebruikten voor het koken van de garnalen het **zeewater van de visgrond.** Dit water bezit in mindere of meerdere mate reeds een kiembelasting. Veel hangt evenwel af van de afstand van de visgrond van de kust : men neemt immers aan dat in de onmiddellijke nabijheid van de kust het water een hoger aantal bacteriën bevat dan verder af.

Ten aanzien van het kiemgehalte van het kookwater dient rekening gehouden te worden met het feit dat het water gekookt wordt : sommige bacteriën overleven het kookproces, andere niet (17). Verder is het **verversen** van het kookwater van uitzonderlijke betekenis. Zoals uit tabel 7 kan opgemaakt worden, bestaat op de Belgische garnaalkotters hieromtrent **geen uniforme werkwijze.** De recente voorschriften betreffende de garnalenvisserij in West-Duitsland daarentegen verplichten de vissers het kookwater te verversen na het koken van de vangst van iedere sleep ; bovendien moeten de vissers tussen twee koken in het water 5 à 10 minuten laten koken om het kiemgehalte van het water te verminderen (18).

Tabel 7 — Gegevens over het kookwater

Gegevens	Zeebrugge 1	Zeebrugge 2	Zeebrugge 3	Zeebrugge 4	Oostende 1	Oostende 2	Nieuwpoort
Gebruikt zeewater							
— van visgrond	x	x	x	x	x	x	x
— ander	—	—	—	—	—	—	—
Tijdstip waarop de pekel ververst wordt :							
— iedere reis	—	—	x	—	—	—	—
— om de 2 dagen	—	x	—	—	x	x	x
— 2 à 3 maal per week	—	—	—	x	—	—	—
— om de week	x	—	—	—	—	—	—
Versheid van het water op het ogenblik van de enquête							
— vers zeewater	—	x	x	x	—	—	—
— water van vorige dag	—	—	—	—	x	x	x
— water van vóór 2 dagen	x	—	—	—	—	—	—
Aard van het toegevoegde zout	Grof keukenzout						
Hoeveelheid toegevoegd zout (bij vers zeewater)							
± 40g/liter	—	—	—	x	—	—	x
± 50g/liter	x	x	—	—	—	—	—
± 60g/liter	—	—	x	—	x	x	—

Volgens opzoekingen (16) zouden de garnalen volgende veranderingen ondergaan tijdens het koken. Tot ongeveer 65° C blijven de garnalen grijs; bij toenemende temperaturen verkleuren zij tot rood. Aan 70-75° C worden de garnalen lila-rood, vervolgens worden zij sterker rood en aan 92-95° C wordt de rode kleur lichter. Bij ca 98° C verschijnen de eerste witte vlekken en bij 100° C worden deze vlekken groter. Worden de garnalen langer bij 100° C gekookt, dan vloeien de witte vlekken in elkaar.

Ten aanzien van de kwaliteit hebben bij het kookproces vooral het kookwater en het koken zelf een belangrijke betekenis.

Op het ogenblik van het onderzoek was op drie vaartuigen het water ververst vóór het koken, nl. op de vaartuigen 2, 3 en 4 van Zeebrugge. Enkel op vaartuig 3 van Zeebrugge wordt het kookwater iedere reis ververst, terwijl op vaartuig 2 het om de twee dagen geschiedt en op vaartuig 3 slechts twee tot drie maal per week. Op de vaar-

tuigen van Oostende en Nieuwpoort werden bij de enquête de garnalen gekookt in het water van de vorige dag ; op deze vaartuigen wordt het kookwater ook om de twee dagen vervangen. Op vaartuig 1 van Zeebrugge was het kookwater reeds twee dagen oud en wordt de pekel pas iedere week ververst (na het opliggen de zondag).

Een verklaring voor het niet verversen van het kookwater bij iedere reis zoeken de schippers meestal in het feit dat het pas nodig is het water te vervangen wanneer er zich een dikke laag bezinksel op de bodem van de kookketel bevindt, terwijl zij er ook op wijzen dat door het bijgieten van water na het koken een zekere verversing plaats grijpt.

Het gebruik van zout in het kookwater verhoogt de conserveringsmogelijkheid van de garnalen (19). Proefnemingen in Nederland (20) hebben aangetoond dat bij het koken van garnalen in een 8 % zoutoplossing de microbiële houdbaarheid 10 dagen bedroeg bij een temperatuur van 10° C en 26 dagen bij een temperatuur van 1° C.

In tegenstelling met Nederland en West-Duitsland worden door de Belgische vissers enkel gezouten garnalen aangevoerd. Uit de enquête blijkt dat de vissers van 40 tot 60 g zout per liter bij vers zeewater gebruiken. Door het regelmatig vervangen van het verdampte kookwater en van het door de garnalen opgeslorpte zout, heeft de visser de verhouding water-zout niet meer onder kontrole.

B. HET KOKEN

Aan de hand van een reeks waarnemingen tijdens het koken, kunnen een aantal gegevens over het kookproces aangegeven worden. Tevens kan op enkele factoren die het kookproces beïnvloeden nadruk gelegd worden. Tabel 8 bevat de bekomen waarnemingsgegevens.

Tabel 8 — Waarnemingen over het kookproces

Waarnemingen	Zeebrugge 1	Zeebrugge 2	Zeebrugge 3	Zeebrugge 4	Oostende 1	Oostende 2	Nieuwpoort
Hoeveelheid water in de ketel (in l.)	50	40	40	35	30	50	35
Wijze waarop de ketel verwarmd wordt :							
— kolen	x	x	x	—	x	x	—
— mazout (met ventilator)	—	—	—	x	—	—	x
Gewicht van de garnalen bij het koken (in kg)							
— kleinste gewicht	7,5	1	2	5	6	4	4
— grootste gewicht	12,5	8	12	12	10	10	10
— gemiddeld gewicht	9,1	4,1	7,3	8,8	6,8	7,9	7
Temperatuur van het kookwater vóór het ingieten van de garnalen (in ° C)							
— laagste temperatuur	100°	95°	98°	98°	97°	100°	98°
— hoogste temperatuur	105°	104°	103°	107°	105°	105°	101°
— gemiddelde temperatuur	102°3	100°3	100°5	101°7	99°3	103°1	99°8
Temperatuur van het water **na** het ingieten van de garnalen (in ° C)							
— laagste temperatuur	80°	88°	80°	85°	75°	85°	74°
— hoogste temperatuur	91°	94°	91°	93°	90°	92°	91°
— gemiddelde temperatuur	85°6	91°	85°7	88°1	85°8	88°5	37°3
Bereidingsduur (in min)							
— kortste duur	4′	2′	3′	3′	5′	2′30″	3′
— langste duur	6′	5′	5′	4′	9′	3′30″	5′
— gemiddelde duur	5′	3′44″	4′	3′26″	6′50″	3′11″	3′45″
Temperatuur van het water op het **einde** van het koken (in ° C)							
— laagste temperatuur	100°	94°	97°	102°	95°	104°	102°
— hoogste temperatuur	105°	98°	105°	105°	105°	106°	105°
— gemiddelde temperatuur	102°7	96°	101°3	103°	97°5	105°1	104°

1. Gegevens

Zeebrugge

Vaartuig 1

De kookketel kon 50 l. water bevatten en werd verwarmd door middel van kolen.

Er werd gemiddeld 9,1 kg garnalen per kook bereid ; de grootste hoeveelheid die ineens werd gekookt, bedroeg 12,5 kg en de kleinste 7,5 kg. De gemiddelde temperatuur van het kookwater vóór de garnalen in de ketel werden gedaan, beliep 102°3C, terwijl als uitersten werden genoteerd 105°C en 100°C. De temperatuur van de pekel na de toevoeging van de garnalen was gemiddeld 85°6C ; als hoogste temperatuur werd 91°C en als laagste 80°C genoteerd.

De bereidingsduur bedroeg gemiddeld 5 minuten met daarentegen 6 minuten als langste en 4 minuten als kortste duur.

Na het koken was de gemiddelde temperatuur van het water 102°7C, terwijl de hoogste 105°C en de laagste 100°C beliep.

Vaartuig 2

Het kookwater werd opgewarmd met kolen. De ketel bevatte 40 l. water.

Het gewicht van de garnalen per kook bedroeg gemiddeld 4,1 kg ; het grootste gewicht was 8 kg

en het laagste 1 kg. Dit laatste cijfer vormt tevens de kleinste hoeveelheid garnalen die in de enquête werd vastgesteld.
De temperatuur van het kookwater vóór het toevoegen van de garnalen was gemiddeld 100°3C (met als extreme gevallen 104°C en 95°C) en na het ingieten van de garnalen gemiddeld 91°C (met als uitersten 94°C en 88°C).
Gemiddeld beliep de temperatuur op het einde van het koken 96°C (met als hoogste waarneming 98°C en als laagste 94°C), na een gemiddelde bereidingsduur van 3'44" (met als uiterste grenzen 5 en 2 minuten).

Vaartuig 3

De kookketel bevatte 40 l. water en werd eveneens verwarmd met kolen. De pekel was gemiddeld op 100°5C vóór de garnalen in de ketel werden gedaan; na het toevoegen viel de temperatuur tot 85°7C. Voor gemiddeld 7,3 kg garnalen duurde het bereiden 4 minuten. Na het koken noteerde men als gemiddelde temperatuur van het kookwater 101°3C.
Op dit vaartuig was de grootste hoeveelheid die per kook werd klaar gemaakt 12 kg en de kleinste hoeveelheid 2 kg. De langste en kortste bereidingsduur bedroeg respektievelijk 5 en 3 minuten. De temperaturen van het kookwater varieerden tussen 103°C en 98°C vóór de garnalen in de ketel werden gebracht, tussen 91°C en 80°C na het inbrengen van de garnalen en tussen 105°C en 97°C na het koken.

Vaartuig 4

In de kookketel was 35 l. water en het werd opgewarmd door een mazoutbrander die door een ventilator was aangewakkerd.
Er werd gemiddeld 8,8 kg garnalen per kook bereid; het hoogste cijfer was echter 12 kg en het laagste 5 kg.
Vóór het ingieten van de garnalen in de ketel werd als gemiddelde temperatuur van het water 101°7C genoteerd en na het toevoegen 88°1C. De hoogste temperaturen waren 107°C en 93°C respectievelijk vóór en na het toevoegen van de garnalen en de laagste 98°C en 85°C.
De bereidingsduur van de garnalen was gemiddeld 3'26", doch de uiterste grenzen waren 4 en 3 min.
Na het koken beliep de hoogste temperatuur van het water 105°C en de laagste 102°C; het gemiddelde bedroeg 103°C.

Oostende

Vaartuig 1

De ketel werd gestookt met een kolenvuur en de garnalen werden gekookt in 30 l. water.
De vissers bereidden gemiddeld 6,8 kg garnalen per kook; er werden evenwel ook cijfers van 10 en 6 kg genoteerd. Zij lieten het water gemiddeld op 99°3C komen vooraleer de garnalen er aan toe te voegen; deze temperatuur daalde dan tot 85°8C na het ingieten. De uiterste gegevens waren 105°C en 97°C vóór en 90°C en 75°C na het toevoegen van de garnalen.
Op dit vaartuig werd de langste gemiddelde bereidingsduur van de enquête waargenomen, nl. 6'50"; de langste bereidingsduur op dit vaartuig was 9 minuten en de kortste 5 minuten.
Na het koken noteerde men als gemiddelde temperatuur van het water 97°5C, met als grenzen 105°C en 95°C.

Vaartuig 2

De kookketel bevatte ongeveer 50 l. water en werd verwarmd met kolen.

Gemiddeld werd 7,9 kg per kook bereid (en als grenzen 10 kg en 4 kg) bij een duur van gemiddeld 3'11" (en als uitersten 3'30" en 2'30"). Deze bereidingsduur is de kortste die in de enquête werd opgetekend.

De temperaturen van het water vóór het toevoegen van de garnalen schommelden tussen 100°C en 105°C (met als gemiddelde 103°1C), terwijl zij na het toevoegen tussen 85°C en 92°C varieerden (met als gemiddelde 88°5C). Het water had na het koken een temperatuur die lag tussen 104°C en 106°C (met als gemiddelde 105°1C).

Nieuwpoort

Op het vaartuig van Nieuwpoort werd de kookketel met een mazoutbrander gestookt die door een ventilator was aangewakkerd. De ketel bevatte 35 l. water.

Men kookte gemiddeld 7 kg garnalen tijdens een gemiddelde duur van 3'45". De grootste hoeveelheid die werd klaar gemaakt bedroeg 10 kg en de kleinste 4 kg.

De temperatuurwaarnemingen gaven vóór het toevoegen van de garnalen 99°8C als gemiddelde en 98°C - 101°C als grenzen en na het ingieten van de garnalen 87°3 als gemiddelde en 74°C - 91°C als uitersten.

Op het einde van het koken had het water als temperaturen 104°C als gemiddelde en 102°C- 105°C als grenzen.

REFERENTIES

16) Institut für Küsten- und Binnenfischerei (Hamburg) — Der Kochvorgang an Bord von Krabbenkuttern — in Das Fischerblatt, juni 1960, blz. 118.

17) Zie blz. 35.

18) Richtlinien der Bundesforschungsanstalt für Fischerei vom 1. März 1960 für die Behandlung und Verarbeitung von Speisekrabben (Garnelen) an Bord — § 4.

19) Zie o.m. Dr. A. Pape — Die Krabbenwirtschaft vor schwierigen Problemen — in Das Fischerblatt, januari 1960, blz. 7.

20) R. Th. Roskam — Het conserveren van garnalen — in Conserva 6, 1958, blz. 309.

(Vervolg toekomende week)

oostendse markt en vismijnecho's

Alhoewel de totale tongenaanvoer in de voorbije week opnieuw in aanzienlijke mate is afgenomen, werden toch nog meer tongen aangevoerd. Het waren inderdaad vooral Witte Bankers die aan de afslag verschenen en dan met zeer omvangrijke tongenvangsten. Deze vangsten tong bevatten een zeer groot gedeelte kleine sortering hetgeen allerminst bevordelijk was voor de prijsvorming. Het prijsverschil tussen de voor-kleine en de kleine sortering bedroeg inderdaad niet minder dan 12 F per kg terwijl de kleinste soort nog eens 7 a 8 F goedkoper was. Aldus werd slechts een gemiddelde bereikt dat beneden de 30 F per kg bleef, hetgeen niemand moet verwonderen. Worden er in ons land veel tongen aangevoerd dan is dat in het buitenland hetzelfde. Het zijn dan ook vooral de diepvriesinstellingen die tongen kopen.

Ronde vissoorten waren dit keer zeer schaars, dit door het uitblijven van enkele IJslanders die in Engeland gingen verkopen. Zo konden deze schepen, die doorgaans kleine vangsten losten, toch ook renderende opbrengsten bereiken.

Kanaalvarianten worden steeds schaarser, niet zozeer door het aantal schepen dat vermindert, maar door de vangsten die steeds kleiner worden. We bedoelen hier de vangsten vis en niet zozeer wat aan tong en kreeft wordt meegebracht. Buiten de vermelde visgronden kregen we nog enkele westschepen aan de afslag en een paar Noordvissers. Ook deze schepen konden hun reis bevredigend besluiten. Over het algemeen dus een gunstige week, dit voor alle kategorieën. Bij de enen waren de vangsten groot en de prijzen laag, bij de anderen waren de prijzen hoog en de vangsten klein. Het resultaat was hetzelfde en daar komt het op aan.

Bij de kustvissers ging het minder goed dan de voorgaande weken. Dit voor wat de visvangers betreft. Nogal harde wind belette een regelmatige visserij. De garnaalvissers die meestal gedurende de nacht werken hadden hier minder onder te lijden en hier was zelfs een lichte verbetering waar te nemen. Hopelijk is ze van blijvende aard.

In de periode van 28 april tot 4 mei kwamen 60 vaartuigen 7.965 bennen vis, 111.900 kg tong, 18.100 kg kreeft en 6.000 kg makreel verkopen.

Het aantal IJslanders wordt elke week kleiner zodanig dat we er nu nog slechts 5 overhielden. Deze zorgden voor 3.550 bennen vis en 12.900 kg kreeftjes. De kreeftjes werden beter verkocht dan de vorige weken zodanig dat de schepen die hierop visten ook renderende opbrengsten wisten te bereiken.

De vangsten vis waren meestal zeer klein op één na, deze van de O.81, ook het enige grote schip dat deze week verkocht. Dank zij de schaarste aan ronde vis kon dit schip een zeer renderende reis maken en met een vangst die ca 2000 bennen bevatte 928.000 F besommen.

Woensdag veel vis van de Noordzee. Witte kabeljauw was die dag dan ook iets goedkoper dan dinsdag, alhoewel op beide dagen een goede prijs werd betaald. De opbrengsten voor deze schepen waren renderend en de hoogste uitslag was voor de O.333 die 283.000 F besomde.

Kanaalvis was schaars, zowel dinsdag als woensdag en kreeg bijgevolg goede prijzen. De vangsten waren over 't algemeen weinig omvangrijk maar dank zij de goede noteringen konden toch bevredigende uitslagen bereikt worden. Het beste cijfer was hier voor de

In totaal verkochten van deze visgrond 8 schepen met 700 bennen vis, 13.900 kg tong en 5.200 kg kreeft.

De Witte Bankers die in de voorbije week verkochten losten 455 bennen vis en 82.000 kg tong. Tongen kregen kans de week zoal dezelfde prijs waarbij vooral de kleinste soorten veel werden gebracht en dan ook veruit het goedkoospt waren. Toch konden deze schepen renderende opbrengsten bereiken, dit dank zij de grote vangsten.

Van de Noord werden twee vangsten gebracht die 290 bennen vis en 1.100 kg tong opleverden. Deze vangsten waren nogal gevarieerd en bevatten zowel tong, platvis als rog en gullen. Voor deze soorten werden goede prijzen betaald zodat de bereikte resultaten wel renderend waren in de tijd dat ze bijeengevist werden.

Zeventien westschepen brachten 1.065 bennen vis en 8.200 kg tong in de afslag. Dit was blijkbaar amper voldoende om de vraag naar rog te voldoen, aangezien deze roggen de ganse tijd duur bleven. Ook de meeste andere soorten bleven aan de dure kant uitgenomen wijting. De uitslagen waren hier zeker bevredigend en de beste uitslag ging naar de N.715 met 76.000 F

Tenslotte kregen we ook nog de drie kreeftenputters die zaterdag verkochten en over het algemeen te kleine vangsten binnenbrachten. Hierdoor waren zeker twee opbrengsten te laag om renderend te zijn.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	29-4-1961	2-5-1961	3-5-1961	3-5-1961		
Tongen, grote — Sole, grosse	43,40-45,—	42,—43,80	40,—43,20	40,60-42,60	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	39,40-40,—	37,—42,—	37,80-41,50	42,—42,40	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	38,60-40,—	35,80-41,60	37,20-40,50	38,—39,80	.....	.....
Voor-kleine — Toute petite	37,40	35,20-39,60	35,60-40,—	36,80-37,—	.....	.....
Kleine — Petite	23,40-24,—	21,80-26,—	21,—27,—	21,60-21,80	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	42,—46,—	35,40-39,20	38,—45,40	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	30,—36,—	30,—33,—	28.—44,—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	15,—	25,—27,—	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	8,—	5,— 9,40	8,—	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	11,80-12,—	6,80-15,—	9,80-10,—	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	11,60-12,—	6,80-13,—	10,—13,—	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	10,—11,80	7,—11,50	11,40-13,40	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	4,— 4,20	4,—	4,—	4,— 4,40	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	9,80-14,—	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	8,— 8,40	15,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	3,20- 8,80	3,—10,60	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	———	———	———	.....	.....	.....
Middel — Moyen	15,—	12,80-15,—	15,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	8,—19,20	9,—19,—	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	10,—	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	4,— 5,40	6,40- 7,—	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	13,—19,80	14,—24,40	11.—24,20	———	———	———
Gullen — Petit cabillaud	8,—12,—	9,—13,—	9,60-16,—	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	23,—29,—	28,—33,—	25,—27,80	———	———	———
Wijting — Merlan	.....	4,— 9,—	3.— 7,20	.....	.....	.....
Schar — Limande	.....	.....	4,—	———	———	———
Steenschol — Sole limande	.....	16,—20,—	16,—21,80	———	———	———
Zeehaai — Aiguillat	5,50	8,50-10,50	4,— 7,50	———	———	———
Hondshaai — Rousette	5,50	8,50-10,50	4,— 7,50	———	———	———
Arend (Pieterman) — Gr. vive	5,10	7,— 8,—	5,30- 7,50	———	———	———
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	———	———	———
Horsmakreel — Saurel	.....	3,—	6,—	———	———	———
Rode knorhaan	.....	16,—24,—	8,80-18,20	———	———	———
Keilrog — Raie radiée	.....	22,40	.....	———	———	———
Zeekreeft — Langoustine	15,—28,—	16,30-30,60	19,—33,—	———	———	———
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	———	———	———
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	———	———	———
Lom — Brosme	.....	.....	.....	———	———	———
Kongeraal — Congre	4,60	5,— 8,—	5,20	———	———	———
Leng — Lingue	10,—	12,20-12,80	11.—12,20	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	13.—24,—	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	———	———	———	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	4,—	3,40- 5,—	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	36,—48,—	38,—46,—	———	———	———
Koolvis — Colin	.....	13,20	9.—13,60	———	———	———
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	———	———	———
Zeewolf — Loup de Mer	.....	12,60-13,—	11,60-13,—	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	14,—14,40	15,—16,—	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	33,—	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	33,—	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	———	———	———	.....	.....	.....

ZATERDAG 29 APRIL

IJsland

		Kreeften		
O.224	16	250	6900	261.120
Witte Bank				
		Tongen		
Z.412	10	30	3300	105.920
O.87	15	20	3200	104.800

Kreeftenput

		Kreeften		
O.300	13	50	1800	62.470
Z.511	9	25	1700	56.330
Z.545	9	40	2100	73.980

DINSDAG 2 MEI

IJsland

O.92	20	700	——	423.255
IJsland				
		Makreel		
O.333	18	380	6000	293.445

Kanaal

		Tongen		
O.175	16	100	1000	110.865
		Kreeften		
O.119	12	100	2000	104 460
		Tongen		
Z.444	14	30	3000	120.700
		Tongen		
O.109	15	130	700	144.870
		Kreeften		
		1200		
		Tongen		
O.227	15	100	3000	142.210
Witte Bank				
		Tongen		
Z 290	7	25	3500	120.650
Z.549	15	30	5200	162.160
Z.554	14	20	5600	164.250
O.218	14	30	4500	139.520

Z.539	15	30	5300	155.810
N.819	15	10	4500	138.430
Noord				
Z.491	**12**	**140**	**600**	**88.990**
West				
O.192	7	60	500	49.525
O.327	8	80	800	65.240
N.715	10	120	300	76.410
N.701	8	70	1000	65.960
N.732	6	50	300	38.650
O.267	7	90	700	60.160
N.761	7	70	300	42.110
N.805	4	30	100	26.970
O.109	10	20	3000	114.140
Kust				
O.531	2	10	100	9.540

WOENSDAG 3 MEI

IJsland

		Kreeften		
O.81	18	2000	—	928.495
O.286	14	500	—	206.880
Z.212	16	200	6000	196.350
Noordzee				
O.326	14	150	—	111.340
O.278	13	200	—	185.850
O.88	9	500	—	146.120
O.310	10	150	—	103.250

Kanaal

		Tongen		
Z.443	9	50	2500	102.110
Z.543	10	160	400	150.760
		Kreeften		
		2000		
		Tongen		
O.132	12	30	3300	104.160

Noord

Z.472	12	150	500	65.255

Witte Bank

		Tongen		
Z.583	15	25	4800	142.190
O.287	13	30	2700	105.070
Z.407	13	15	4200	126.880
O.170	13	25	4300	158.600
O.153	13	15	4000	120.140
Z.537	13	30	5000	168.750
O.193	13	20	4400	137.590
Z.540	12	5	4000	110.940
O.135	13	20	4000	131.170
O.165	13	30	4000	138.790
Z.514	15	30	5300	137.465
Oost				
Z.530	10	100	1000	86.425
West				
O.77	3	25	—	20.480
O.806	7	60	—	45.180
O.196	6	70	—	38.830
O.142	5	50	300	42.010
O.349	4	40	—	23.300
N.762	6	80	300	52.480
N.763	6	110	400	65.450
O.147	5	40	200	31.540

VAN KWAAD TOT ERGER

Dat de orde tijdens de verkoop in de vismijn veel te wensen over laat, is iets dat zeker zal opgevallen zijn. Waar er vóór enkele weken een neiging tot verbeteren kon waargenomen worden, is het de laatste tijd weer gaan verslechten. We weten niet of de agenten die in de vismijn van dients zijn mede instaan voor de orde tijdens de verkoop, of alleen maar voor de goede gang van het verkeer moeten zorgen, in elk geval kunnen beide beter zijn. Vooral de orde bij het verkopen wordt weer uit het oog verloren, waarbij het vaak voorkomt dat de orde-handhavers er staan op te zien zonder een hand uit te steken. Als er meer moet gelet worden op eventuele dieven of smokkelaars, zodat voor de orde niet meer kan gezorgd worden, dan zou het personeel de rest ook moeten doen. Immers, waar men aan de ene kant enige tijd wil winnen met het verkopen van IJslandse kleine en grote vis samen, gaat dit voordeel verloren door het herhaaldelijk schorsen van de verkoop, wegens de onzichtbaarheid van de te verkopen partijen. Als dit waar is voor de grote beurten, dan is dit zeker voor de kleine beurten en meest nog bij de kustvaartuigen. Van deze zijn er tegenwoordig regelmatig 20 à 25 aan de afslag, ieder met 'n 100 kg tong en 5-tal bennen vis. Als men nu een 10-tal van deze kleine vangsten op een staak samenperst is het niet verwonderlijk dat er vergissingen ontstaan en dat vis van een schip bij een ander schip wordt geteld. Als men dan nog-ziet dat tussen die vis tientallen kopers zich verdringen alsof hun leven er van afhangt en bij iedere aankondiging van de afroeper vooruitstormen om er de dichtste bij te staan, dan is het evenmin te verwonderen dat er vis niet verkocht wordt en blijft staan. Dit is tot nu toe gelukkig nog altijd op tijd ontdekt maar de dag dat dit niet het geval zal zijn, zal het niemand komen zeggen. Daarom is het aan te raden dat er minder beurten tussen 2 staken worden geplaatst als dit mogelijk is en dat diegenen die voor de orde instaan, deze orde ook zouden doen eerbiedegen. Het is niet alleen achter de planken dat er gesmokkeld wordt.

DUURDERE KREEFTJES DAN MET PASEN

Zaterdag werden 400 bennen kreeftjes aangevoerd, dus wel iets minder dan op Paaszaterdag. De prijzen waren ook beter, niet alleen voor de kreeften putkreeftjes maar ook voor deze van IJsland. De vangsten van de kreeftenputters waren wel iets groter dan tot nu toe het geval is geweest; toch bleken ze nog niet groot genoeg, te meer dat ook de bijvangsten vis erg gering waren. Van renderende opbrengsten kwam voor deze schepen dan ook niet veel in huis tenware dan voor de Z.545 die in een reis van 10 dagen tot 73.000 F besomde. Voor de beide andere kreeftenputters was het echter merkelijk minder zodat hier van bevredigend geen sprake was.

Van IJsland was de opbrengst wel goed te noemen. Niet alleen werden de kreeftjes beter verkocht dan voor een paar weken, ook de vis kreeg veel betere prijzen. Zo kreeg vooral rode zeebaars een zeer goede prijs die tot 560 F beliep voor de grote soort en 370 F voor de kleine. Koolvis was ook duurder en noteerde 450 F per ben, kabeljauw was iets goedkoper dan op de woensdagmarkt maar bekwam toch ook van 600 naar 630 F per ben. Hondstong was erg duur, evenals heilbot en staartvis. De opbrengst van de O.224 beliep dan ook 261.000 F hetgeen alleszins bevredigend is gezien de reis ook korter was dan gewoonlijk.

VEEL KLEINE TONG

2 Witte Bankers die samen 7.500 kg tong aanvoerden. Dit was blijkbaar genoeg, vooral dan wat de kleine sorteringen betreft. Deze daalden inderdaad opnieuw in prijs waardoor de kleine soort nog enkel tot 1200 F bekwam, de achter kleine tot 700 F en de tongen die van achter verkocht werden amper 500 F noteerden. Voor de grote sorteringen bestond er goede belangstelling waarbij de grootste tot 44 F bekwamen. Tarbot was ook duurder dan woensdag, terwijl platvis van 450 tot 600 F noteerde. Platjes daalden tot de opvangprijs. Dank zij de nogal omvangrijke vangsten konden beide schepen toch een rederend resultaat bereiken aangezien voor de O.87 een opbrengst van 105.000 F werd geboekt en voor de Z.412 een resultaat van 106.000 F. Vooral dit laatste cijfer was goed gezien het na een zeer korte reis werd bereikt.

GERINGE AANVOER OP DINSDAG

Er was niet veel vis op de dinsdagmarkt, uitzondering gemaakt voor tongsortering. IJslandvis was zeer schaars evenals ronde soorten van de Noordzee. Kanaalvis was iets minder voorhanden dan verleden week. De vangsten vis van deze visgrond blijven echter klein, terwijl daarentegen meer tong wordt aangevoerd. Tongen worden echter vooral door de Witte Bankers aangevoerd waarbij soms tot ver door de 5.000 kg per schip gelost werd. De prijzen voor deze tongen blijven tamelijk vast, hetgeen wil zeggen dat de grote soorten rond de 40 F schommelden, terwijl voor de kleinste soorten van 15 tot 23 F werd betaald. Toch kunnen renderende reizen worden geboekt, dank zij de omvang van de vangsten. Het waren trouwens niet alleen de Witte Bankers die mooie reisjes maakten, ook van de andere visgronden was dit het geval.

ONGEVEER 700 BENNEN IJSLANDVIS

Voor al deze soorten werden zeer hoge prijzen betaald. Zo noteerde kabeljauw tot 900 F per ben schelvis kreeg tot 1200 F per ben en koolvis en lengen werden ook aan renderende prijzen verkocht. Met een vangst van nog geen 700 ben besomde de O.92 423.255 F zodat de gemiddelde prijs voor IJslandse vis rond de 620 F draait, zeker renderend.

DURE WITTE KABELJAUW

Slechts één Noordzeevaartuig, de O.333 op de dinsdagmarkt. Witte kabeljauw was bijgevolg schaars, ook al loste dit schip er een 200 bennen. Dat dit niet genoeg was om de vraag te voldoen was duidelijk merkbaar aan de prijzen. Er werd inderdaad tot 1300 F per ben betaald voor kabeljauw. Schelvis was goedkoper, vooral in vergelijking met deze van IJsland. Totten waren dan weer tamelijk duur zodat uiteindelijk een opbrengst van 283.445 F werd geboekt. Voor makreel was de prijs weer zeer laag aangezien als «topprijs» amper 170 F werd betaald.

STEEDS GROTERE TONGENVANGSTEN

6 Witte Bankers, allen met meer dan 4000 kg tong. Waar de duurste soorten tot 43 F werd betaald kregen de kleinste tongen nog slechts 15 F per kg. Hierbij is dan geen rekening gehouden met de kleinste soort die niet boven wordt verkocht maar gewoonlijk als deelvis wordt gegeven aan de bemanning. Deze tongen kregen nog ca 10 F per kg. Dat zulks een dalende invloed uitoefent op de andere prijzen is duidelijk. Benevens tongen brachten deze schepen niet veel meer aan zodat eens de tongen verkocht alles verkocht was. De opbrengsten waren allemaal renderend en varieerden van 120.650 voor de Z.290 naar 164.240 F voor de Z.554.

KLEINE KANAALVANGSTEN

Hierbij wordt niet zozeer de grootte van de totale vangst bedoeld dan wel de hoeveelheid vis. Inderdaad, sommige schepen losten zeer weinig vis maar brachten ook nog een flinke vangst tong en kreeftjes in de markt. Deze kreeftjes werden minstens even goed verkocht als zaterdag. Ook bevatten de tongenvangsten minder kleine soorten dan deze van de Witte Bankers, zodat de gemiddelde prijs voor deze hoger lag. Tarbot bleef goedkoop. Benevens tongen en kreeftjes werd ook de andere Kanaalvis duur verkocht. De opbrengsten van deze vaartuigen waren begrepen tussen 104.460 F voor de O.119 en 144.870 F voor de O.109.

GOEDE REIZEN VAN DE WEST

Grote westaanvoer. De verschillende schepen konden redelijke vangsten in de afslag zetten en kregen hiervoor zeer goede prijzen. Alleen de tongen waren, zoals bij de andere schepen, goedkoop. Dit belette niet dat de opbrengsten voor de meeste van deze schepen zeer goed waren en schommelden van 26.970 F voor de N.805 naar 76.410 F voor de N.715.

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

Datum	Vangsten	Kgr.	F	Min.	Max.	Gem.
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
19-4	8	282	16.600	56,—	56,—	...-...
20-4	10	341	18.520	50,—	59,—	...-...
21-4	11	378	19.972	45,—	58,—	...-...
22-4	11	287	16.471	54,—	63,—	...-...
24-4	7	225	11.973	56,—	60,—	...-...
25-4	10	365	20.129	52,—	58,—	...-...
26-4	10	339	18.843	53,—	58,—	...-...
27-4	2	22	1.428	63,—	66,—	...-...
28-4	10	350	21.821	58,—	66,—	...-...
29-4	11	326	20.478	59,—	66,—	...-...
1-5	11	339	22.444	62,—	71,—	...-...
Totaal april :	252	7.368	422.155			
VISAANVOER TE OOSTENDE						
29-4	6	39.750	723.205			
2-5	23	175.100	2.914.775			
3-5	31	340.300	4.247.820			
Tot.	60	555.150	7.885.800			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
27-4	2	54	3.425	63,—	64,—	63,42
28-4	13	350	22.206	56,—	67,—	63,43
29-4	6	192	13.279	66,—	72,—	69,16
1-5	10	203	15.336	72,—	80,—	75,54
3-5	1	26	1.612	62,—	62,—	62,—
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
27-4	10	5.859	88.476			
29-4	3	447	8.089			
2-5	16	17.438	241.138			
3-5	8	15.450	215.280			
GARNAALAANVOER ZEEBRUGGE						
27-4	3	339	17.732	47,—	54,—	...-...
28-4	11	706	34.737	46,—	53,—	...-...
29-4	11	648	36.624	49,—	61,—	...-...
1-5	10	571	32.179	55,—	58,—	...-...
2-5	2	67	3.561	51,—	58,—	...-...
VISAANVOER ZEEBRUGGE						
27-4	17	18.060	250.700			
29-4	16	16.257	242.220			
2-5	32	34.339	529.980			
3-5	28	41.540	701.650			

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	29-4-1961	2-5-1961	3-5-1961
Grote schelvis	16,—	23,80	28,—
Middelmatige schelvis	11,—13,50	14,60-15,—	14,60-24,—
Kleine schelvis	8,20	6,60-13,60	7,60- 9,80
Kabeljauw	10,—13,—	14,—18,—	12,—14,80
Gullen	.....	7,60-17,—	9,80-11,—
Wijting	.....	7,—10,—	8,— 9,60
Schaat	16,20-16,40	17,—	18,—20,—
Zeebaars	7,60-11,20	9,—13,—	5,20- 9,60
Leng	.....	11,80	11,80-14,80
Schartong	.....	.....	.....
Heilbot	42,—43,—	23,—48,—	30,—50,—
Koolvis	9,—	9,60- 9,80	7,— 8,—
Hondstong	4,40-13,60	6,—	14,80
Zeewolf			
Platen			

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Dinsdag 2 mei 1961

Z.809	3	200	10	12.180
Z.409	10	800	60	52.620
Z.432	4	400	25	31.250
Z.499	2	200	15	16.710
Z.524	3	250	20	14.780
Z.501	3	350	20	18.270
Z.233	3	250	25	24.240
Z.450	2	50	10	7.830
Z.466	3	400	20	20.610
Z.557	10	1500	100	89.100
Z.56	2	100	10	8.300
Z.63	3	250	25	19.070
Z.611	2	80	7	5.520
Z.478	3	200	10	10.510
Z.257	10	250	80	61.680
Z.725	3	400	20	15.470
Z.53	3	100	20	11.160
Z.52	2	50	10	7.590
Z.764	3	200	15	18.570
Z.22	3	50	15	14.820
Z.508	4	250	15	20.250
Z.555				2.110
Z.47	2	50	10	6.880
Z.479				3.690
Z.447	2	50	10	7.720

Woensdag 3 mei 1961

Z.264	4	100	30	18.920
Z.518	4	80	25	20.270
Z.467	4	30	30	25.030
Z.270	4	200	25	19.810
Z.240	4	300	20	19.650
Z.553	4	400	20	22.530
Z.93	11	800	60	55.850
Z.538	4	300	20	17.170
Z.186	5	300	40	31.650
Z.447	4	30	15	25.650
Z.603	10	650	75	59.200
Z.506	3	150	15	15.940
Z.556	4	350	30	37.290
Z.481	5	500	30	32.770
Z.517	4	100	35	24.530
Z.512	2	150	15	14.600
Z.480	4	250	20	19.650
Z.525	1	50	2	4.480
Z.777	5	200	20	37.380
Z.454	5	200	30	31.550
Z.515	4	300	20	20.660
Z.60	4	250	20	15.590
Z.526	5	300	50	48.700
Z.471	4	250	20	29.610
Z.473	1	80	10	13.320
Z.24	8	650	——	40.570
Z.104				2.900
Z.555				6.380

Donderdag 4 mei 1961

Z.47	1	100	4	4.950
Z.52	1	100	4	4.170
Z.456	5	300	30	38.950
Z.561	5	200	35	27.070
Z.555	1	100	3	4.370

VERWACHTINGEN

Zaterdag 6 mei

Kanaal : O.112.
Witte Bank : O.283.

Maandag 8 mei

IJsland : O.89 (900 b.), O.242, Z.459
Noordzee : O.124
Witte Bank : O.244, O.256, O.66, Z.546, Z.562, O.249, O.204, O.148
West : O.122.
Kanaal : O.160.

Dinsdag 9 mei

IJsland : O.217, O.250, O.324, O.108
Witte Bank : O.191, O.166, O.235, O.127, O.115, O.345, Z.745.
West : O.184, O.185.
Noordzee : O.305.

Woensdag 10 mei

Witte Bank : O.279, O.312, O.348, Z.529, Z.558, Z.225.
West : O.77, O.306.
Noordzee : Z.425, O.215, O.231.

GENT

VAN 22 tot 28 april 1961

Tongen, 3/4 in kg. 90 F ; v/kleine 74 F en kleine 64 F ; Tarbot, grote 100-95 F en kleine 42 F ; Griet 42 F, midd. 50F ; Grote iek 35 F ; Iek 3e slag 14 F ; Schelvis midd. 40-55 F ; Rog 38-50 F ; Kabeljauw 41-60-68 F ; Gullen 24 F ; Hozemondhamme 60 F Wijting 14-22 F ; Steenschol 28 F ; Makreel 14-24 F ; Rode knorhaan 50 F ; Zeebaars, repen 40-66 F ; IJle haring 14-20 F ; Haringshaai 36-45 F ; Heilbot 90 F en verse garnalen : 100 F.

BRUSSEL

VAN 22 tot 28 april 1961

Tongen, 3/4 in 100 F, v/kleine 85-90 F en kleine 70 F ; Tarbot, grote 120 F, midd. 85-90 en kleine 52 F ; Griet, kleine 52 F ; Grote iek 35-40 F ; Iek derde slag 23 F ; Schelvis midd. 55-70 F ; Rog, vlerken 55-68 F ; Kabeljauw 55-72 F ; Hozemondhamme, repen 60 F ; Wijting 65-70 F ; Schar 24-30 F ; Makreel 24-30 F ; Zeebaars, repen 65-70 F ; IJle haring 22-28 F ; Heilbot 95-100 F.

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT / ZEEBRUGGE

	27-4	29-4	2-5	3-5	2-5	3-5
Grote tong — Grosse sole	37-40	40	40-41	41-42	36-40	37-40
Bloktong — Sole moyenne	43	44	41-43	42-44	36-40	39-43
Fruittong — Sole 3/4	42	46	41-43	43-44	36-42	42-48
Schone kleine tong — Petite sole	37	38	39-40	41-42	37-44	42-48
Kleine tong — Toute petite sole	28	25	25-27	26-31	35-38	35-39
Grote tarbot — Turbot gros	45	...-...	41-43	42-44	36-39	40-48
Middelm. tarbot — Turbot moyen	42	...-...	36-37	36-38	30-34	33-41
Varia — Divers	31	...-...	25-26	24-26	23-29	24-34
Griet — Barbue	26	...-...	21-30	24-31	23-29	24-35
Pieterman — Grande vive	...-...	...-...	35-37	...-...	31-33	29-32
Grote pladijs — Grosse plie	15	10	10-12	7-11	6-9	10-12
Middelm. pladijs — Plie moyenne	16	10	15-17	14-16	7-10	12-17
Kleine pladijs — Petite plie	8-10	2	3-9	10-11	9-17	16-20
Deelvis — Portion	...-...	...-...	...-...	...-...	7-12	13-17
Kabeljauw — Cabillaud	...-...	...-...	22-23	24-25	18-22	22-27
Gul — Petit cabillaud	20-17	...-...	14-19	16-19	10-14	13-18
Keilrog — Raie radiée	...-...	...-...	21-22	21-22	...-...	...-...
Rog — Raie	16	...-...	16-18	16-17	16-18	17-20
Tilten	15	...-...	12-14	11-12	14-15	13-15
Scherpstaarten	13	...-...	10-11	9-11	13-15	12-14
Halve man	...-...	...-...	...-...	...-...	7-10	12-14
Grote wijting — Gros merlan	9	...-...	13-14	12-14	3-12	4-12
Kleine wijting — Petit merlan	3-4	...-...	3-4	3-4	...-...	...-...
Bot — Flet	...-...	...-...	2	2	...-...	...-...
Schar — Limande	15-11	...-...	9-12	8-10	1-7	4-9
Zeehaai — Aiguillat	...-...	...-...	8-9	6-7	8-10	5-8
Zeehond — Chien de mer	...-...	...-...	6-7	5-6	8-10	5-7
Robaard — Grondin rouge	20	...-...	19-22	...-...	...-...	15-17
Knorhaan — Grondin	9	...-...	3-4	4-5	...-...	...-...

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

LOGGERS WORDEN KLAARGEMAAKT VOOR HARINGSEIZOEN

De Vlaardingse loggers VL.97 Prinses Juliana, VL. 1114 Voorlichter, VL.190 Koningin Wilhelmina, VL.197 Noordster en VL.199 Martha die van januari af van IJmuiden uit aan de trawlvisserij hebben deelgenomen, hebben deze visserij beëindigd. De schepen zijn naar Vlaardingen vertrokken om voor het haringseizoen te worden klaargemaakt.

Ook de Katwijkse loggers KW.73 Maria Jacoba, KW.22 Orion, KW. 45 Neptunus, KW.37 Nederland VI, KW.85 Huiberdina Gijsbertha, KW. 95 Toenadering en KW.175 Onderneming zijn uit de vaart genomen om gereed te worden gemaakt voor de drijfnetvisserij.

Rederijen verenigd in Katwijk

De Katwijkse rederij Joh. Parlevliet Lzn, die de loggers KW.22 Oeion, KW.45 Neptunus en KW. 175 Onderneming in de vaart heeft, is opgenomen bij de NV Rederij en Haringhandel M. Parlevliet te Katwijk. Deze rederij was al in het bezit van de loggers KW.37 Nederland VI en KW.130 Nederland VII.

« DE VISSERS IN PYAMAJASJES »

In «Ons Bestek», het blad van de Nederlandse Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij, wordt een aanval gelanceerd op de IJmuidense reder E. de Groot van de NV Zeevisserijmaatschappij «De Hoop» te IJmuiden, die bij de uitreiking van de produktschapsprijzen in Den Haag heeft gezegd dat er geen behoefte bestaat aan «vissers in pyamajasjes».

«Inderdaad», aldus het blad, «wordt er tegenwoordig gesproken over de wenselijkheid om de arbeidstijden van onze vissers enigermate te beteugelen door het invoeren van vastgestelde, onafgebroken rusttijden op zee, opdat ook onze vissers in de gelegenheid gesteld worden om tenminste één keer per etmaal de moede ledematen gedurende enkele uren te strekken.

Of daarbij een pyamajas moet worden gedragen, is een zaak, waarover wij ons niet druk maken. Wel hebben wij bezwaar tegen de huidige situatie dat het oliegoed vanaf het vertrek van het schip uit de haven tot binnenkomst van de reis niet van het lijf komt.

Over het probleem van de arbeids- en rusttijden zal nog wel het een en ander gesproken moeten worden eer de reders bereid gevonden worden aan redelijke wensen te voldoen.

Indien tegenover onze opvattinge een reeële argumentatie wordt geplaatst kan men daar nog wel begrip en misschien tot op zekere hoogte ook waardering voor hebben.

Hetgeen dhr De Groot ten beste gaf, steunt allerminst op een reëlle opvatting. Integendeel. Het is een uiting van een mentaliteit. Een mentaliteit waaraan het visserijbedrijf op de duur ten gronde zal gaan». Aldus «Ons Bestek».

ZEVEN EN VEERTIG EENHEDEN IN AANBOUW OP NEDERLANDSE WERVEN

Volgens het tijdschrift «Holland Shipbuilding» bevinden zich thans 47 eenheden in aanbouw op de verschillende Nederlandse scheepsbouwwerven. Hieronder geven we een lijst weer met enkele nadere gegevens betreffende de motor :

Fa. A. Van Bennekum, Sliedrecht.
2 vaartuigen, Kromhout motor van 190 pk.
Scheepswerf Ton Bodewes, Franeker.
2 vaartuigen, een met een motor van 250 pk en een ander met een motor van 30 pk.
D. en Joh. Boot, Alphen a.d. Rijn.
Een vaartuig, met een motor van 1.00 pk en 2 motoren van 600 pk. Een tweede vaartuig met een motor van 300 pk.
Scheepswerf Boot, Leiden.
6 eenheden, allen voor buitenlandse rederijen. De «Cape Blomidon» met een motor van 940 pk voor het «National Sea Products» uit Halifax. De overige bestaan uit 3 eenheden met motor van 650 pk en 2 met motor van 1.300 pk.
G. Bijlsma en Zn., Wartena.
Vaartuig met motor van 120 pk.
Scheepswerf «De Dageraad», Woubrugge.
5 eenheden van 290 pk en een motor van 1.000 pk voor Nederlandse rederijen. Een ander vaartuig van 300 pk voor 120 ton.
Scheepswerf Haak, Zaandam.
8 eenheden waarvan één van 255 pk en een ander van 240 pk. Allen zijn bestemd voor Nederlandse rederijen.
Scheepswerf De Haas, Maassluis.
2 eenheden van 360 pk en een ander van 30 pk, allen voor Nederland.
F.A. Hylkema en Zn, Martenshoek.
Een vaartuig.

A. de Jong, Vlaardingen.
De «Marian-Helen» met een motor van 960 pk voor Nederlandse rederij.
De Jongh, Enkhuizen.
2 eenheden voor rekening van de staat.
Kramer en Booy, Kootstertille.
Een eenheid «Armagnac» met 'n motor van 600 pk voor 'n Franse rederij. 2 eenheden, resp. met een motor van 750 en 300 pk voor Nederlandse rederijen.
Peter's Scheepsbouw, Dedemsvaart.
Een eenheid met motor van 350 pk voor rekening van Deense rederij.
Sleephelling Mij, Scheveningen.
4 eenheden waarvan 2 met een motor van 1.00 pk en een van 1.250 pk voor Nederlandse rederijen. Een ander vaartuig wordt gebouwd voor een Deense rederij met een motor van 400 pk.

Zaanlandsche Scheepsbouw Mij, Zaandam.
2 eenheden voor Nederlandse rederijen.
Tenslote nog 2 eenheden op een ander scheepsbouwerf voor rederijen uit Zweden (een van 400 pk en een van 360 pk). — B.

DUITSE SCHEPEN GAAN UIT DE VAART

De Hamburgse rederij C.P. Andersen heeft de stoomtrawler C.P. Andersen naar Griekenland verkocht. De 399 ton metende trawler was in 1948 gebouwd. De stoomtrawler Swertfisch is door de Hanseatische Hochseefischerei voor de sloop naar Nederland verkocht.

Voor de sloop verkocht is ook (door de Nordsee Deutsche Hochseefischerei) de «Munster», die in 1944 bij Béiliard en Crighton te Oostende als onderzeebootjager is gebouwd.

Alle visserskledderdrachten op Vlaggetjesdag in Scheveningen te zien

Op Vlaggetjesdag — 20 mei — zullen 16 vissersplaatsen in Nederland een afvaardiging van 4 personen naar Scheveningen sturen. Daar zullen die dag de visserskledderdrachten van heel Nederland bij zijn. Uit Marken, Volendam, Urk, Huizen, Yerseke, Arnemuiden, Hindelopen, Makkum, Katwijk, Noordwijk, Zandvoort, Bunschoten, Spakenburg, Stellendam en Vlaardingen komen een echtpaar en twee kinderen of twee paren in hun traditionele klederdracht naar Scheveningen.

Voorafgegaan door een muziekkorps vertrekken zij omstreeks 15.30 uur in optocht van het Gevers Deijnootplein af naar de Boulevard.

Langs de boulevard wandelen zij in de richting van de Keizerstraat om daar af te dalen naar het strand.

Op het strand voor de Keizerstraat zal vis worden afgeslagen zoals dat omstreeks 1900 gebeurde toen Scheveningen nog geen haven en afslaggebouw had. De zeilloggers kwamen zo dicht voor de kust als de diepgang van de schepen toeliet.

Met vletten werd daarna de vis in manden naar de wal gebracht en op het strand uitgelegd. Daar verkocht de afslager, bijgestaan door een stokhouder die de te verkopen partij vis aanwees aan de handelaren en visvrouwen. De handelaren lieten de vis weghalen door de « krielmannen », die de vis in grote op de rug hangende manden vervoerden. De halchef van de huidige visafslag, de heer J. Pasman, zal een toelichting geven.

Enkele nieuwe eenheden

De scheepswerven A. de Jong N. V. uit Schiedam hebben zopas de « Marian Ellen » te water gelaten. Dit vaartuig, de KW 159 werd gebouwd voor rekening van de rederij « Insulinde » uit Katwijk.

De voornaamste afmetingen van dit vaartuig zijn de hiernavolgende,

lengte over alles : 43,80 m. ;
breedje : 7,30 m. ;
diepte : 3.95 ;

het vaartuig wordt voortgedreven door een dieselmotor Bolnes van 960 pk. Het vaartuig is verder uitgerust met een vislier Van der Giessen welke in werking wordt gebracht door een Deutz motor van 170 PK. Aan boord bevinden zich twee reddingboten en een rubber automatisch vlot.

— o —

Door de scheepsbouwwerven « De Dageraad » wordt levering gedaan van de « Wilhelmina Johanna », KW 39 aan de eigenaars, de rederij Kennemerland. Hierna de meest voorname kenmerken van deze nieuwe eenheid :

lengte over alles : 46,50 m.
breedte : 7,60 m.
diepte : 4 m.

De aandrijving wordt verzekerd door een motor Deutz van 1.000 pk. Het ruim kan 2.200 kisten vis inhouden en 550 vaatjes. — B.

MARKT IJMUIDEN

De totale aanvoer aan de IJmuidense markt van vorige week donderdag tot en met woensdag was in totaal 33.125 kisten, hetgeen 7.000 kisten minder is dan vorige week. De meerderheid was weer makreel, nl. 11.626 kisten, ongeveer hetzelfde percentage als de weken daarvoor. De prijzen voor deze vissoort ondergingen geen wijziging van betekenis. Voor de grove makreel werd tot bijna f 50 per kist betalad, maar de kleinere soorten brachten maar heel weinig op.

Dat de totale aanvoer minder grootis dan vorige weken kan men voor een groot deel schrijven op het uitvallen van de maandag.

Een verheugend teken is de ruimer wordende schelvisaanvoer. Tegenover de 2.700 van vorige maal stonden nu 3000 kisten (in een dag minder).

Vooral de dinsdag schoot er met 970 kisten goed uit. Daar de prijzen toch stevig bleven was er voor de aanvoerders wat te verdienen. Koolvis is heel schaars, in totaal maar 220 kisten, waardoor de prijzen dan ook zeer hoog liggen, vooral bij de maar schaars aangevoerde zwarte soort.

Verder bestond de aanvoer uit 5202 kisten tongen, tarbot van de kustvissers, 5087 van de schol, 1838 haring, 3027 wijting, 1093 kabeljauw.

AANVOEREN en BESOMMINGEN

Donderdag : 5850 kisten vis, waarbij 764 tong en tarbot, 1235 schol, 311 haring, 2113 makreel, 330 schelvis, 690 wijting, 265 kabeljauw en 30 koolvis.

Besomimngen : KW.4 f 8.540, VL. 131 11.200.

Vrijdag : 5.070 kisten vis, waarbij 646 tong en tarbot, 915 schol 159 haring, 1720 makreel, 732 schelvis, 447 wijting, 305 gul en kabeljauw en 10 koolvis.

Besommingen : IJM.20, 10.900, KW.42 15.300, VL.153 10.000.

Zaterdag : 5.290 kisten, waarbij 1.656 tong en tarbot, 995 schol, 604 haring ,274 makreel, 540 schelvis, 490 wijting, 372 gul en kabeljauw en 10 koolvis.

Besommingen : KW.171 22.000, SCH.6 11.750.

Dinsdag : 9.170 kisten vis, waarbij 1471 tong en tarbot, 1453 schol, 487 haring, 2905 makreel, 970 schelvis, 920 wijting, 470 kabeljauw en gul en 75 koolvis.

Besomminge n : KW.153 10.700, KW.122 12.300.

Woensdag : 7.745 kisten, waarbij 665 tong en tarbot, 489 schol, 277 haring, 4.614 makreel, 430 schelvis, 450 wijting, 573 kabeljauw en gul, 95 koolvis.

Besommingen : IJM.10 12.150, KW.74 11.500, KW.49 13.900, SCH. 20.300.

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

	27-4-1961	28-4-1961	29-4-1961	2-5-1961	3-5-1961	
Tongen, grote — Sole, grosse	3,50- 3,40	3,50- 3,40	3,60- 3,10	3,50- 3,40	3,60- 3,30	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	3,— 2,70	3,10- 2,70	2,90- 2,60	2,90- 2,70	2,90- 2,40	.....
Bloktongen — Sole moyenne	2,60- 2,30	2,40	2,50- 2,30	2,50- 2,30	2,70- 2,30	.....
Voor-kleine — Petite	2,60- 2,30	2,60- 2,40	2,60- 2,30	2,24- 2,20	2,50- 2,20	.....
Kleine — Toute petite	1,60- 1,50	2,70- 1,44	1,60- 1,34	1,40- 1,35	1,51- 1,30	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	2,60- 2,10	2,60- 2,20	3,— 2,30	2,60- 2,50	3,— 2,20	.....
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	66,—	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	37,—	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	25,—	.....	.....	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	35,—24,—	35,—26,—	.....	32,—26,—	.....	.....
Kleine iek — Petite	38,—27,—	35,—26,—	30,—	33,—26,—	31,—23,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	40,— 8,—	40,— 8,—	37,—36,—	31,—23,—	60,—27,—	.....
Platjes — Toute petite	40,—30,—	26,—10,—	31,— 8,—	21,—12,—	36,— 8,—	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	65,—32,—	56,—22,—	41,—33,—	46,—35,—	50,—27,—	.....
Middel — Moyen	60,—41,—	37,—32,—	40,—28,—	51,—35,—	45,—24,—	.....
Kleine — Petit	32,—20,—	44,— 9,—	49,— 4,—	20,—12,—	50,—14,—	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	25,— 8,—	.....	.....
Middel — Moyen	30,—18,—	31,—20,—	22,—11,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	12,— 8,—	16,— 7,—	20,—17,—	.....	.....	.....
Rog — Raie	96,—40,—	80,—43,—	92,—48,—	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	51,—20,—	47,—19,—	43,—20,—	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	27,— 8,—	18,—10,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	19,— 8,—	18,— 8,—	23,— 8,—	58,—42,—	68,—30,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	50,— 8,—	18,— 8,—	18,— 8,—	43,—18,—	46,—28,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	82,—61,—	84,—60,—	66,—65,—	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	.....	.....	.....	26,—22,—	15,— 8,—	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	15,— 8,—	15,— 8,—	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	94,—76,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	49,— 5,—	50,— 7,—	47,—11,—	41,— 8,—	48,— 5,—	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat - - Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	38,—20,—	34,—	.....	84,—80,—	36,—32,—	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	19,60-11,—	15,40-11,—	21,40-14,—	26,—17,—	19,—11,20	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,60- 2,20	3,40- 2,—	3,76- 2,—	4,10- 2,50	4,— 2,20	.....
Heilbot — Flétan	44,—	...	.....	126,—98,—	50,—42,—	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	40,—36,—	40,—30,—	38,—	.....	36,—26,—	.....
Pollak — Lieu jaune	32,—	34,—32,—	36,—	114,—94,—	54,—48,—	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Brief uit Yerseke

Nr 822 Yerseke 29-41961.

VERVOLG : KNOEIERIJ BIJ MOSSELLEVERINGEN

We beëindigden ons vorig briefje met de vaststelling dat het leveren en aanvaarden van te kleine mossels die door de « controle » welwillend werden doorgelaten voor beide partijen (kwekers en handelaars) een voordelig zaakje was. Nu kan men de vraag stellen hoe de handelaars die ook toch weer die te kleine mossels moesten doorleveren aan de Belgische invoerders ofwel rechtstreeks bij de kleinhandelaars aan huis bezorgen, dit met goed gevolg konden doen We weten als kleinhandelaar hoe dat gaat. Wij als Zeeuwen zijn goed op de hoogte van de gang van zaken en weten dus wel dat zeker als de kontrole verslapt, er voor de Belgische handelaars niets tegen te doen is als te kleine mossels worden gegeven. De Belgen minder of helemaal niet bekend met de (dit seizoen wel bijzondere gang van zaken) veranderen soms wel van leverancier maar merken al spoedig dat er weinig verschil is in de verstrekte mossels. Vandaar op alle fronten een berusting in de wetenschap dat er niets aan te doen is. Hieruit blijkt dat een eerste vereiste en een niet te verwaarlozen plicht van de « leiding » is te zorgen voor een goede degelijke nauwgezette keuring. Dan zal nog wel eens een vrachtje mossels erdoor slippen of nog wel eens een vrachtje van mindere kwaliteit wellicht worden « bijgelost », maar dat kan op het totaal van het grote aanvoerkwantum niet veel uitmaken. Het is dus alleen deugdelijke kontrole die de kwekers reeds zolang in centraal verband vrijwel alle normbesef verloren in het goede spoor te houden. We gaan nu terug en zien wat er bereikt werd met het mengen van kleinere soorten door die van voldoende grootte. De kwekers die genoeg voorraad mossels van goede grootte hadden om hun 100 procent te leveren, werden voor mij (niet door mij !) geschat op 20 procent. Maar nu werden die voorraden aangelengd met kleinere en wel zodanig dat ze niet alleen hun 100 procent leverden maar ook nog andere kwekers die helemaal geen aan de maat voldoende mossels hadden, « hielpen » aan een deklaag van te kleine mossels. Hiervan kregen ze niet de volle prijs maar ze leverden zodoende veel meer dan anders het geval zou zijn geweest. Niettegenstaande dat alles wordt de voorraad goede maatmossels die overbleef terwijl zoveel kleinere (te kleine) wel weg gingen, geraamd (let wel : niet door mij !) op 100 duizend tonnen. Dat dit natuurlijk gevolgen moest hebben welke dan ook, is te begrijpen. Ogenschijnlijk leverde iedere kweker zijn percentage. Zij het dan bestaande uit te kleine soort grotendeels en van bijgekochte grotere soorten anderdeels. Maar dit is geen zuiver beeld. Van daar dat op de vergadering van de Adviescommissie waarop de leveringscapaciteitcijfers opnieuw moesten worden vastgesteld, de poppen aan het dansen kwamen. Er werd niet door alle leden accoord gegaan om de cijfers die « gekleurd » waren door allerlei geknoei als basis tot vaststelling van de cijfers te aanvaarden. De onenigheid was zo groot dat een beslissing moest worden uitgesteld.

(Vervolgt)

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 Sauvenièro 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

Inlichtingen : 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