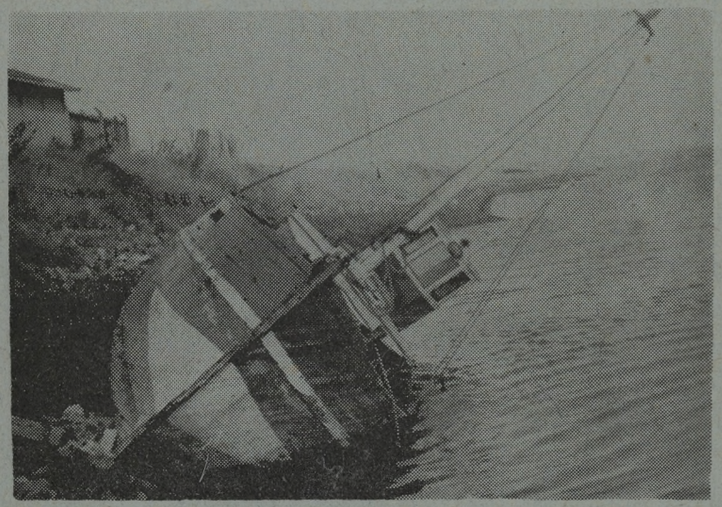
HET VISSERIJBLAD

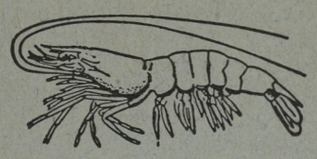
29e JAARGANG — nr 41
VRIJDAG 13 OKTOBER 1961
PRIJS : 5 FRANK



Misschien was dit vaartuig eens de trots van een vissersfamilie... Thans heeft het afgedaan en de slopershamer wacht

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

KLEINE AANKONDIGINGEN



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 in de grote centra

Verzending in gans het land

2182V

REDERS, LEEST

UW VAKBLAD !

GEVRAAGD

Volledige bemanning voor Engels yacht

Schipper, machinist, stoker, matroos, om yacht over te brengen naar de Kanaaleilanden.
Z.w. tussen 9 en 12 u. yacht : «S.Y. MEDEA » 2e Oude Handelsdok over het O.L. Vrouw College. (2604V)

Kantoor van meester Michel VILEYN, doctor in de rechten notaris te Nieuwpoort

—0—

Recht van opbod

Wet van 4 september 1908 op de inbeslagneming van zee- en binnenvaartuigen.

Tengevolge van verkoop bij dadelijke uitwinning heeft om 't even wie gedurende vijftien dagen na de toewijzing het recht om op te bieden op het hierna vermelde goed.

Het opbod mag niet lager zijn dan een/tiende van de hoofdsom van de toewijzing.

Het wordt gedaan bij een deurwaarderseksploot dat aan de notaris betekend wordt en het wordt de koper aangezegd. De toewijzing ten gevolge van opbod moet door dezelfde openbare ambtenaar en op dezelfde wijze als de eerste toewijzing gedaan worden.

Deze toewijzing welke voor allen openstaat is definitief.

EEN MOTOR-VISSERSSCHIP

in hout genaamd

«Annie N.182 »

bouwjaar 1927 te Oostende, lengte 12 m 78 cm en breedte van 4 m 65 cm metende 6,79 ton voorzien van een motor 100/75 P.H. volgens meetbrief nummer 3923 afgeleverd te Oostende dd. 12-8-59 met volledige uitrusting materialen en ganse inboedel in zijn huidige staat en toestand.

Gelegen te Nieuwpoort langs de havengeul nabij de Jachthaven.

DATUM DER TOEWIJZING : **10 OKTOBER 1961.**

WERKENDE NOTARIS : Meester Michel VILEYN, doctor in de rechten, notaris te Nieuwpoort.

PRIJS DER TOEWIJZING : **1.000 F.**

KOPER : De heer André Puystjens, Nijverheidstraat, 5, Nieuwpoort. (2605V)

Naamloze Vennootschap

PESCATOR

Maatschappelijke Zetel : REDERIJKAAI, 14, OOSTENDE
Handelsregister Oostende nr 175

De heren aandeelhouders worden verzocht, deel te nemen aan de algemene vergadering, op 28 oktober 1961 te 11 uur, ter maatschappelijke zetel.

DAGORDE

1. Verslag van Beheerders en Commissarissen ;
2. Goedkeuring van balans en winst- en verliesrekening per 30 juni 1961.
3. Ontlasting aan Beheerders en Commissarissen ;
4. Statutaire benoemingen.

De aandelen moeten neergelegd worden ter maatschappelijke zetel of bij de Bank van Brussel, bijhuis te Oostende, vijf volle dagen vóór de vergadering.

De Raad van Beheer.

(2603V)

PAKKETBOTEN

OOSTENDE - DOVER

UURTABEL

de week van 15-10-61 tot 21-10-61

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

- alle dagen te 10 u (1) en te 15 u

Afvaarten uit Dover :

- alle dagen te 12.10 u en te 17.10 u (1)

(1) vervoert ook auto's

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende :

- alle dagen te 13.45 u

Afvaarten uit Dover :

- alle dagen te 12 u

Wilt ge uw steentje bijbrengen

om de visserij te steunen ?

BESTEL UW

MAZOUT

BIJ

S.C.A.P.

VISSERSCOOPERATIEVE

H. Baelskaai 27 — Oostende

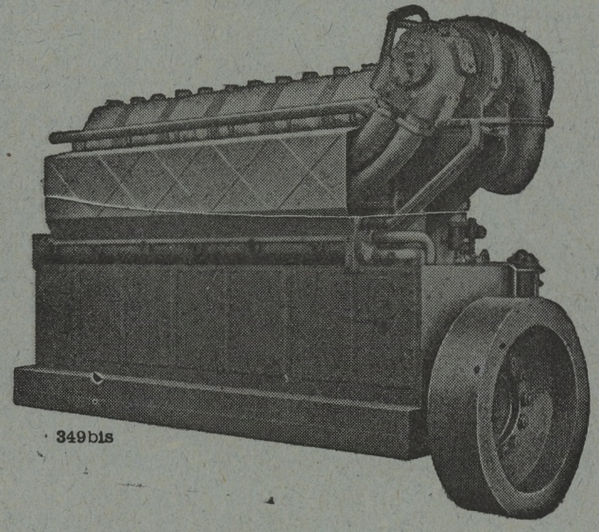
Telefoon 729.51

2129V

SEM-CARELS

Scheeps-Dieselmotoren

van 200 tot meer dan 20.000 pk



349bis

ACEC

AFDELING GENT
52, Dock, Gent

Telegrammen : ACEC GENT
Telex : ACEC GENT (09) 267

R. BAUWENS & C°
14, Henri Baelskaai
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de SEM-CARELS DIESELMOTOREN

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI SOCIETE ANONYME

VRIJDAG 13 OKTOBER 1961

Het VISSERIJBLAD

REDAKTIE 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, 20 Gld of 275 F

WEST-DUITSLAND kan met gerust gemoed de BRITSE toetreding tot de Gemeenschappelijke Markt tegemoet zien

Op het ogenblik dat men de toetreding van Groot-Brittannië tot de Gemeenschappelijke Markt mag tegemoet zien, heeft het Duitse visserijtijdschrift «Allgemeine Fischwirtschaftszeitung» een speciaal nummer gepubliceerd, welke in hoofdzaak gewijd is aan de Duitse visuitvoeren.

Daarin stipt men aan dat het in hoofdzaak de uitvoeren zijn die aan de nationale ekonomie de vereiste deviezen verlenen. In een periode waarin de Duitse handelsbalans uitermate winstgevende cijfers aangaf, loopt men thans de kans om deze winst te zien verdwijnen.

Nochtans is het niet onverschillig dat de Duitse visserijindustrie een uitgesproken verdedigend standpunt aanneemt ten opzichte van de buitenlandse invoeren, of integendeel deelneemt aan de konkurrentie op de buitenlandse markten. Inderdaad, op de duur kan enkel een konkurrentiegeest het niveau van de kwaliteit en de produktie hoog houden. De uitvoeren zijn in de eerste plaats een stimulans voor de doeltreffendheid van de industrie, en het valt niet te betwijfelen dat de West-Duitse visserijindustrie hieraan in de naaste toekomst behoefte zal hebben. Evenals voor het overige van de zeevaartekonomie, heeft de herwaardering van de Duitse Markt ook problemen met zich gebracht voor de zeevisserij.

Met uitzondering van het jaar 1956, waarin rekordcijfers geboekt werden, hebben de Duitse visuitvoeren zich gehandhaafd op een jaarlijks kwantum van 28.000 ton, en zijn zelfs zeer recent gedaald tot beneden voormeld cijfer. Zo het zakencijfer toch een stijging onderging, dient dit in de eerste plaats toegeschreven te worden aan de haringuitvoeren welke zich aan een razendsnel tempo uitgebreid hebben, en in ieder geval veel sneller dan de verse visprodukten.

Sedert de oorlog ging het grootste gedeelte van de Duitse visuitvoeren naar de vijf staten welke thans deel uitmaken van de Gemeenschappelijke Markt, en dit in tegenstelling met hetgeen zich voordeed vóór de oorlog. Toen ging het grootste gedeelte van de Duitse visuitvoer inderdaad naar de Oostelijke landen en Zwitserland. Op het huidig ogenblik gaat bijna één derde van de Duitse uitvoer naar Nederland. Oostenrijk en Italië nemen ieder ongeveer 7 à 8.000 ton af en een quasi gelijke kwantiteit wordt opgeslorpt door Frankrijk en België samen. In het geheel gaat 60 t.h. van de Duitse visuitvoer naar deelstaten van de Gemeenschappelijke Markt. De uitvoer met bestemming voor Nederland werd sedert 1954 zo maar eventjes 20 maal verdubbeld terwijl ook de uitvoer naar Italië driemaal toegenomen is. De uitvoer naar Frankrijk bereikten in 1959 echter maar een eindcijfer van 4.100 ton tegenover amper 3.100 ton in 1954.

Het grootste probleem echter is wel dit betreffende uitvoeren naar Frankrijk en België. De uitvoeren naar deze landen toonden reeds zwakke punten vóór de herwaardering van de Duitse Mark. De Latijnse landen zijn uitermate veeleisend voor wat betreft de kwaliteit van de produkten. Inspanningen dienen gedaan te worden op het domein van de publiciteitsvoering, de organisatie en de kwaliteit.

Zo de Gemeenschappelijke Markt een algemene verhoging van de produktie en een stijging van de levensstandaard moet invoeren, dan dienen ontledingstechnieken aangewend te worden om de gevolgen te bepalen welke deze verhoogde levensstandaard zal hebben op het visverbruik.

Meer nog op de buitenlandse dan op de binnenlandse markten, hangen de kansen van de Duitse visserijindustrie in de eerste plaats af van de kwaliteit en pas dan van de prijzen. De toekomst van de uitvoer is rechtstreeks verbonden aan de reorganisatie van de visserij en de binnenlandse markt.

Moest Groot-Brittannië aansluiten tot de Gemeenschappelijke Markt, dan zou dit een geducht konkurrent betekenen voor de Duitse visserijindustrie. Anderzijds zou het land waar het meeste vis verbruikt wordt en dat ook de meeste vis invoert, grote mogelijkheden openen voor de Duitse uitvoerders. De Britse visuitvoeren zijn terug gevallen van 220.000 ton in 1938 tot 50.000, terwijl de invoeren op hetzelfde niveau gebleven zijn, d.w.z. 190.000 ton. Dit cijfer kan nog opgevoerd worden moest besloten worden tot een verlaging van de tolrichten. Op het huidig ogenblik is slechts een uiterst klein percentage van de Britse invoeren afkomstig van deelstaten van de Gemeenschappelijke Markt, die nochtans het vierde part van de uitvoeren uit dit land opslorpen.

De Skandinavische landen zijn traditionele uitvoerders. Nochtans zou hun toetreding tot de Gemeenschappelijke Markt grote voordelen kunnen inhouden voor de Duitse visserijindustrie, moesten zij afzien van de uitbreiding van hun territoriale wateren en dit op zijn minst toch ten gunste van de aangesloten landen. — B.

Nieuwe Vuurtorens

REVOLUTIONAIRE KONSTRUKTIE METHODE

In Zweden wordt thans druk gewerkt aan de voltooiing van een vijfde vuurtoren volgens een methode die op zijn zachtst uitgedrukt als revolutionair kan bestempeld worden. De nieuwe konstruktie methode werd uitgedacht door Ir Robert Gellerstrad en is bekend als de telescopische vuurtorenbouw.

Op de zesde internationale konferentie die in de herfst van verleden jaar te Washington werd gehouden over vuurtorens en navigatie-hulpmiddelen wekte deze methode een zeer grote belangstelling.

Ir. Gellerstad heeft het reeds zover geschopt dat West-Duitsland volgend jaar zulk een telescopische vuurtoren zal plaatsen aan de monding van de Elbe ter hoogte van het eiland Rotersand.

De methode is nochtans tamelijk eenvoudig en komt in grote trekken hierop neer, dat de vuurtoren volledig aan land wordt gebouwd en uitgerust en dan als een reusachtige ineengeschoven telescoop naar zijn plaats van bestemming wordt gesleept. Op die plaats wordt hij dan uit elkaar geschoven en kan dadelijk zijn werking beginnen.

Nu is het zo dat de caissonbouw in de vuurtoren reeds is ingeburgerd, de telescopische werkwijze heeft er echter de integrale benutting van mogelijk gemaakt.

VERVANGEN DE LICHTSCHEPEN

De Zweden hebben thans nog 13 lichtschepen in gebruik. Het is de bedoeling ze elk op hun beurt te vervangen door telescopisch gebouwde caisson-vuurtorens. Van overheidswege werd een vastgestelde vervangtijd van 26 jaar voorgesteld.

De besparingen die met het nieuwe vuurtorentype kunnen verwezenlijkt worden in die periode belopen 30 miljoen. Wanneer men nochtans ieder jaar twee vuurtorens in de plaats zou zetten van die lichtschepen op 450 miljoen worden uitgespaard. Zoals bekend is zijn lichtschepen zeer duur in de bedrijfskosten en ze vragen bovendien veel personeel. Daarbij komt nog dat een lichtschip dat in niet ijs-vrije wateren dienst doet, dit moet onderbreken van zodra het eerste ijs komt opdagen en het werk slechts kan hervatten wanneer de dooi helemaal gedaan is. Heel normaal dus dat ze vervangen worden door blijvende lichtbakens. Niet alleen in Zweden, maar ook de Verenigde Staten van Amerika, waar niet minder dan 34 lichtschepen in zee gestuurd worden, bestudeert men de nieuwe methode met de grootste aandacht.

HOE KWAM MEN ER TOE ?

Zweden heeft in de laatste decennia rond de 30 caissonvuurtorens laten bouwen. Deze staan er tot een diepte van 12 meter en meestal op de stormachtigste punten. In 1951 werd de grootste geplaatst, deze van Oland. Toen moest echter nog 39 % van het werk in zee worden uitgevoerd. Dat dit zeer moeilijk is en bovendien geweldig duur is duidelijk. Immers nadat de onderste caisson de fundament-caisson aan wal is gegoten en in zee is gezonken geworden, moet de hele toren er nog bovenop geplaatst worden.

Ir Gellerstand vond dat daar iets moest op gevonden worden en deed dit ook. Tenslotte kwam hij op het idee de toren in de caisson te bouwen maar dan op zo'n manier dat deze er onder de druk van het water kan uitgeschoven worden. De eerste maal dat zulks gebeurde was in de Baltische Zee, toen de Grundkallen de eerste telescopische caissonvuurtoren op zijn plaats werd gezet. In plaats van 39 % werk in zee daalde dit procent tot 14 % hetgeen werkelijk een prachtig resultaat was. Ir. Gellerstad wilde echter beter en bereikte dit ook. Bij zijn volgende opdracht in augustus 1959 daalde het werkprocent in zee tot 1 %. Toen werd de Nordvalenvuurtoren op zijn plaats gebracht. Een maand later reeds stond een derde vuurtoren van dit type op zijn plaats te Svinbadan.

Dit jaar was het nochtans een nieuw toppunt want Ir. Gellerstad slaagde er in de vuurtoren die in mei jl. te Sydostbrotten werd geplaatst met een volledige uitrusting ter plaatse te zenden. De kamers waren gemeubeld, de bedden zelfs opgemaakt, de boeken in hun rekken en de bloemen op tafel. Het enigste dat van zijn plaats geraakte tijdens de tewaterlating was een boek dat omviel. Nummer vijf is op 6 juli geplaatst geworden te Revengegrundet. Op het ogenblik is men de stoomvoedingskabel nog aan het leggen aangezien het dit keer om een onbemande vuurtoren gaat.

VOORDELEN

Dat deze vuurtorens verschillende voordelen hebben laat zich gemakkelijk raden. De bijzonderste willen we hierna opsommen :

1 Het voornaamste konstruktiewerk wordt aan land uitgevoerd met toepassing van de rationele bouwmethodes en tegen gewone loontarieven.
2 Het hoge bouwwerk wordt in zijn volledige vorm vervoerd en dit over onbeperkte afstanden.
3 De installatiewerken na het zinken van de caisson bestaan er bijna uitsluitend in deze caisson te vullen. Het is dus transportwerk dat eveneens kan worden gerationaliseerd en waarbij geen zware pontonkranen nodig zijn.
4 Het lichten van de centrale caisson brengt mee dat bij het wateroppervlak niet moet gewerkt worden. Het wearken bij water is juist het gevaarlijkst en het duurst.
5 Dezelfde caisson waarop de onderbouw van de toren staat, kan gemakkelijk waterpas gesteld worden.
6 De konstruktie-phase waarbij stil weer vereist is, is van zeer korte duur.
7 De behoefte aan arbeidskrachten is veel kleiner en de werkvoorwaarden zijn veel gunstiger.
8 De diepte van het water is van minder belang dan bij de vroegere methodes.

KOSTEN

De totale bouw- en installatiekosten van de eerste Gellerstadvuurtoren bedroegen ongeveer 20 miljoen B.F.

Voor de derde toren bedroegen de kosten 27 miljoen te verdelen als volgt :
Ontwerp en gieten : 1ste stadium : 8,75 miljoen; 2de stadium 6,50 miljoen; Beddingswerk :0,75 miljoen ; Montage en uitrusting : 4,50 miljoen; Slepen en plaatsen : 6,50 miljoen. Volgens de vroegere methodes zou dezelfde onderneming van 25 tot 50 % duurder gekomen zijn.

HOE MEN TE WERK GAAT

Bij de bouw van een Gellerstadvuurtoren gaat men als volgt te werk : als voorbeeld nemen we deze van Sydosbrotten.

Er werd een aanvang genomen met de werken op 10 februari 1960 te Jävre Sandholmen in Noord-Zweden. Er werden een 150 tal palen in de grond geleid die ieder een lengte hadden van 10 à 19 m, dit op een plaats bij de over waar het water ongeveer 8 meter diep is. Op de palen legde men een vloer en daarop een bodemvlak van de buitenste caisson (middellijn : 23 m oppervlakte 420 m2, betonvolume 170 m3) gegoten. Na een twintigtal dagen volgde het bodemvlak van de binnenste caisson ,deze welke naar omhoog geschoven worden, met een middellijn van 13 m en een oppervlakte van 134 m2

Na nog en maand werden de ciculaire en radiale wanden gegoten. In begin van juni was het betongietwerk van de caisson gedaan. De totale oppervlakte van de wanden der verblijven bedroeg dan 1200 m2 en het bouwwerk verhief zich 30,2 m boven de palenbouw.

Gedurende een periode dat iets meer dan 5 maand duurde werd het werk onderbroken. Alleen de brandstoftanks werden in die periode gemonteerd. Op 1-12 werd een aanvang genomen met het plaatsen van de vloerbalken en op 17-2-61 waren de tien verdiepingen het helikopterplatform inbegrepen voltooid. Er werd toen een hoogte bereikt van 30.6 m

Terwijl men bezig was met de buitenbouw werd door een andere ploeg voortgewerkt aan de verdere inrichting (wandisolatie-vloerbekleding, verwarmings-verluchtings- en sanitaire inrichting, waterleiding en elektriciteit). Reeds in begin februari kan de elektrische generator en de lichtbekenuitrusting worden ingebouwd.

Op 12 mei werd het gevaarte van 2600 ton door een elektrische dommekracht van zijn voetstuk gelicht. Onder het gekraak van de doorknappende palen schoof het gevaarte het water in. Na een wijding, werd de reusachtige dobber een flinke sleep die op 17 mei in de haven van bestemming werd afgeleverd Umea. Daar werd de diepgang nog vergroot en wel van 6 naar 8 meter, dit om het omkippen te beletten. Het gevaarte woog nu 3550 ton.

Op de vooraf geëffende plaats te Sydosbrotten verliep de plaatsing zonder incidenten. Men liet de dubbele wand van de buitenste caisson vol water lopen tot hij op zijn bedding was gezonken. Daarna begon men systematisch dit water te vervangen door een vulling van grof grint (3000 m3) terwijl men tevens de centrale caisson naar omhoog stuwde tot hij 12,80 m hoger stond, de lege ruimte onder de omhoog gestuwde caisson werd tenslotte met zand gevuld (1300 m3) De totale hoogte boven de zeespiegel beloopt 33,40 m.

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

Gelukkige geboorte

De ooievaar heeft deze keer bij Mr en Mw Karel Michielsen sekretaris van onze visserijdienst een mooie dochter gebracht, welke de naam zal dragen van Maria Catalina en die voor de kleine Rik zeker een aangenaam gezelschap zal zijn.

Aan de ouders onze beste gelukwensen en doe zo voort.

Brevetten, diploma's, centifikaten en vergunningen in de koopvaardij, zeevisserij en de pleziervaart

Koinklijk besluit van 21 mei 1958

De volgende brevetten, diploma's, certifikaten en vergunningen werden in de loop van de maand augustus 1961 toegekend :

Brevet van kapitein ter lange omvaart :

De Vlaminck R.P.M.; Hentz Cl. Ch. M.; De Laedt F. F. M.

Brevet van eerste-luitenant ter lange omvaart :

Philippart R. B. J. G.; Van Laeken O. G. K.; Goossens J L .; Wyndaele V. V.; Vynkier J. M. G.; Weilens J. A. M.; Lauweryns F. P.A.; Deruyter A.J.; Deketelare R. A .C.; Onsea G.L.; Gomez R.P.E.G.; Louis G.F.G.; Demey Ch J.G.; Roderbourg J.M.H.

Brevet van tweede luitenant ter lange omvaart :

Tetaert W.B.A.; Cuyt J.R.M.; Thiery J.F.R.; Gunst R.I.; Goossens J.E.M.W.; Van Daele A.J.; Creyne R.C.P.; Puylaert G.A.M.; Adams J.B.M.; Monteyne A.A.

Diploma van aspirant-officier ter lange omvaart :

Wilmes P.; Vermoesen H.J.E.; Vander Beken Ch. J.J.; Van Hoeylandt A.J.M.; Vieren H.A.C; Snauwaert E.L.Ch.; De Creus A.M.A.; Fonteyne F.Ma.; Charles R.J.M.A.; Baert G.; Quievreux G.F.P.; Vandenbussche L.E.G.; Cappeliez A.J. P.; Leemans A.A.; Biva L.A.A.; Kint G.E.P.; Derenne P.L.J.; Leemans A.A.; Vanhoutte W.M.A.; Blondeel D.P.; Crevecoeur J.Y.M.; Godderis R.L.E.; Wolf S.; Peraux M.P.A.; Soetewey P.C.; Deplanter R.T.E.; D'Hondt A.O.; Cuyvers H. L.; Defurne B.I.; Van Loocke K. M.J.; Cornelis G.J.J.; Vandersteenen R.O.L.; Verbeke A.C.E.; Berckmoes R.R.A.; De Bruycker L.M.; Orlans G.P.J.; Symoens J.P.A.; Verellen G.F.P.; Jossart J.F.M.; Ponsart J.C.R.; Op den Akker G. T.C.; Coen J.J.M.; Madry H.; Depover G.G.; Geeraerts P.H.E.; Demolder G.G.; Possemiers A.J.; Rommens M.M.M.; Simoen R.J.K.; Fleminck F.M.C.; Hagelstein R.; Kockx J.J.R.; Verbeeck A.F.; Van Looy A.; Craessaert G.J.; Van de Vloed F.E.; De Langhe A.J.J.; Julien E.M.; Beulens G.M.F. a

Brevet van tweede luitenant ter kustvaart :

Prozenko G.J.

Brevet van officier werktuigkundige le klasse

Renkein J.L.M.; Lenoir M.L.E.; Schullen L.A.L.; Dewilde W.; Laforce G.B.S.; Dirikcx K.L.; Antonsen P.J.F.; Quintens M.H.J.; Haems C.H.; Ergo R.A.M.; Adriaensen H.J.; Paspont G.A.F.; Pauwels W.J.C.; Luyten H.R.W.; Moerman A.A.; Coulon R.M.G.; Ameloot G.E.C.; Van den Eynde A. M.H.;

Brevet van officier werktuigkundige 2e klasse :

Vanoverschelde R.A.; Anaf B.A.; Neelen J.A.; Goormachtig A.L.; Vanderlinden L.M.J.; Acoe G.F.E.; Crockaert E.G.; Degraeve M.V.; Tavernier Ch.R.; Barzeele H.J.; Bertthier Ch.J.; Andries A.R.E. Frankin T.L.J.; Carré F.G.M.; Savooye A.; Sel H.L.I.; Ackermans J.R.; Defurne J.B.K.; Neyt D.C.L.; Wasteels R.C.H.; Vanhollebeke C. F.J.; Schutz W.R.; Van den Broeck K.J.; Caluwaert G.H.; Van Noten H.J.E.; Allaeys A., Claesen P.F.J.; Hoornaert L.D.A; Frankinet P.L.L.

Brevet van officier-werktuigkundige 3e klasse voor motorschepen :

Bonet J.M.B.; Budts P.H.; De Boeck L.P.E.; Leysen K.L.; Lion M.L.; Martens L.; Augusto M.; Christiaens R.L.A.; De Boey V.J.F.; De Ryck F.L.; Encina A.; Firman W.; Roose F.E.A.; Stoffel F.F.; Thomas O.O.J.A.A.; Van der Meulen ECh.M.; Van Staeyen A.; Lefer J.J.M.G.; Rosseels L.C.; Van Belle G.P.F.; Van Hoeydonck A.C.; Vanschaemelhout R.; Vernaerts J.M.J.

Brevet van officier 3e klasse voor stoomschepen :

De Beau A.A.; Foncke G.A.Ch.; Van de Velde A.R.; Magermans J. F.A.; Mattsson E.B.; Verbeeck N.; Vernaerts J.M.J.; Verscheuren G.; Mewisa A.F.E.

Diploma van officier electricien :

Meyvis J.J.C.; Vandamme R.G.; Gilon M.Ch.G.; Duflou F.H.M.; Meur J.Cl.D.; Asselberghs L.C.; Clitty D.W.;

Brevet van motorist :
Montey W.; Michiels J.E.

Certifikaat van volmatroos :
Goddyn F.H.; Engels T.L.E.; Vrancken J.P.H.; Basilio J.A.; Vingerhoets R.F.; Couney R.A.; Christiaens R.A.; Martines-Thomas P.; Van der Donck J.; Paenhuysen R.; Stegers W.J.; Somers E.

Certifikaat van bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie :
Devey U.; Vermoote R.; Ballieul D.; Deckmyn W.; Huygebaert R. Roman J.; Vlietinck L.; Declerck D.; Rau F.; Desmidt R.; D'Hondt H.; Pauwels P.; Versyck R.; Roose J.N.; Degraeve G.; Demunter A.; Demunter H. Gezelle P. Roelofs J.; Luickx H.; Nys J.; Welvaert G.; Maes M. Dobbelaere A. Vanbesien G.; Lambregt H.; Meyers E.; Degraeve G.

Certificaat van sloepgast :

Van Wolvenaer L.B.; Berglund R.G.; Jurgens M.; Fredrickx V.; De Ploey J.E.; Lens F.; Van Praet Ch.; Stegers W.J.; Toran-Beltran A.; Somers E.; Deley Y.J. Duriavault R.J.

Vergunning voor het bedienen ter visserij van motoren van minder dan 80 pk :

Bruneel Ch.O.; Vantournhout R.; Maes R.L.; Deschepper F.; Nierynck A.; Calier A.; Decloedt G.; Major A.; Geerardyn M.; Danneel R.; Lauwereins G.; Slabbinck P.; Beyen C.; Ghewey G.; Simoens R.; Mej. Saudemont L.

Onderzoeksraad VOOR DE Zeevaart

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam woensdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van dhr Vander Cruyssen. Dhr Bentein vervulde het ambt van rijkskommisaris.

Het vergaan van de Rubens

De raad hoorde eerst de rijkskommissaris in zijn advies in verband met het vergaan van de O.297 Rubens, die op 11 okt. 1960 tijdens de visserij ten zuiden van IJsland verging na aanvaring met de Britse trawler St Appollo. Dhr Bentein gaf een volledig relaas van de feiten om tenslotte de meerdere tegenstrijdigheden op te vissen uit de verklaringen van beide betrokken bevelhebbers. Hij kwam tenslotte tot de konklusie dat de versie van de Britse schipper als de meest geloofwaardige kon doorgaan maar dat het verder moeilijk is de juiste verantwoordelijkheden in deze aanvaring te bepalen. In elk geval achtte hij de uitkijk op de Rubens niet voldoende zodat stuurman Butseraen niet vrij kan uitgaan. Wat de navigatie betreft brengt hij schipper Brackx in het gedrang. Tenslotte stelt hij voor Butseraen te bestraffen met een schorsing van 14 dagen en schipper Brackx met een schorsing van 7 dagen.

Aanvaring met Franse Treiler

Voor de raad verscheen dan schipper Beerens Juliaan van O.267 Victoria. Deze is gedagvaard als getuige inzake de aanvaring met een Franse treiler DI.1671. Dit gebeurde bij mistig weder op 28 mijl van Dieppe op 1 sept. 1961. De O.267 maakte wat water maar kon gelukkig op eigen kracht Oostende bereiken. Volgens Beerens was de aanvaring de schuld van de Fransman die onvoorzichtig vaarde. Na de aanvaring bekommerde deze zich niet om de O.267 en vervolgde zijn weg. Het verslag van de Franse schipper luidt in gans andere zin. Nadat de raad Beerens nog een opmerking heeft gemaakt over de reglementaire mistseinen wordt besloten de zaak later voort te zetten.

Stranding

Op 24 juni 1961 strandde de O.116 Lucie-Jenny ten oosten van Oostende maar kon zonder enige schade weer vlot gebracht worden. Schipper Beyen Rafael moest uitleg verstrekken over het gebeurde waaruit blijkt dat hij onvoldoende gepeild heeft. Hij zal dan ook terecht staan wegens onvoorzichtige navigatie. Strafvordering in een volgende zitting.

Tuchteloosheid

De rijkskommissaris kwam daarna weer aan het woord voor een paar strafvorderingen. Eerst behandelde hij het geval van de Z.479 waarbij de gedagvaarde betrokken schipper Demul verstek liet gaan. De rijkskommissaris gaf een overzicht van de feiten. Demul had wedergerechtelijk een persoon aangemonsterd, had hiervan geen aangifte gedaan bij de waterschout en bleef daarna van 9 febr. tot 20 febr. 1961 onvindbaar.

Het gaat hier, aldus het openbaar ministerie, om het niet naleven van administratieve verplichtingen in verband met de zeevaart en met de veiligheid en het ontlopen van kontraktuële verplichtingen met de reder. Om deze tekortkomingen vroeg hij Demul Maurice te bestraffen met een schorsing van een week.

Vistuig beschadigd

Op 7 nov. 1960 geraakte de visboel van de O.147 Suzanne en van de Britse trawler LT.34 onklaar door onvoorzichtige navigatie.

De verklaringen van beide schippers stonden diametraal tegenover elkaar. Ook hier aanzag de rijkskommissaris de versie van de Britse schipper als logischer, en geloofwaardiger. Dhr Bentein weerhield tenslotte ten latse van matroos Savels geen voorzorgsmaatregelen te hebben getroffen om de korreboel voldoende klaar te houden en vroeg een schorsing van 3 dagen.

Aanraking met Duitse treiler

Inzake de aanraking van de O.120 Gabriella met een Duitse treiler nabij het lichtschip Downsing op 5 aug. 1961 was dhr Bentein van oordeel dat voor schipper Vileyn de verplichting van goede uitkijk bleef, ook al was het Duitse vaartuig oplopend. Hij vroeg ook hier een schorsing van 3 dagen.

Aanvaring met Franse trawler

Tot slot meende de rijkskommissaris dat een vermaning kon volstaan voor Rouzee Raymond schipper van O.265 Victoire-Roger die op 6 aug. 1961 tijdens de visserij nabij de Smalls in aanvaring kwam met de Franse trawler B.2820. Hij verklaarde dat Rouzee geen aandachtseinen had gegeven gezien er overigens ook geen lucht op de fluit stond.

Normalisatie mogelijkheden en moeilijkheden bij de verpakking van verse vis in België

(vervolg van vorige week)

In voortzetting van het artikel van vorige week welke gewijd was aan de voordracht van de h Hovart, ter gelegenheid van de studiedagen van de Normalisatie-mogelijkheden bij de verpakking van verse vis in België, hebben wij het deze week over de aard van de verpakking.

DE AARD VAN DE VERPAKKING

Een tweede punt bij de normalisatie is de verpakking.

Voor de aanvoer van vis in kisten kunnen naar de aard zowel houten kisten, als aluminiumkisten en kisten in plastiek gebruikt worden. Aan deze verschillende mogelijkheden zijn voor- en nadelen verbonden.

Houten kisten zijn stevig en uitstekend isolerend, goedkoop en duurzaam, doch ze zijn moeilijk te reinigen daar zij poreus zijn en een oneffen oppervlak vertonen.

De moeilijkheid van de reiniging van houten kisten kan ondervangen worden door de kisten slechts éénmaal te gebruiken («verloren verpakking») of te bestrijken met een laagje wit of kleurloos plastiek

Een ander nadeel van houten kisten ligt in het feit dat zij bij ruwe behandeling gemakkelijk beschadigd worden. De belangrijkste faktoren die de sterkte van het hout beïnvloeden, zijn : de houtdefekten, zoals spleten, knopen, insektengaten enz. en het vochtgehalte : hoe droger het hout, hoe sterker. In dit verband moet er op gewezen worden dat ook aan het nagelen een grote aandacht moet besteed worden, daar een grote vochtopslorping de weerstand van de nagels in het hout aanzienlijk vermindert.

Aluminiumkisten zijn stevig, hebben een gering gewicht en nemen geen reuk of vocht op, doch zij maken veel lawaai, zijn duur, vormen goede warmte geleiders, glijden gemakkelijk, zijn onderhevig aan vervormingen en ook vaak aan corosie, hetgeen een bodem vormt voor bacterieën en het reinigen bemoeilijkt.

Kisten uit plastiek hebben dezelf de voordelen als aluminiumkisten, maar zij maken geen lawaai en hebben slechts een geringe warmtegeleiding. Open vragen bij plastieken kisten zijn evenwel de sterkte, de duurzaamheid en de prijs.

Nauw met de aard van de verpakking is een financiërings- en verkoopprobleem verbonden.

De mogelijkheid dat de koper de vis in de kisten verder stockeert doet het probleem van de financiëring van de kisten rijzen. Het vraagstuk ligt enigszins anders naargelang de kisten uit hout gemaakt zijn en als «verloren verpakking» kunnen worden beschouwd of uit aluminium of plastiek vervaardigd zijn.

a) Houten kisten

Wanneer houten kisten worden aangewend, zouden met het oog op de kwaliteit van de vis de kisten slechts éénmaal mogen gebruikt worden. De kisten moeten dan met de vis meeverkocht worden.

De kisten kunnen betaald worden door : :

— de reder : de reder investeert een som in de kisten en hoopt de terugbetaling te bekomen uit de verkoop van de vis;

— de reder en de koper : de reder koopt de kisten en de koper betaalt boven de koopprijs een bepaald bedrag voor de kist;

— de koper : de koper moet boven de koopprijs van de vis de prijs van de kist volledig ten laste nemen.

Bij de eerste veronderstelling rijst voor de reders een investeringsprobleem, terwijl bij de tweede en derde veronderstelling de mogelijkheid bestaat dat de koper het te betalen bedrag tracht terug te winnen op de koopprijs van de vis.

b) Aluminium of plastieken kisten

Wanneer aluminium of plastieken materiaal voor de kisten wordt gebruikt, dan moeten de kisten wegens het hoge investeringsbedrag, meermaals gebruikt worden en hierbij rijzen moeilijkheden bij de verkoop en de teruggave.

a) Gezien de koper de kist in gebruik neemt kan van hem een waarborg gevraagd worden. Dit zou door de koper wellicht ongunstig onthaald worden, vermits hierdoor de algemene kosten zullen verhogen. Anderzijds ligt de moeilijkheid bij de teruggave van de ledige kisten. Die teruggave zou moeten geschieden tegen afgifte van een ontvangstbewijs, doch dit veronderstelt een bijkomende kontrole. Op grote hoeveelheden kan daarbij gemakkelijk van enkele eenheden gemist worden — zonder te spreken van bedrog of diefstal — en aangezien een kist verschillende honderden frank kost zou dit telkens in het nadeel van de koper uitvallen en tevens in de vismijn een bijkomend klimaat van argwaan veroorzaken.
Dit kan trouwens onmiddellijk een terugslag hebben op de prijs van de vis zelf, zodat het financieel voordeel van de vis in kisten voor de reders en vissers grotendeels zou verloren gaan.

b) Een tweede mogelijkheid ligt in het afgeven van de kisten zonder waarborg, maar met kontrole bij de teruggave. De financiële lasten vallen wel weg bij de koper, maar de moeilijkheden bij de teruggave blijven dezelfde.

c) Een derde mogelijkheid is het afgeven van de kisten zonder waarborg en zonder specifieke, individuële kontrole. Het grote nadeel hiervan is dat alle risico's op de koncessionaris of rederij vallen.

De oplossing van het probleem van de aard van de verpakking, alsook van de financiering en de verkop is slechts mogelijk door een studie die de elementen gewoonte en mogelijkheden als basis neemt.

Een derde aspekt bij de normalisatie is de VORM EN AFMETING VAN DE VERPAKKING.

In principe kan de vorm van de kist rechthoekig zijn en afmetingen hebben, die aan de koper een hoeveelheid van 25 kg vis garandeerd. Eén en ander staat ook in verband met het aan boord laden van de kisten, het stuwen en het lossen.

Het aan boord laden van de kisten biedt op zichzelf geen bijzondere moeilijkheden : de kisten kunnen vlug aan boord geladen worden hetzij op palletten, bij middel van een kraan, hetzij langs een rolbaan. De snelheid zal evenwel gunstig beïnvloed worden met genormaliseerde kisten.

Het aanbrengen van aan boord in kisten geborgen vis heeft invloed op de stuwingskapaciteit in het ruim. Met genormaliseerde kisten kan het maksimum rendement bekomen worden in ruimen, die daarvoor speciaal worden gebouwd. Een efficient gebruik van het visruim biedt dus vooral voordelen aan nieuwe treilers. Dit betekent echter niet dat reeds bestaande schepen geen vis in kisten kunnen aanvoeren ; ;gedeeltelijke aanpassingen van het ruim zijn echter noodzakelijk, doch meestal zeer goed mogelijk.

De vis die in genormaliseerde kisten wordt aangevoerd, biedt mogelijkheden tot snel en mechanisch lossen, doch hieromtrent liggen verschillende richtingen open. Anderzijds moet in dit verband met de konstruktie van de luiken rekening worden gehouden.

B. DE VERZENDING

In België wordt de vis verstuurd ofwel PER SPOOR, ofwel LANGS DE BAAN. In dit laatste geval wordt de bestelwagen van de handelaar zelf of deze van de leverancier gebruikt ; ;ook derden laten zich met het vervoer in, terwijl het eveneens voorkomt dat verschillende manieren van vervoer gekombineerd worden. Zekere aanduidingen wijzen er op dat voor de tweede wereldoorlog ongeveer 2/3 van de vervoerde hoeveelheid vis over het spoor ging, terwijl slechts 1/3 op een andere manier werd verzonden ; sedert de oorlog zijn de verhoudingen juist omgekeerd.

Deze overschakeling moet worden toegeschreven aan de grotere soepelheid en snelheid van het baanverkeer, aan de uitschakeling van komplementair vervoer bij het baantrasnport, aan de betrekkelijk korte afstanden die moeten worden afgelegd en aan de geringere kosten van het vervoer langs de baan.

Voor het vervoer van verse vis worden VERSCHILLENDE SOORTEN verpakking gebruikt. In overwegende mate worden houten kisten aangewend. Een studie over de behandeling van de vis in de kleinhandel onlangs verricht voor de Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij, wees uit dat bij 67% van de gevestigde kleinhandelaars de vis in houten kisten toekomt, bij 19% in tenen manden, bij 12% in aluminiumkisten en bij 2% in recipienten uit andere materiaal. Voor de leurders bedragen de cijfers : houten kisten bij 70% ; manden bij 17% ; aluminiumkisten bij 11% en andere bij 2%.

(Vervolg toek. week)

Goede septembermaand voor de garnaalvissers

De septembermaand waarin bijna het meest garnaal wordt gevangen werd dit keer ingezet op een nogal aarzelende manier. Slecht weer belette de kleine garnaalvaartuigen de eerste dagen inderdaad uit te varen. Naderhand hebben deze mensen inderdaad hun schade kunnen inhalen en wel zodanig dat de cijfers van verleden jaar met stukken werden overtroffen.

Om te beginnen was het aantal uitvarenden merkelijk groter aangezien in plaats van 409 vangsten er dit jaar 501 werden verkocht. Daarbij kwam ook dat de vangst per schip ook veel groter was aangezien hier een stijging werd genoteerd van 39 naar 108 kilo. De prijzen waren natuurlijk niet zo hoog als in 1960 en het gemiddelde dat dit jaar werd betaald voor een kilo garnaal was 19,49 F. Verleden jaar was dat 38,39 F

De totale aanvoer is in vergelijking met september 1960 gestegen van 15.953 tot 54.282 kilo, ondanks de lagere gemiddelde prijs was de totale opbrengst nog merkelijk hoger dan in 1960. Zo brachten de 501 vangsten nu 1.058.242 F op waar de 409 van vorig jaar **slechts 612.402 F opbrachten.**

De opbrengst per schip is gestegen van 1.497 naar 2.112 F zodat ook daar geen reden van klagen is.

Na negen maanden kunnen overal hogere cijfers geboekt worden dan na dezelfde tijdspanne in 1960. Alleen het aantal vangsten is kleiner en dit is voorzeker te wijten aan het feit dat er de eerste maanden van het jaar zeer weinig belangstelling was voor de garnaalvisserij aangezien deze toch bijna niets opleverde. Nadien, toen de vangsten veel groter gingen worden is daar verandering in gekomen. Toch is er nu nog een achterstand van 656 vangsten.

De aanvoer is nu evenwel deze van verleden jaar te boven gegaan en dit met niet minder dan 52 ton. Na negen maanden in 1960 werd inderdaad slechts 100.357 kilo garnaal gebracht tegenover nu 152.609 kilo. De opbrengst die vorige maand nog lager bleef dan in 1960 is thans ook boven het totaalcijfer na negen uitgestegen zodat nu 5.195.617 F werd opgebracht in plaats van 4.137.375 F. De gemiddelde prijs is begrijpelijk gedaald en dit van 49,01 tot 34,04 F. De vangst per vaartuig is gestegen van 34 naar 67 kilo en de opbrengst per schip verhoogde van 1.674 naar 2.276 F.

De eerste dagen van oktober zijn voor onze garnaalvissers even gunstig geweest want na de eerste week werd reeds zoveel aangevoerd als vorig jaar in gans de maand. Mochten ook de volgende weken verder goede uitslagen worden bereikt, in afwachting dat de sprot van betere kwaliteit wordt, hetgeen nog wel een paar weken zal duren.

Kreeftjes spoelen

Volgens een mededeling van de direktie van de vissershaven van Oostende is het voortaan ten strengste verboden de kreeftjes of de vis nog te spoelen met water uit het dok. De reders of schippers die erop betrapt zullen worden dit te doen, zullen hun vis zien afgekeurd worden en naar de vismeelfabrieken verwezen worden.

Het is niet meer dan billijk dat dergelijke maatregel wordt genomen. Al te vaak vergeet men dat het hier gaat om voedsel voor mensen.

Studiereis van de Sted. Visserijschool "John Bauwens"

Op 5 oktober trokken de leerlingen van de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» vergezeld van de hh Lammens van de B.P. Alex Vieren, voorzitter van de Oud-leerlingenbond en de hh Brijs en Blondé naar de raffinaderij S.I.B.P. te Antwerpen.

Het bezoek aan deze raffinaderij gebouwd op een terrein van 200 Ha was het hoofddoel van deze reis.

Vooraleer het terrein te betreden moesten stekjes en aanstekers aan de ingang afgegeven worden.

De ontvangst was werkelijk hartelijk. Aan de ingangspoort wachtte de h Vleugels van de B.P. ons op en vergezelde ons gedurende gans ons verblijf in de havenstad.

De h Peeters verschafte ons in de konferentiezaal de nodige uitleg over alle bewerkigen die de ruwe petroleum ondergaat vooraleer ze in tanks als bruikbare brandstof terecht komt.

Onze eerste indruk was iets groots : iets kolosaals, waar wij geen vermoeden van hadden. Men spreekt daar van duizenden tonnen olie, van kilometers lange banen, van fabuleuze kapitalen die er in geïnvesteerd zijn.

Heden ten dage verwerkt men er 4 miljoen ton olie, per jaar. Binnen afzienbare tijd zal het verwerkingsvermogen tot 8 miljoen ton opgedreven worden (België alleen verbruikt dit aantal niet).

Dagelijks betaalt die raffinaderij 25 miljoen aan taks; een peulschilletje. Een installatie die voor 5 jaar 150 miljoen gekost had, blijkt nu reeds verouderd en wordt binnen kort afgebroken en als oud ijzer verkocht.

Wat vooral onze aandacht trok was : het weinig aantal werklieden die in dergelijk bedrijf nodig zijn; alles gebeurt er automatisch, de voorzorgsmaatregelen tegen brandgevaar, zij bezitten een eigen brandweerkorps en eigen blusinstallatie; de netheid van de 20 km lange banen de wondermooie grasperken maar voornamelijk de indrukwekkende grootte van de tientallen distillatietorens.

De hh Peters en Vleugels vergezelden ons gedurende gans de rondrit. Na het bezoek aan die moderne installatie was het programma nog niet afgehandeld. Eerst moesten de hongerigen gespijsd en dit in één der mooiste restaurants van Antwerpen : «Het Toerist Hotel»

Na het diner, en een diner was het, een tochtje door de stad en langs de kaaien onder de geleide van een luimige gids. Ook drong een bezoek aan het Steen en het zeevaartkundig Museum zich op.

Bij de terugweg even afgestapt te Lokeren en dan terug de baan op naar onze zoutige stede.

Voorwaar een studiereis die het aangename aan het nuttige paarde en die een blijvend aandenken zal zijn in het brein van onze jeugdige vissersjongens.

Voor Nieuwbouw en Herstellingen van schepen

N.V.

BELIARD - MURDOCH

2189V

Pech tijdens visserij

Tijdens het uitoefenen van de visserij stootte de N. 753 «Hilaire-Hubert» op een onbekend onder water gelegen voorwerp. De bemanning voelde plots een hevige slag aan het achterschip, waarop het vaartuig begon te trillen. Bij nader onderzoek bleken alle rollagen van de druklagerpot gebroken te zijn, terwijl ook de druklagerpot beschadigd was. Eenmaal nadat de boot op de kuisbank te Nieuwpoort werd gezet, zag men dat ook de schroef en de schroefas ontredderd waren. Het vaartuig had nochtans op eigen krachten de thuishaven kunnen bereiken.

— N

ZEEWATER TOCH GEEN DRINKWATER

De zeer velen die het verhaal van dr Alain Bombard over diens tocht per vlot over de Atlantische Oceaan hebben gelezen, verkeren nu stellig in de mening dat het mogelijk is met rauwe vis en zeewater in leven te blijven.

Deze theorie wordt evenwel tegengesproken in het rapport, dat onlangs verscheen over de studie en proefnemingen van het federale gezondheidsbureau in Berlijn en het Max Planck Instituut in Dortmund. Volgens de Duitse geleerden is het drinken van zeewater zeer gevaarlijk voor de gezondheid, tenzij het gepaard gaat met het drinken van fris, «gewoon» water. Door het drinken van zeewater wordt de uitdroging van het menselijk organisme bevorderd en er kunnen niet slechts lichamelijke, maar ook geestelijke storingen uit voortkomen. «Er is geen bewijs», zo zegt het rapport, «dat de medische wereld er toe zou aanzetten een andere mening over de gevaren van het drinken van zeewater te doen innemen».

HET GROOTSTE PNEUMATISCHE VAARTUIG TER WERELD

Dank zij een toelage van het National Georgraphic Society werd zojuist in de Verenigde Staten het grootste pneumatische vaartuig gebouwd dat ooit zee heeft gekozen. Dit schip «Amphrititie» genoemd is inderdaad 19,8 m lang; het is voornamelijk bestemd voor oceanografische opzoekingen en het kan gemakkelijk per vliegtuig worden vervoerd, daar het slechts 6 ton weegt. De bouwers achten het praktisch onzinkbaar daar zijn romp in nylon negen inwendige met lucht gevulde pijpen bevat die van elkaar onafhankelijk zijn. Kapitein van de «Amphritinie» is de vermaarde Franse oceanograaf Jacques Yves Cousteau. Voor wanneer vissersvaartuigen in nylon ?

HAVEN ZEEBRUGGE

Statistiek augustus 1961

In augustus 1961 zijn 135 zeeschepen metende 190.547 ton, de haven binnengelopen tegen 154 zeeschepen, metende 235.439 ton in augustus 1960.

De ladingen in augustus 1961 bedroegen 57.307 ton bij de aanvoer en 36.048 ton bij de uitvoer, tegen respektievelijk 45.391 ton en 38.000 ton in augustus 1960

Gedurende de eerste zes maanden van 1961 boekte men 1.241 zeeschepen, metende in totaal 1.754.336 ton met 465.738 ton goederen bij de aanvoer en 282.818 ton goederen bij de uitvoer, tegen 1.105 zeeschepen, metende 1.894.929 ton met 474.358 ton goederen bij de anvoer en 287.160 ton goederen bij de uitvoer gedurende de eerste 8 maanden van 1960.

De algemene goederenbeweging gedurende de eerste 8 maanden van 1961 bedraakt 1.295.715 ton tegen 1.400.872 ton gedurende de eerste 8 maanden van 1960.

— Z

IN DE VISSERSHAVENKOMMISSIE

De Visserij heeft voor de Stad Oostende weinig belang

Donderdagnamiddag vergaderde de vissershavenkommissie onder het voorzitterschap van de schepen van de vissershaven om verschillende belangrijke punten te bespreken, welke eenvoudig zonder verder grondig onderzoek weggevaagd worden, waaruit eens te meer blijkt hoe weinig belang de stad Oostende aan de visserij hecht en haar alleen als een melkkoe aanziet zonder zich maar het minst om de zware arbeid van de vissers en de risico's van de reders te bekommeren.

Door de rederscentrale werd gewezen op het feit dat al wie in de vismijn koopt niet de minste waarborgen moet leveren en dat veel vishandelaars vis kopen en ze slechts weken of maanden nadien betalen.

Gevraagd werd dat de stad geen vishandelaars tot de verkoop zou toelaten zonder dat ze de nodige financiele waarborgen leveren.

Het antwoord van de stad luidde dat dit een zaak is tussen de visafslagers welke de reders vertegenwoordigen en de vishandelaars zelf.

Men vergat hierbij te voegen dat de hallchef van de vismijn, als de visafslagers weigeren nog vis te geven, eenvoudig deze weigering niet aanvaardt.

SLUIS EN DOKRECHTEN

Sluis en dokrechten zijn thans om de 15 dagen te betalen. Dat wil zeggen dat een schip dat 15 dagen in het dok ligt slechts eens dokrechten betaalt. Veel kleine schepen doen tijdens het haringseizoen tien en meermalen de haven aan, en moeten dan telkens betalen, wat niet rechtvaardig is.

Gewezen werd dat in de handelshaven zij die regelmatig op Oostende varen, slechts eens om de vijftien dagen dienen te betalen.

Het antwoord van het stadsbestuur is : Die maatschappij zou haar vervoer op een andere haven verplaatsen.

De vissers zullen niet weglopen dus bijgevolg kan daaraan niet verholpen worden, temeer daar de vissershaven voor de stad een verliespost betekent van drie miljoen Dat is iets nieuws !

MIJNRECHTEN OP IN DE VISMIJN INGEVOERDE VREEMDE VIS

Dit was het voorwerp van een lang debat, welke voor de reders door de h Vandenberghe werd ingezet met de stad te verzoeken deze vis welke wel schade berokkent aan de vis door eigen reders aangevoerd, met hetzelfde mijnrecht te belasten als wat de Belgische reders met Belgische schepen moeten betalen.

Ook dit werd onder allerlei niet gemotiveerde uitvluchtsels afgewezen.

WIJZIGING VERKOOPWIJZE

Aangenomen werd dat voortaan en wel vanaf maandag a.s. de schepen vanaf de sluizen en verder zullen aanleggen en in die volgorde zullen verkopen met inachtname dat bij IJslandse aanvoer de verkoop hiervan om 7 u begint.

Wij komen op deze verschillende punten terug omdat de stad Oostende de melkkoe, welke de visserij is, en een grote bron van inkomsten voor de stad, maar al te gemakkelijk op zij zet.

BEWOGEN ZEEREIS VOOR DE Z.421 « CONCORDIA »

De Z.421 «Concordia» van Mw Wwe Vandierendonck L. & kinderen was ter visserij uitgevaren naar de visgronden welke gelegen zijn in de nabijheid van de Engelse lichttoren Pendeen. Schipper H. Meyers voerde het bevel over de Zeebrugse eenheid. Op zeker ogenblik raakte zowel de decca als de dieptemeter defect. Om het vaartuig te herstellen werd de Britse haven van Newlyn binnengelopen. Pas was men echter ter bestemming of andermaal geraakte het deccatoestel defekt. De schipper besloot terug de haven van Newlyn aan te doen voor een nieuwe herstelling. Na deze tweede herstelling werd opnieuw uitgevaren naar de visserijgronden.

De Z.421 was echter nog niet aan het einde van de tegenslag, want gekomen op 60 Noord, Oostwest van Longscip geraakte de waterpomp onklaar. Gelukkig echter kon deze herstelling ter plaatse geschieden zodat dan toch de visserij kon aangevangen worden.

Tot overmaat van ramp echter sloeg de korre na betrekkelijk korte tijd vast aan een zich onder water bevindend voorwerp dat later een wrak bleek te zijn waardoor een visplank gebroken werd. Alsof dit nog niet genoeg was bleek spoedig dat de keerkoppeling defekt geraakt was, waarop eens te meer de haven van Newlyn werd aangedaan. Na herstelling werd het geluk andermaal beproefd zonder gevolg evenwel want dra bleek dat de keerkoppeling verre van in orde was. Radiotelefonisch werd de hulp ingeroepen van de O.94 «Esperance» van de rederij Seghers die de ongelukkige Z.421 naar Newlyn opsleepte.

Na herstelling werd de richting van de Oostendse vissershaven ingeslagen maar onderweg liep de keerkoppling andermaal warm en diende teruggekeerd naar Newlyn, alwaar voor de zoveelste maal hersteld werd.

Hierop werd koers gezet in de richting van Zeebrugge. Pas was men evenwel onderweg of opnieuw liep de keerkoppeling vast. Dit euvel kon thans gelukkig aan boord hersteld worden.

Als slot kreeg men dan nog af te rekenen met een zware zee waardoor 4 bakplanken stukgeslagen werden, waarop veilig de haven van Zeebrugge bereikt werd.

— B

HET TEKORT AAN BEMANNING IN DE VISSERIJ

Waar ligt de oplossing

Dat er een werkelijk bemanningsprobleem in de zeevisserij bestaat, is voldoende door al wie in ons bedrijf betrokken is, geweten. Wat echter minder geweten is, zijn de inspanningen welke de Rederscentrale ontplooit om aan deze moeilijkheid het hoofd te bieden en er een oplossing voor te zoeken.

In een vorige rubriek hebben wij gewezen op de inspanningen welke de Rederscentrale zich getroost in verband met het oprichten van een herscholingscentrum voor fysisch geschikte werklozen tot de zeevisserij, de inspanningen voor het aanwerven van vreemde zeelieden, het in werking treden van een speciaal arbeidscontroleur en zo meer.

Het is in deze gedachtengang dat het direktie comité voor de beroepsvereniging voorstelt dat de scheepsjongens hun diploma zouden behalen niet zoals het nu gebruikelijk is in de maanden juni of juli maar wel op het einde van het jaar in december. Immers de zomermaanden zijn zo aanlokkelijk voor onze jeugd om een schijnbaar gemakkelijk jobje aan de wal te bekleden meestal vergoed onder de vorm van drinkgeld wat dit werkje nog begeriger maakt.

Om aan dit euvel te verhelpen werd bij de commissie voor de verbetering van het zeevaartonderwijs verzocht dit punt in een speciale vergadering te willen behandelen. Gezien de belangrijkheid werd door de voorzitter de h Volksvertegenwoordiger R. De Kinder onmiddellijk een vergadering belegd en deze greep plaats op donderdag jl. De reders afgevaardigden in deze commissie, de hh C. Menu enV. Seghers, gaven een uiteenzetting van hun zienswijze en deden beroep op het noodzakelijk begrijpen van de toestand.

Zoals verwacht, werd op deze gegronde vraag door de vertegenwoordigers van de administratie en van de visserijscholen met allerlei beweegredenen aangetoond dat uit pedagogisch of ander oogpunt dit niet mogelijk bleek. Het is nu eenmaal een gewoonte dat mensen van de administratie altijd bewijzen dat welke vraag ook van een bedrijf uitgaande, om een of andere reden niet mogelijk blijkt te zijn, zodat deze zienswijze de reders vertegenwoordigers absoluut niet onthutste maar integendeel hun de gelegenheid gaf om de vraag op een ander terrein te stellen en wel zo : het bedrijf oordeelt dat het verlenen van een diploma van scheepsjongen op het einde van het jaar voor de visserij gewenst is : Mogen wij u vragen uit te zoeken en uit te vinden hoe u dit zult bewerkstelligen.

Immers de administratie is daar om de privé bedrijven te helpen en niet belemmeren. De voorzitter welke zeer goed het probleem begreep, besloot dan ook de vergadering met opdracht te geven aan de leden van de commissie deze aangelegenheid dieper na te gaan en zo mogelijk tegen de volgende vergadering met een oplossing voor de dag te komen.

Laten we hopen dat gezien de belangrijkheid van deze aangelegenheid de reders voor één keer toch voldoening aan een voor hen vitale zaak kunnen bekomen.

Poolse schepen lossen vis op de H. Baelskaai

EEN WEINIG HEBBELIJKE TOESTAND

Sedert enkele tijd lossen Poolse schepen hun haring en makreel langs de H. Baelskaai in plaats van in de haringhalle, waarschijnlijk omdat ze dichter zijn bij de diepvriesinstallaties en de kosten van vervoer uitgespaard worden.

Daarentegen geschiedt dat lossen in alles behalve hygiënische omstandigheden, en onder zon wind of regen zonder de enigste beschutting.

Daarenboven vormt dit lossen tegenwoordig een bestendige belemmering voor het vervoer ter plaatse.

Inderdaad alle schepen liggen aan deze zijde aan het dok om hun lading ijs, mazout en eetwaren op pte doen zonder te spreken van het vervoer van motordelen, visplanken en andere zware delen mions die fuel of mazout komen den zonder te spreken van de kamions die feul of mazout komen laden.

Wij weten niet wat en wie die mensen er toe aangezet heeft zo te lossen, maar we zijn overtuigd dat, zo het slechts is om de vervoerkosten uit te sparen, het in alle opzichten veel beter ware terug naar de haringhalle te gaan lossen omdat deze er voor aangewezen is en omdat thans allerlei bennen voor en achter de treinsporen liggen zonder te spreken van de weinig hebbelijke reuk welke daar heerst tengevolge van het slijm en bloed welke tussen de straatstenen blijft liggen.

Wij zijn overtuigd dat de belanghebbende firma's dat tenslotte zelf zullen willen inzien.

HET BEMANNINGSTEKORT IN DE BELGISCHE VISSERIJ VOOR DE TELEVISIE

Dinsdag ll. bracht een afvaardiging van de Vlaamstalige T.V. een bezoek aan Oostende en bijzonderlijk aan de visserijmiddens. Het doel hiervan was te onderzoeken hoe het stond met het vraagstuk van het bemanningstekort waarmede onze visserijbedrijvigheid in de laatste tijden diende af te rekenen.

Opnamen werden gemaakt langsheen de visserskade, waarbij tevens enkele interviews werden afgenomen van Oostendse vissers.

Hierop werd een bezoek gebracht aan de Rederscentrale, alwaar enkele inlichtingen werden ingewonnen.

Het verschijnsel van het bemanningstekort kan bezwaarlijk als een typisch Belgisch element aanzien worden. In vorige nummers van ons blad hebben wij inderdaad reeds herhaalde malen gewezen op de toestanden dienaangaande in Groot-Brittannië en West-Duitsland.

De toestanden, en bijzonderlijk te Oostende spitsen zich evenwel uitsluitend toe tot de middenslagvisserij. De kustvisserij en de diepzeevisserij hebben inderdaad tot op heden weinig moeilijkheden gekend bij het bemannen van hun respektievelijke eenheden. Te Zeebrugge en Nieuwpoort vertoont het verschijnsel een minder ernstig karakter.

De oorzaken van dit verschijnsel dienen in de eerste plaats gezocht op psychologisch gebied en niet op sociaal domein of onvoldoende verdiensten. Inderdaad, ook de visser houdt er aan eens te kunnen genieten van de gezellige huiskring, en de ontspanning welke het huidig levensniveau hem te bieden heeft.

Drukke studies worden thans doorgevoerd om aan deze toestanden te verhelpen. De middelen welke hiervoor dienen aangewend te worden moeten gezocht worden in 'n herscholing van onze vissers, aanwerven van buitenlandse vissers voor onze eigen vloot, het invoeren van een vervroegd pensioenstelsel en een hervorming van het thans bestaande zeevaartonderwijs, dat op gebied van praktische vorming zeer veel te wensen overlaat.

Naar vernomen werd zou dit programma langs de Vlaamstalige T.V. uitgezonden worden op zondag, 15 oktober a.s. om 16 uur. — B.

IN DE C.T.W.O.Z. VOOR DE VISSERIJ

Dinsdagnamiddag kwam deze kommissie bijeen onder voorzitterschap van Direkteur Generaal Lievens van het Ministerie van Landbouw.

De kommissie behandelde voornamelijk de gevaren waaraan de boomkorrevisserij blootgesteld is en dhr Verhoest meldde dat een systeem werd op punt gesteld om de veiligheid van vaartuig en bemanning te verzekeren.

De kommissie was van oordeel dat bij de Hogere Overheid diende aangedrongen opdat geen enkel vissersvaartuig deze soort visserij zou mogen bedrijven zonder uitgerust te zijn met het ontworpen en goedgekeurd veiligheidsstelsel.

In dat opzicht dient hulde gebracht aan de middelen door het ministerie van Landbouw ter hand gesteld om deze soort visserij zonder veel kosten mogelijk te maken en aan ingenieur Verhoest, die zich zeer verdienstelijk heeft gemaakt met het veiligheidssysteem te bestuderen en toe te passen.

Aan de zeevaartpolitie thans niemand meer te laten uitvaren zonder dat bewezen is dat zij een veiligheidssysteem aan boord hebben.

DE GARNAALSTAND IN DE NOORDZEE

Door de heer Capart werd een zeer interessante uiteenzetting gegeven omtrent de bevindingen inzake de garnaalstand in de Noordzee en de gevolgen welke zich langzaam doen voelen op de banken en stromingen tengevolge van de uitwerking van het Delta-plan.

STREVEN NAAR KWALITEITSVIS AAN BOORD

Daarna werd een uitvoerige bespreking gewijd aan de behandeling van vis aan boord.

Het voor- en het nadeel van houten en aluminium kisten alsook van bennen werd gewikt en gewogen en de gevolgen op de kwaliteit van de vis. Proefnemingen met kisten zouden op ruime schaal dienen ondernomen te worden.

De kommissie was eenparig van oordeel dat alle middelen dienen aangewend om de kwaliteit van het aangevoerde produkt met alle middelen te bevorderen.

Aanvoer-verwachtingen

Bij de oprichting van de Rederscentrale werden onder meer regelingen voorgeschreven om de reders en de schippers er toe te verplichten hun vangsten op te geven enkele tijd voor ze op de markt zouden komen, voor de grote schepen minstens 48 uur op voorhand, voor de kleine schepen van zodra de visserijgrond verlaten wordt. Een tijd lang is dit tamelijk goed gegaan, namelijk zolang de vismijndirektie sankties in het vooruitzicht stelde om de overtreders te straffen. De laatste tijd is van sanktie geen sprake meer en het komt vaak voor dat 60 % van de schepen slechts na de middag van de dag voorafgaand aan deze waarop zal verkocht worden, opgegeven worden. In zulke omstandigheden is het voor de handelaar moeilijk zoniet onmogelijk zich een idee te vormen van wat de volgende dagen op de markt zal zijn. Het is daarom noodzakelijk dat strenger de hand zou gehouden worden aan de richtlijnen dienaangaande, dit in het voordeel van de reders zelf.

MOSSELEN

voor wie er van houdt

Nog niet zo lang geleden is het mosselseizoen begonnen. Niet overal zijn mosselen gemakkelijk verkrijgbaar, maar waar dat wel het geval is kan men ze dan ook op verschillende wijzen klaargemaakt genieten.

Het is wel typisch dat in ons land de mossel in hoog aanzien staat, tegenwoordig zijn de mosselen schoon en in plastiek zakjes te koop. Gemakkelijker kan het niet. Ook het koken levert geen moeilijkheden en is in een ommezien gebeurd. Mosselen zijn niet alleen lekker maar ook rijk aan voedingsstoffen. Voor vier personen heeft men ongeveer 3 à 4 kilo nodig. Men zet mosselen eerst in zout en water en voegt er daarna wat bloem bij. Als men ze gekookt wil geven worden ze goed schoon gewassen en nagekeken of er geen geopende dus dode eksemplaren bij zijn en met het aanhangende water en wat ui, tijm en peterselie onder af en toe omschudden gekookt tot alle schalen open zijn (plm 15 min) en dan met een mosterd- of kappertjessaus opgediend. Maar ze kunnen daarna ook nog worden gebakken. Ze worden in boter in de koekepan gebakken en smaken heerlijk met gekookte aardappelen en bruine boter.

Om het menu kompleet te maken kan men er een smakelijke lofsla bij serveren.

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

Het mekanisch lossen van vis

Dat men het vislossen tracht te mekaniseren is een feit. Vorige week werden te IJmuiden opnieuw proeven gedaan met een toestel dat men Jacobsladder noemt, die in 7 1/2 min 40 kisten haring uit het ruim in een wagen stortte. Het was natuurlijk afgekeurde haring.

Volgens de IJmuider Courant, is bij een normale toevoer de capaciteit ongeveer 360 kisten per uur.

Deze «Jacobsladder», is een vertikale stellage met een band uitgerust waaraan bakjes zijn bevestigd Deze draaien de haring uit het ruim naar boven en storten ze daar weer uit op een stortgoot, of een afvoerband die de vis naar de vishal kan transporteren.

Bij het lossen van vis die aan de afslag moet komen, kan het nieuwe apparaat aangesloten worden op de losbanden van het schip. Dat is juist de clou van de zaak : men heeft nu de beschikking over 'n walvisinstallatie die gebruikt kan worden in kombinatie van de installatie van het schip zelf. Als de proefnemingen inderdaad gunstig uitvallen, zullen wel heel wat meer schepen zo'n installatie aanbrengen.

Maar zover is het nog niet. Want hoewel men nu al zoveel ervaring heeft, dat de Jacobsladder zelf in een paar minuten te stellen is, heeft men toch nog een lichter nodig om het een ton zware gevaarte aan boord te brengen. En dat is natuurlijk een handicap, vooral bij pogingen om deze losmethode algemeen te maken.

Maar men kan ook moeilijk verwachten dat alles ineens ideaal zal zijn. Gisteren had men al een verbetering aangebracht in de vorm van een grotere vergaarbak en zo studeert men door. Aldus de IJmuider Courant.

Buitenlandse berichten

Overzicht van de IJslandse visserijindustrie in 1960

De ekonomische toestand van IJsland gedurende de laatste 10 jaar is eerder ongunstig geweest voor de visserij. De inflatie heeft inderdaad de financiële toestand van de vissers, die voor wat de verkoop van hun vangsten betreft volledig van de buitenlandse markten afhangen ondermijnd. Ondanks het oktrooi der subventies ten bate van de uitvoeren, werden de bestaansmogelijkheden steeds slechter en slechter totdat het de IJslandse vissers op de duur zelfs onmogelijk werd zelfs nog een rentabele toekomst te verhopen.

In februari 1960 tenslotte ondergingen de IJslandse deviezen een devaluatie terwijl een nieuwe economische politiek werd ingevoerd. Dit alles geschiedde praktisch op hetzelfde ogenblik dat alle subventies ten bate van de vissers geschorst werden.

Op het huidig ogenblik kan men zeggen dat zo, een samenloop van ongelukkige omstandigheden niet was opgerezen welke de resultaten van deze gezondmaking volledig vernietigd hebben, de IJslandse visserij thans op een soliede en stevige basis zou gesteund hebben, en zeker vele gezonder ware geweest dan deze waarin ze gedurende de laatste jaren bestaan heeft. De moeilijkheden waaraan de IJslandse visserij het hoofd heeft moeten bieden gedurende de laatste 6 maanden kunnen in drie punten samengevat worden : een zeer slechte zomerharing - kampanje, zeer slechte resultaten voor de sleepnetvisserij en tenslotte de katastrofale terugslag der vismeelen visolieprijzen op de buitenlandse markten.

Tot in 1959 konden de vismeelen visolieprijzen stabiel genoemd worden terwijl er zelfs gedurende bepaalde perioden een tendenz tot stijgen kon waargenomen worden. Een reusachtige Peruviaanse produktie die tot verscheidene honderdduizenden ton beliep was echter de oorzaak dat ongeveer midden 1959 de prijzen voor deze produkten een sensationele daling ondergingen, terwijl deze vermindering ook in 1960 werd voortgezet. Op de voormelde datum ondergingen vismeelprijzen een daling van 46 % in vergelijking met de voorgaande periode terwijl de prijzen voor visolie ook van 24 % verminderden. Het is aan deze prijzen dat de volledige IJslandse produktie verkocht werd, hetgeen een vermindering in de opbrengst voor gevolg had welke bepaald werd op ongeveer 200 mlj. IJslandse Kronen. Hierdoor werden in de eerste plaats de sleepnetvissers getroffen. Hieraan dient volledigheidshalve nog toegevoegd dat de haringvangsten evenmin voldoende waren om de onkosten welke gemaakt werden door deze vaartuigen te dekken.

DE VISSERSVLOOT

De tonnage van de IJslandse vissersvloot heeft voortdurende uitbreiding aangenomen gedurende 1960, hetgeen aangetoond wordt op de onderstaande tabel :

1959		1960	
Aantal	**Tonnage**	**Aantal**	**Tonnage**
Sleepnetvaartuigen	44	29.006	48	33.470
Vaartuigen + 100 Brt. T.	63	10.175	95	14.973
Vaartuigen — 100 Brt. T.	630	22.632	651	23.400
	737	62.353	794	71.843

Uit deze tabel kan opgemaakt worden dat de bruto-tonnage van de IJslandse vissersvloot welke in 1959 62.353 bedroeg, gestegen is in 1960 tot 71.843, hetgeen neerkomt op een toename van 15 %.

Het is echter wel een karakteristiek feit dat de eenheden van méér dan 100 bruto-ton een stijging onderging van zo maar eventjes 50 % en dit zowel wat betreft het aantal als bruto-tonnage. In feite worden er inderdaad sedert enkele jaren enkel vaartuigen gebouwd van 120 à 150 bruto-ton. Deze vaartuigen zijn het best geschikt om zowel in de zomer als in de herfst de haringvisserij te bedrijven op gronden welke verderaf gelegen zijn van de IJslandse kust.

Anders is het gesteld met de kabeljauwvisserij. Voor dergelijke visserij zijn de voormelde eenheden én te groot én te kostelijk. Het ideale type van vaartuig voor deze visserij ligt begrepen tussen de 60 à 80 bruto ton.

Tenslotte werd de IJslandse sleepnetvloot verrijkt met 5 eenheden in de loop van het jaar 1960 4 eenheden van 1.000 bruto-ton en één eenheid van 900 bruto-ton. Deze vaartuigen zijn logischerwijze bestemd voor de diepzeevisserij. Ongelukkiglijk waren de resultaten voor deze visserijbedrijvigheid evenmin gunstig te noemen zodat deze vaartuigen niet hebben kunnen profiteren van de moderne installaties welke aan boord werden ingebouwd en zeker een zeer groot voordeel bieden.

DE VANGSTEN

In 1960 werd een totale vangst van 504.000 ton aangevoerd. Dit getal komt ongeveer overeen met de produktie van 1958. Er werd echter een achteruitgang geboekt ten opzichte van het jaar 1959, en wel van 10 %. Er dient echter eveneens rekening gehouden te worden met het feit dat vlootsterkte van de IJslandse vissersvloot in 1960 ruim 25 % hoger lag dan in 1958 hetgeen toelaat te besluiten dat het jaar 1960 een zeer slecht jaar is geweest

De meest teleurstellende vangsten werden geboekt door de sleepnetvloot die amper 113.000 ton vis aanvoerde hetgeen een vermindering betekent van 26 % ten opzichte van 1959. Er dient terug gegaan te worden tot 1947 om eenzelfde rampzalig jar te vinden.

De rode poon is wel de essentiële oorzaak van deze mislukking : 50.000 ton in 1960 tegenover 98.000 ton in 1959. Gezien noch in de wateren van New-Foundland noch in deze van Groenland visscholen konden gevonden worden hebben de IJslanders hun geluk beproefd in eigen wateren. Ook hier echter waren de resultaten evenmin goed.

De kabeljauwvangsten waren van dezelfde aard als deze welke in 1959 gekend werden. Hiertegenover echter dient gezegd dat de schelvisproduktie een uitgesproken stijging kende, hetgeen echter niet volstond om de minderwaardige en onvoldoende aanvoer van de rode poon te doen vergeten.

Deze weinig bemoedigende toestanden hebben er echter toe geleid dat vele IJslandse vissers de mening toegedaan waren dat het vissen bij middel van het sleepnet vruchteloos zou blijven en dat het veel geraadzamer was om zich te koncentreren op de kustvisserij Zo eenvoudig zijn de zaken echter ook weer niet. Enerzijds werden grote kapitalen geïnvesteerd in de sleepnetvisserij terwijl anderzijds de ganse IJslandse vriesindustrie afgestemd is op de produktie van deze vloot.

Teneinde deze toestanden in de mate van het mogelijke recht te zetten en een meer rentabele uitbating te waarborgen werden 2 maatregelen getroffen : systematische opzoekingen doen naar andere vissoorten en nieuwe visgronden - nagaan of de mogelijkheid bestaat om nieuwe visgronden op te stellen die tot op heden verboden zijn, gezien deze gelegen waren binnen de limieten welke in augustus 1958 werden vastgelegd. De maatregelen welke op deze voormelde datum getroffen werden waren niet in het minst gesteund op voorafgaandelijke ondervindingen en mogelijkheid tot wijziging hiervan zou kunnen genomen worden in het belang van de gehele natie.

Zo de IJslandse vissers in 1960 50.000 ton minder haring konden aanvoeren dan in 1959 dan werd dit tekort gedeeltelijk dan toch gedekt door een grotere vangst van andere vissoorten en wel ter grootte van 35.000 ton. De meest interessante vaststelling welke kon gedaan worden over de gehele lijn is wel de verhoogde aanvoer van schelvis, schol en platvis. Het resultaat welke bereikt werd op het domein van de schelvisvangsten dient wel in de eerste plaats toegeschreven te worden aan de aandacht en de bescherming welke de paaiplaatsen van deze vissoort genieten. Ook het sluiten van alle fjorden en baaien, ten nadele van de sleepnetvaartuigen is hier niet vreemd aan. De oceanografische studie heeft eveneens het belang van de schoolbanken aangetoond welke in de loop van de afgelopen jaren steeds in groter aantal aangetroffen werden.

VERBRUIK DER VANGSTEN

In 1960 werden de kabeljauwvangsten op een volledige verschillende wijze verbruikt dan dit in de vorige jaren het geval geweest is. Er werd een stijging waargenomen van kwantiteit welke in ijs geplaatst werd, gedroogd of gezouten aangevoerd werd. Een daling werd geboekt van de bevrozen produktie. Zowel in Groot-Brittannië als in Duitsland kenden de prijzen voor de verse vissoorten een uitgesproken stijging gedurende de laatste jaren. Oorzaak hiervan was de zeer zwakke aanvoer van de nationale vloot. De verbruikers van deze twee voormelde mogendheden zijn steeds bereid hogere prijzen te beven voor zogezegde verse vis welke aangevoerd wordt door de sleepnetvisserij. Deze prijzen liggen veel hoger dan deze welke betaald worden voor de diepbevrozen vis van eerste kwaliteit en die in werkelijkheid veel beter is. Deze eerder eigenaardige toestand dient in hoofdzaak toegeschreven te worden aan de onwetendheid van de visverbruiker, maar het is nu wel mogelijk dat door 't stijgend verbruik van diepbevrozen visprodukten de interesse voor de zogezegde verse vis langzaam zal vermindе-

ren in de twee voormelde landen.

Gedurende het eerste semester van 1960 hebben praktisch alle IJslandse sleepnetvaartuigen hun vangsten in Engeland verkocht. Gedurende de gevoerde onderhandelingen echter tussen de Britse overheid en de IJslandse regering nopens het vraagstuk der visserijzones werden alle aanvoeren van de IJslandse eenheden in Britse havens geschorst. Hierdoor waren alle IJslandse sleepnetvaartuigen afgewezen op de verkoop van hun vangsten in Duitse havens, waarvoor echter ook hoge prijzen ontvangen werden.

Het totaal kwantum der aan de fabrieken geleverde produktie bedroeg in 1960 niet meer dan 55 % der totale aanvoer tegenover 62 % in 1959. De drogersproduktie onderging een stijging van 21 % en deze van de zouters steeg eveneens met 8 %.

De haringvloot zette de modernisatie van haar eenheden verder zodat het grootste gedeelte van de 258 eenheden sterke vloot thans uitgerust is met een asdic, radar, echo-sounder enz. terwijl de visserij bedreven wordt met nylon netten.

Tot op heden werd nog nooit een dergelijke grote finantiële inspanning gedaan, ondanks het feit dat de gemiddelde opbrengst per vaartuig dat haring aanvoerde 425.000 kronen bedroeg tegenover 700.000 kronen in 1959. De haringproduktie werd als volgt verbruikt

	1959	1960
Zouters :	217.653 Vaatjes	126.845 vaatjes
Vriezers :	271.163 Vaatjes	116.218 vaatjes
Vismeel :	909.605 Vaatjes	647.517 vaatjes

Aan de hand van die cijfers valt het licht te begrijpen waarom de resultaten eerder ongunstig waren.

Hierbij dient nog gezegd dat zowel de kwaliteit als de maat van de haring gedurende 1960 van grote verscheidenheid waren. Het is een zekerheid dat grote hoeveelheden haring gevangen werden gedurende de herfst hetgeen verklaart waarom zij niet geschikt waren noch voor zoutersindustrie noch voor de invriezers terwijl zij evenmin dienstig konden zijn voor de vismeelproduktie.

Tenslotte dient nog opgemerkt dat in 1960 de haring gevangen werd bij middel van het seine-net en niet met het drijvende net. Met het seine-net is het inderdaad mogelijk veel groter vangsten te maken zodat het drijvende net praktisch in de vergeethoek opgeborgen werd. In 1959 kende het sleepnet een zeker bijval. Deze methode berust evenwel nog op volledig eksperimentele grondvesten en zullen er nog heel wat problemen dienen opgelost te worden vooraleer deze visserijmethode veralgemeend zal kunnen worden.

De IJslandse laboratoria gaan voortdurend verder met de opzoekingen naar nieuwe methodes voor de bereiding van de haring hetgeen een waardestijging voor gevolg zou kunnen hebben, terwijl ook de uitvoeren zouden kunnen opgevoerd worden. — B

BERICHTEN aan ZEEVARENDEN

BELGIE

20-138(T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefningen.

Zie B.a.Z. 1-13-1961.

Gedurende de periode van 9 tot en met 24 okt. 1961 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sektor, als volgt :

Van 9 tot 14 okt. op 10, 11, 12 en 13 okt. 1961.

Van 16 tot 21 okt. op 17, 18, 19 en 20 okt. 1961.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsondergang.

De schikkingen van B.a.Z. 1-12-61 zijn van kracht.

(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 29-9-61 — H. 34583).

20-139 Noordzee. — Oefenmijnenvelden Westhinder. Westpit.

De 2 radarlichten gelegd ten behoeve van Natooefeningen werden opgenomen.

(Zie Belg krt. Vlaamse Banken).

(Med. Loodswezen Oostende).

20-140 Noordzee. — Kleine rede Oostende. Boeien opgenomen.

De 9 gele boeitjes gelegd ten behoeve van de jachtsport werden opgenomen.

B.a.Z. 10-76 (T) - 1961 vervalt.

(Zie Belg. krt Vlaamse Banken).

(Med. Loodswezen Oostende 2-10-61 — H. 34569).

20-141(T) Noordzee. — Wrak (72). Opruimingswerkzaamheden.

Zie B.a.Z. 8-65(T)-1961.

Positie : 51°24'05"N 3°06'05"E.

De opruimingswerken zijn aangevangen op het wrak (72) vermeld in bovenstaande positie. 4 blinde werkboeitjes werden rond 't wrak gelegd.

(Zie Belg. krt Vlaamse Banken.)

20-142 Rede Zeebrugge. — Stroommetingen geëindigd.

Positie : 51°20'52".3N 3°12'32"E.

De stroommeter en de daarbijhorende groene lichtboei vermeld in bovenstaande positie werden opgenomen.

B.a.Z. 19-131(T)-1961 vervalt.

(Zie Belg. krt Vlaamse Banken.)

- bijkaartje Zeebrugge).

(Hydrografie Oostende).

20-143 Noordzee. — Wrak (76) opgeruimd.

Positie : 51°22'03"N 2°56'08"E.

De bergingswerkzaamheden op wrak (76) zijn geëindigd. De daarbijhorende werkboeien en wraklichtboei werden opgenomen.

Aanbrengen het teken van het ongevaarlijk wrak.

B.a.Z. 8-65 (T) - 1961 sub. b en D.B.Z. 181 vervallen.

(Zie Belg. krt Vlaamse Banken.) en Lichtenlijst 1957 - nr 90a.

NEDERLAND

20-144 Westerschelde. — Walsoorden. Lichtboei opgenomen.

Op ca 51°23'.7N 4°02'.1E is de zwarte lichtboei «BW-Z» opgenomen.

B.a.Z. 5-51-(T) - 1961 vervalt.

(Zie Belg Krt. schelde).

(Ned. B.a.Z. 3373 — H. 34537).

20-145 Westerschelde. — Zuidergat. Betonning gewijzigd.

1) Schrappen op :

a) ca 51°22".6N 4°04'.3E rode lichtboei nr 52.

b) ca 51°22'.5N 4°05'.0E rode stompe ton met cilinder nr 54.

2) Aanbrengen op :

c) 51°22'36"N 4°04'14"E rode stompe ton met cilinder nr 52 ;

d) 51°22'26"N 4°04'56"E rode lichtboei nr 54 : 0 r 8 sek.

(Zie Belg. krt. Schelde en Lichtenlijst 1957 nr 225).

(Ned. B.a.Z. 3374 — H.34537).

20-146 Westerschelde. — Schaar van Valkenisse. Betonning gewijzigd.

1) Op ca 51°22'.8N 4°07'.4E RWHS bolton met T OV-SvV vervangen door zwarte spitse ton nr 9.

2) Op 51°22'27"N 4°07'41E aanbrengenRWHS bolton met T OVSvV.

(Zie Belg. krt. Schelde).

(Ned. B.a.Z. 3375 — H.34537).

20-147 Westerschelde — Nauw van Bat. Wrakton verlegd.

Verplaatsen naar 51°23'17"N 4°10'27" E de groene spitse ton.

(Zie Belg. krt Schelde).

(Ned. B.a.Z. 3376 — H.34537).

20-148 Westerschelde. — Walsoorden. Bermlicht gewijzigd hersteld. Lichtboei opgenomen.

Positie : ca 51°23'.7N 4°02'.1E.

1) Het Oost-bermlicht (Fl gn r en w) brandt weer normaal. De grens tussen de groene en S-lijke witte sektor is gewijzigd van 325° in 334° (over rode lichtboei nr 48a), overigens ongewijzigd.

2) Op ca 40 m be-N het licht sub. 1 is de zwarte lichtboei B.W.-N opgenomen.

B.a.Z. 5-51 (T) 61 vervalt.

(Zie Belg. krt Schelde en Lichtenlijst 1957 - nr 216).

(Ned. B.a.Z. 3464 — H. 34562).

B.a.Z. (P) en (T) steeds van kracht

1956-10/52 - Wielingen - Wrak Gorm. Opruimingswerkzaamheden.

1960-4/37 - Rede Zeebrugge. - Afdamming Oostbank.

1960-14/104 - Westerschelde. - Rede Bat. Bolton tijdelijk opgenomen.

1960-14/105 - Zeegat van Vlissingen. - Kaapduinen. Licht tijdelijk gewijzigd.

1961-2/24 - Schelde. - Schaar van Ouden Doel.

1961-3/32 - Westerschelde. - Biezelingsche Ham. Licht tijd. zwakker

1961-3/35 - Westerschelde. - Appelzak. Tonnen tijdelijk gelegd.

1961-4/40 - Schelde. - Frederik. Lichtboei tijdelijk gewijzigd.

1961-8/65 - Noordzee. - Wrakken. Opruimingswerkzaamheden.

1961-11/86 - Belgische kust. - Haven Blankenberge.

1961-15/105 - Schelde. - Dracones.

1961-17/ - Belgische kust. - Pas van het Zand.

1961-18/126 - Schelde - Baggerwerken. Stortplaats Valkenisse.

1961-18/128 - Westerschelde - Grondboringen.

1961-20/140 - Noordzee - Wrak (72). Opruimingswerkzaamheden.

Dringende berichten (D.B.Z.) van kracht op 4-10-61

173 Haven Zeebrugge. — Positie 51°21'00"N 3°12'00"E. Nautofoon buiten werking. 2400400

177 Westhinder-Vlissingen route. — Positie 51°23'00"N 2°26'30"E. Wlijke waakton tijdelijk opgenomen. 021120

Jacht ontploft op Noordzee

ENIGE OPVARENDE VERMIST

Woensdag omstreeks 13 u. is een motorjacht, dat kort voordien uit Oostende vertrokken was naar Vlissingen, ontploft ter hoogte van Bredene. Het jacht had eerst vuur gevat en naderhand moet een butaanfles, die zich aan boord bevond, tot ontploffing gekomen zijn. De resten van het totaal vernielde jacht zijn later op het strand van Bredene aangespoeld, maar van de enige opvarende, de 24-jarige François Mathon uit Marq-en-Baroeil, in Frankrijk, was geen spoor te bekennen.

WIE OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN VAN HET VISSERIJBEDRIJF

neemt een abonnement op

HET VISSERIJBLAD

oostendse markt en vismijnecho's

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

—o—

Eindelijk nog eens wat meer vis dan de laatste weken het geval was. Dit dan natuurlijk dank zij het groter aantal IJslanders dat we aan de afslag kregen. Er waren er zelfs twee meer dan verwacht en dat is niet zo best geweest althans niet voor de prijsverhoging van de schelvis, en dan meer bepaald van de kleine schelvissorteringen.

Anderzijds werden verder heel goede prijzen betaald voor kabeljauw en gullen, kools en lengen. nig gebracht om er een oordeel over te geven. Toch kunnen we rode zeebaars nog vermelden bij de goede verkochte soorten, terwijl wijting met voorbehoud moet worden behandeld.

Behalve IJslandvis was ook nog wat anders, eerst en vooral roggen deze vissoort kan maar aan geen hoge prijs geraken dit jaar en ook deze week zijn deze prijzen weer zeer slecht geweest, bijzonder dan op de dinsdagmarkt. Er was nochtans een lichtzijde en dat was de stijgende tongenprijs, meer bepaald de prijs van de kleine sorteringen. Deze worden thans duidelijk merkbaar zeer gevraagd in Frankrijk waardoor dan ook van maandag tot woensdag een verschil in prijs werd geboekt.

Aan de prijs van de gullen kon men ook zien dat de uitvoermogelijkheid was naar Frankrijk. Gullenvangers van de Noord waren bijgevolg welkom, ze kwamen echter maar traag af en verkozen blijkbaar nog de Engelse havens. iets waarin ze dit keer ongelijk hadden. Anderzijds kunnen we roggenvissers geen ongelijk geven dat ze naar het buitenland gingen verkopen, want met de roggen die we nu hadden waren er al meer dan genoeg.

Alles bijeen toch geen slechte week met schepen die doorgaans tot renderende opbrengsten geraakten.

De kustvisserij kon niet bepaald klagen al was het ook niet allemaal goud wat blonk. De garnaalvisserij werd niet meer zo druk beoefend al zullen een paar dagen slecht weer ook hier weeral de schuld van hebben. De sprotvisser is er goed doorgekomen, er waren er echter niet veel. Sprot kreeg formidabele prijzen voor de tijd van het jaar en de aanvoer van puf is enigszins gedaald.

In totaal werden 56 vangsten verkocht voor 8.815.431 F. De aanvoer bestond uit : 13.105 B vis, 47.000 kg haring, 35.800 kg tong en 6.700 kg kreeftjes.

Elf IJslanders zorgden voor 8.450 B vis en 3.700 kg kreeft. IJslandvis werd ondanks de grotere aanvoer verder duur verkocht. Alleen schelvis viel uit de toon. Bevredigende uitslagen voor de meeste schepen die meestal kleine vangsten binnenbrachten. Hoogste opbrengst voor de O.298 die 807.000 F bereikte Vier Nordzeeschepen bereiken renderende opbrengsten, dit dank zij de goede prijzen die voor kabeljauw worden betaald. De uitslagen schommelden hier van 155.350 F voor de Z.425 naar 230.000 voor de O.335.

De vangst van de Smalls gaf eveneens een goed resultaat dank zij de goede noteringen die voor haring werden geboekt. De uitslag 315.000 F voor 900 B vis is ongetwijfeld zeer goed.

Door zeven kanaalschepen werden 1330 B vis en 5.500 kg tong gelost. De mooiste vangsten kwamen weer woensdag op de markt. Met deze van de Z.453 als zeer omvangrijkste en best verzorgde. Keilrog noteerde tot 890 F soldaten tot even boven de 800 F. De uitslagen waren voor deze schepen goed Z.543 als hoogste met 197.000 F.

Negen Witte Bankers voorzagen de markt van 310 B vis en 16.800 kg tong. De tongen kregen stijgende prijzen die vooral voor de kleinere sorteringen tot uiting kwamen. Met eerder kleine vangsten werden hierdoor nog goede resultaten bereikt. De bijvangsten waren ditmaal kleiner.

Zes kreeftenputters deden het verre van slecht en brachten na korte reizen tamelijk grote vangsten en dure soorten aan.. Kreeftjes willen niet meer duurder worden. Platvis was het echter des te meer zodat ook hier allemaal goede uitslagen konden geboekt worden.

Twaalf Westschepen losten 1050 B vis en 2.800 kg tong. Meestal roggen bij deze schepen die hierdoor geen zulke opbrengsten bereikten als verwacht werd bij het zien van grote vangsten. Toch ook goede uitslagen. Twee Oostvangers voorzagen de markt van 130 B vis en 1.700 kg tong. Dit was genoeg om twee bevredigende uitslagen op het bord te brengen.

Tenslotte werden nog vier Noordvangsten gelost. Kabeljauw en gullen waren bijzonder duur en bijgevolg werden ook hier mooie uitslagen bereikt. Deze van de Z.544 was weer de beste aangezien na 4 dagen 110.000 F werd besomd.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	7-10-1961	9-10-1961	10-10-1961	11-10-1961		
Tongen, grote — Sole, grosse	53.50	54.60-60.—	48.40-58.60	50.—60.—	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	48.—49.20	48.40-52.30	4.380-47.—	46.—52.20	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	44.20	43.—-48.—	42.40-48.60	46.—52.—	.....	.....
Voor-kleine — Toute petite	39.40-40.—	37.40-43.20	39.80-45.—	43.80-49.20	.....	.....
Kleine — Petite	30.80	30.40-36.—	36.60-37.80	39.20-41.30	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	45.40	40.—45.—	40.—48.—	49.—55.40	.....	.....
Middel — Moyenne	33.20-35.60	26.20-41.—	33.—37.—	27.—36.60	.....	.....
Kleine — Petite	19.60	15.—23.—	18.60-21.—	18.—26.—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	14.—	12.—14.—	10.80-13.60	.....	.....
Grote iek — Grosse	.....	11.60-15.40	10.—14.20	11.—16.40	.....	.....
Kleine iek — Petite	.....	10.—15.40	11.80-14.20	13.40-16.40	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	13.—-13.40	9.80-13.—	14.—17.40	.....	.....
Platjes — Toute petite	4.—	4.— 8.40	4.20- 8.—	7.40-10.80	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	14.40	.....	15.20	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	7.— 9.60	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	8.—	5.80	7.60-10.40	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	31.80	.....	26.80-34.—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	14.—28.—	15.—	19.—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	4.—11.20	4.—11.40	6.60-13.—	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	4.80-10.—	.....	8.—11.50	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	3.20- 4.—	4.60	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	15.—20.—	17.60-25.60	15.80-26.—	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	9.40-15.—	6.40-16.60	11.—14.20	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	31.—40.30	.....	32.—38.50	.....	.....
Wijting — Merlan	3.—	4.20- 8.—	4.60- 7.80	2.80- 7.40	.....	.....
Schar — Limande	.....	8.60- 9.—	9.40	8.40-10.—	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	19.—20.—	18.—-21.60	20.—21.—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	9.—	4.70- 7.50	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	4.— 4.50	4.— 7.30	5.—	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	7.—	3.20- 5.80	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	7.40	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	3.—18.—	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	9.60	.....	3.—16.80	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	8.—17.—	12.—16.40	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	16.—	19.60	10.—17.—	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	11.—18.—	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	6.— 7.60	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	8.60- 9.40	.....	.....
Leng — Lingue	.....	30.—	18.—21.—	9.60-11.40	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	6.60- 6.60	4.60- 5.60	22.20-33.60	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	12.—	.....	.....
IJle haring — Hareng gual	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	3.60- 4.—	4.40	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	37.—45.—	2.20- 4.0	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	10.40	10.—	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	16.—	12.50	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	13.—	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	16.40	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	37.—	.....	34.20-36.—	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	33.—34.—	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ZATERDAG, 7 OKTOBER 1961

WITTE BANK			Tongen	
O.244	13	30	1300	64.970

MAANDAG, 9 OKTOBER 1961

IJSLAND				
O.293	21	1800	—	807.175
O.324	21	550	—	276.990
O.286	17	650	—	282.218
NOORDZEE				
Z.459	15	300	—	181.880
KANAAL			Tongen	
O.175	12	250	1500	147.710
O.109	13	200	500	112.820
Z.227	11	150	500	100.674
WEST			Tongen	
O.532	8	50	400	33.630

N.722	8	90	300	66.250
O.346	10	150	—	80.990
O.349	3	10	100	16.965
N.819	9	70	500	52.720
NOORD			Tongen	
Z.417	13	100	1500	122.460
OOST			Tongen	
Z.510	10	60	900	82.555
WITTE BANK			Tongen	
Z.537	16	40	3000	145.290
O.254	15	30	2000	99.900
O.165	16	40	2200	125.710
SMALLS			Haring	
O.124	11	50	45000	315.990

DINSDAG, 10 OKTOBER 1961

IJSLAND			Kreeft.	
O.239	18	400	3000	268.110
O.282	18	500	—	216.671
O.216	18	900	—	358.513
O.86	18	520	—	223.705
O.298	17	1400	—	542.201
O.316	18	900	—	405.073
O.236	18	400	700	213.330
NOORDZEE			Haring	
O.335	12	300	2000	230.680
NOORD			Tongen	
Z.598	12	70	1200	85.040
O.153	7	120	—	42.970
KANAAL			Tongen	
Z.562	17	150	2200	147.170
WITTE BANK			Tongen	
Z.290	11	30	1500	90.870
WEST			Tongen	
O.128	6	120	—	59.590
O.225	11	130	200	76.380
O.148	9	30	800	64.450
Z.570	3	110	—	94.430
O.122	9	120	200	72.870
KREEFTENPUT			Tongen	
O.131	11	70	900	109.100
			900	kreeft.
Z.539	9	30	800	78.180
			1200	kreeft.
Z.443	12	70	2000	187.820
Z.274	10	30	800	83.020
			600	kreeft.

WOENSDAG, 11 OKTOBER 1961

IJSLAND				
O.89	18	500	—	223.376
NOORDZEE				
Z.425	13	220	—	155.350
O.215	13	220	—	162.525
KANAAL				
O.94	13	150	—	87.030
Z.543	12	280	—	197.880
WITTE BANK			Tongen	
Z.745	13	20	2000	118.710
O.127	11	50	1800	103.850
O.256	13	50	1700	92.030
O.140	13	20	2000	118.570
WEST			Tongen	
O.15	5	70	—	42.060
N.715	9	100	300	65.180
KREEFTENPUT			Tongen	
Z.422	9	50	1000	97.900
			300	kreeft.
Z.488	9	80	800	91.350
OOST			Tongen	
Z.530	10	70	800	79.520
NOORD				
Z.544	4	110	—	110.560
KANAAL			Tongen	
O.155	11	150	800	130.110

ZATERDAG :

Stijgende tongprijzen

De aanvoer was zaterdag zeer gering en bestond uit een 20 tal bennen vis en een 1.300 kg tong. Dit vangstje werd gelost door de O.224 die van de Witte Bank kwam Een kleine vangst dus, die ook niet veel opbracht : 64.900 F bedrag dat moeilijk als renderend kan beschouwd worden. Nochtans werd hetgeen gelost werd goed verkocht bijzonder de kleine tongsortering kreeg betere prijzen. De kleine tong toch iets goedkoper dan verleden week maar de gemiddelde prijs zal wel iets hoger geweest zijn. Tarbot was goedkoper en wijting en platjes kregen de opvangprijs.

MAANDAG :

Meer vis dan vorige weken

Op de eerste verkoopdag van deze week werden 18 vangsten verkocht. Deze schepen kwamen van acht verschillende visgronden, zodat de aanvoer nogal gevarieerd was. Toch werd het grootste deel van IJsland binnengebracht. Ronde vis was dus meer dan verleden week en dit op een dag dat ze meer nodig is dan de woensdag. De prijzen voor de meeste vissoorten waren renderend met alleen schelvis nogal goedkoop. Tongen behielden een vaste prijs en vertoonden en neiging tot stijgen, vooral de kleine sorteringen. De opbrengsten waren voor de meeste schepen bevredigend.

Drie IJslanders zorgden voor een 3.000 bennen vis, waarbij de O.293 er reeds voor een kleine 2.000 zorgde. IJslandvis en dan bijzonder kabeljauw, gullen, koolvis en rode zeebaars werden duur verkocht. De reizen waren tamelijk lang, voor twee van de drie althans. De opbrengsten waren begrepen tussen 276.990 F voor de O.324 en 807.000 F voor de O.293. Schelvis kreeg maandag lage prijzen.

Dure haring

Een haringvangst weer, en weer door de O.124 gebracht. De vangst bevatte ongeveer 900 bennen welke allemaal zeer vlot werden verkocht. De markt werd ingezet aan 350 F daalde aanvankelijk tot 330 maar steeg nadien opnieuw tot 380 De haring was van goede kwaliteit de opbrengst zeer renderend : 315.990 F. Spijtig dat maar een schip van de ganse Belgische vloot op haring vaart. Er is nochtans iets mee te verdienen, de O.124 heeft het deze zomer weer bewezen. Er is ook iets te vangen al zijn de vangsten ook niet meer zo groot als vroeger jaren.

De Z.459 kwam van de Noordzee met een vangst van ongeveer 300 benne,n hoofdzakelijk kabeljauw en gullen. Kabeljauw was wel iets goedkoper dan verleden week en noteerde tot 1.000 F per ben. Gullen kregen goede prijzen die tot 750 F opliepen. De uitslag was ook voor dit vaartuig bevredigend : 181.880 F

Meest log van het Kanaal

Drie kanaalschepen met niet altijd omvangrijke vangsten. Een van de drie loste nogal wat tongen en hierdoor kon dan ook een mooie opbrengst bereikt worden. Het grootste deel van de drie vangsten bestond echter uit roggen en deze waren eens te meer zeer goed koop. De grootste prijs voor grote roggen beliep slechts 450 F de rest van de soorten was nog goedkoper. Soorten die zeer schaars waren als staart, steenschol, en schotse schol kregen weer zeer hoge prijzen, met dit keer voor staartvis zelfs meer dan 40 F per kilo. De uitslagen waren wel bevredigend, ze bleven echter onder het verwachte peil en schommelden van 100.674 F naar 147.710 F voor de Z.227 en de O.175

Westvis kreeg iets hogere noteringen dan kanaalvis, ze was ook van betere kwaliteit. Roggen bleven nochtans goedkoop en dan bijzonder zeehond, soldaten, katrog, en knorhaan. Voor de Westschepen waren de opbrengsten niet zo bijzonder schitterend vooral dat er niet veel tong bij de vangsten was. Toch werden nog cijfers genoteerd gaande van 16.985 F voor de O.349 en 80.990 voor de O.346

Tong was prijshoudend

Dit keer waren er op de maandagmarkt maar drie Witte Bankers, tegenover de voorgaande weken telkens zes. De tongprijzen daalden dan ook niet maar bleven op hetzelfde peil van zaterdag. De grotere soorten waren zelfs duurder terwijl de kleine sortering toch ook steeg tot 32 F per kilo. De bijvangsten waren dit keer niet meer zo groot zodat eens de tongen verkocht alleen nog wat bijkwam van de tarbot. De uitslagen waren uiteindelijk nogal bevredigend en schommelden van 99.900 F voor de O.254 naar 145.290 F voor de Z.537. Een vangst van de West die werd aangevoerd door de Z.510. Platvis kreeg behoorlijke prijzen zonder daarom bepaald duur te zijn. De uitslag die na 10 dagen werd bereikt en 82.555 F bedroeg, kan als bevredigend aanzien worden.

Door de Z.417 werd tenslotte nog een mooie en redelijke grote vangst binengebracht van de Noord. De tongenvangst die toch ook nog rond de 1.700 kg draaide heeft nochtans de doorslag gegeven zodat de opbrengst 122.000 F groot, zeker als renderend mag aanzien worden.

Nog de aanvoerverwachtingen

Weinig ernstig

Er werden volgens de aanvoerverwachtingen die de donderdag gemaakt werden negen IJslanders verwacht op de Oostendse markt. Er kwamen er nochtans maandag drie verkopen, dinsdag zeven en woensdag één, in totaal elf dus. Bij de onverwachte was er een van de grootste rederijen van de kust en dit schip werd dan nog slechts de dinsdagmorgen na zeven uur op het bord gezet, waar het een uur later al in de haven was om de dinsdag te verkopen. Ofwel is er absoluut geen organisatie in die rederij ofwel deed men het opzettelijk. Het heeft immers geen zin dat zulke rederijen niet zouden weten wanneer hun schepen op de markt zouden zijn en dat ze dat enkel een uur voordat het schip in de haven komt zouden weten. Bovendien bestaat de verplichting dat de schepen (grote) die radiodefekt hebben hun vangst overgeven aan een andere IJslander. Of misschien hadden we met een spookschip te doen.

DINSDAG :

Ruime aanvoer

Een en twintig schepen kwamen op de tweede verkoopdag hun vangst verkopen. Niet minder dan zeven IJslanders waren hierbij zodat de IJslandse aanvoer overheersend was. De IJslandse vis vulde trouwens bijna een ganse mijn. Van de andere visgronden was de aanvoer redelijk verdeeld met evenwel toch overwicht van rogsoorten. De prijzen waren voor de meeste soorten op een renderend peil met enkel schelvis en rog aan de goedkope kant.

Zeven IJslanders dus die zowat 5.000 bennen vis binnenbrachten. Er was nogal wel kabeljauw. Deze kreeg nochtans verder zeer goede prijzen. Koolvis en leng werden eveneens goed verkocht.
Voor rode zeebaars bleef de prijs op een goed peil. Wat schelvis betreft alleen de grote sortering was duur, de andere soorten waren tamelijk goedkoop. De opbrengsten waren niet allemaal renderend en schommelden van 216.000 F voor de O.282 naar 542.000 F voor de O.289.

Noordzeevis werd alleen door de O.335 gebracht. De reis van dit schip was weer kort, de vangst van zeer goede kwaliteit. De prijzen voor kabeljauw schommelden van 890 naar 1.250 F hetgeen zeker niet slecht is, rekening houdend met de grote IJslandse aanvoer. Ook gullen kregen zeer goede prijzen en de uitvoer naar Frankrijk joeg de prijzen zelfs op tot 500 F voor de kleinste soorten. Haring was goedkoper dan maandag en noteerde nog 290 F. De uitslag beliep 230.000 F

Stijgende tongenprijzen

Niet overveel tong op de markt, een 12.00 kg in alles. Het grootste deel van deze tongenaanvoer bestond uit kleine sorteringen. Nochtans werd voor deze soort de sterkst stijgende prijs betaald. Ook hier speelde de uitvoer naar Frankrijk een grote rol want alle kleine vangsten werden met dit doel

(Vervolg op blz. 13)

Datum	Vangsten	Kgr.	F	Min.	Max.	Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

7-10	1	2.800	64.970
9-10	18	287.700	3.112.082
10-10	21	330.000	3.702.853
11-10	16	117.000	1.935.526
Totaal	**56**	**737.500**	**8.815.431**

GARNAALAANVOER ZEEBRUGGE

5-10	28	8.993	127.396	10.—	20.—
6-10	29	8.999	129.067	12.—	21.—
7-10	29	7.771	105.366	9.—	21.—
9-10	23	6.912	124.444	14.—	24.—
10-10	31	10.454	153.988	11.—	22.—

VISAANVOER ZEEBRUGGE

5-10	4	4.372	74.920
7-10	9	12.227	194.650
9-10	13	36.737	555.050
10-10	14	35.535	587.500
11-10	11	48.066	933.850

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

5-10	4	4.179	53.853
9-10	13	21.096	268.752
11-10	7	14.302	169.915

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

5-10	15	1.185	22.187	15. —	22.—	18.72
6-10	15	1.372	24.287	12.50	20.—	17.70
7-10	8	511	10.902	14.50	25.—	21.33
9-10	13	1.174	26.740	20.—	26.—	22.77
10-10	15	1.081	18.751	15.—	19.—	17.34
11-10	11	1.038	23.868	19.—	27.—	22.99

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

5-10	2	238	1.428
9-10	4	1.110	13.500
10-10	4	2.900	21.086

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	9-10-1961	10-10-1961	11-10-1961
Grote schelvis	8.—13.40	6.80-19.80	17.40
Middelmatige schelvis	5.— 8.—	5.60-10.—	12.—
Kleine schelvis	5.— 6.80	4.40- 6.—	5.60
Kabeljauw	12.—18.20	11.80-19.80	16.—17.40
Gullen	11.40	6.20-14.60	.....
Wijting	6.20- 7.80	6.— 6.60	5.— 7.—
Schaat	12.—13.30	14.50-17.50	.....
Zeebaars	7.20- 9.20	6.40- 8.60	8.60- 9.80
Leng	8.—11.90	6.—10.60	9.60-11.—
Schartong	.....	5.60- 9.—	.....
Heilbot	18.—40.—	22.—41.40	25.—44.60
Koolvis	7.40- 9.40	4.20-10.80	7.80-10.40
Hondstong	5.40-11.90	5.20-11.40	6.40-11.50
Zeewolf	.....	6.80-12.—	.....
Platen	.....	.....	.....

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

ZATERDAG, 7 OKTOBER 1961

Z.467	7	400	25	25.400
Z.409	8	850	40	57.500
Z.456	7	500	40	36.440
Z.257	6	500	35	50.550
			5	kreeft
Z.466	2			4.520
Z.525	2			7.640
Z.52	2			6.980
Z.47	1			5.620

MAANDAG, 9 OKTOBER 1961

Z.473	8	500	40	49.350
Z.463	12	800	70	65.760
Z.460	11	1000	60	83.220
			10	kreeft.
Z.445	9	300	75	53.250
Z.186	9	450	40	47.280
Z.557	10	500	110	91.410
Z.462	9	250	160	87.280
Z.430	4	250	20	27.590
Z.60	3	150	20	13.170
Z.447	2			7.350
Z.541	1			6.500
Z.764	3	120	10	12.750
Z.68	2			10.150

DINSDAG, 10 OKTOBER 1961

Z.452	9	900	60	96.900
			20	kreeft.
Z.548	10	500	80	62.580
Z.560	10	400	80	62.290
Z.432	5	—	40	18.100
Z.407	14	1500	65	109.290
Z.545	12	1400	65	106.140
			10	kreeft.
Z.270	3	150	15	15.170
Z.458	11	500	120	75.120
Z.4777	2			13.130
Z.264	1			7.210
Z.538	1			4.360
Z.785	2			10.930
Z.508	1			4.230
Z.52	1			2.050

WOENSDAG, 11 OKTOBER 1961

Z.435	11	100	85	97.980
			6	kreeft.
Z.449	10	800	60	82.680
B.603	10	400	80	91.960
Z.470	9	500	40	51.270
Z.471	11	800	60	83.200
Z.552	9	400	75	77.120
Z.733	10	800	70	74.920
Z.495	11	1000	70	94.470
Z.437	10	900	40	99.320
			40	kreeft.
Z.149	10	10000	80	112.220
Z.444	10	700	40	68.750

DONDERDAG, 12 OKTOBER 1961

OZ.199	10	750	40	67.860
Z.454	4	350	25	30.650
Z.480	3	300	10	28.550

GENT

Week van 30 sept. tot 6 okt. 1961

Tongen 3/4 85—90 ; Tongen v/kleine 60 ; Tarbot, grote 95 ; Tarbot, kleine 65 ; Griet, midd. 95 ; Schol 32—35 ; Kleine iek 26 ; Schelvis mid. 64 ; Rog 65 ; Kabeljauw 50—78 Gullen (repen) 66 ; Wijting 16—20 ; Steenschol 35 ; Makreel 12—22 ; Rode knorhaan 30—35 ; Zeebaars (repen) 52—66 ; Haringshaai 34—90; Koolvis 34—38 ; Zalm 100 ; Verse garnalen 44—60 ; Gepelde garnalen 200—250 ; Kreeftjes 52—60 F.

BRUSSEL

Week van 30 sept. tot 6 okt. 1961

Tongen 3/4 100 ; Tongen v/kleine 70 ; Tarbot, grote 120 ; Tarbot midd. 90 ; Tarbot, kleine 58 ; Griet kleine 58 ; Schol 34—40 ; Iek 3e slag 25 ; Schelvis, midd. 70 ; Rogvlerken 70—75 ; Kabeljauw 60—80 ; Wijting 24—30 ; Makreel 24—30 ; Rode knorhaan 38 ; Zeebaars (repen) 60—75 ; Heilbot 95 ; Koolvis 40—45 ; Verse garnalen 50—75 ; Gepelde garnalen 220—270 ; Kreeftjes 60—70 F.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 16 OKTOBER 1961
IJsland : O.269.
Kanaal : O.249, Z.581.
Noordzee : O.204.
Witte Bank : Z.514, Z.516, O.105.
West : O.77.

DINSDAG, 17 OKTOBER 1961
IJsland : O.231, O.217, O.83.
Witte Bank : Z.540, O.166, O.265.
Noordzee : Z.212.
Kanaal : O.200.
West : O.185, O.196.

WOENSDAG, 18 OKTOBER 1961
IJsland : O.228, O.331, O.88.
Kanaal : O.277, O.174.
Noordzee : O.305, O.278, O.326, O.333.
Witte Bank : Z.549, Z.554, Z.412, Z.419, O.170, O.115.
West : O.184, O.327, O.346.

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	5-10-1961	9-10-1961	11-10-1961
Grote tong — Grosse sole	47	50	51
Bloktong — Sole moyenne	41	52	52
Fruittong — Sole 3/4	40	48	53
Schone kleine tong — Petite sole	36	41	48
Kleine tong — Toute petite sole	27	35	40
Grote tarbot — Turbot gros	50	49	50
Middelm tarbot — Turbot moyen	45	42	44
Varia — Divers	30	30	32
Griet — Barbue	24	25	30
Pieterman — Grande vive	.....	35	34
Grote pladijs — Grosse plie	20	14	16
Middelm. pladijs — Plie moyenne	22	15	18
Kleine pladijs — Petite plie	12	7- 9	10
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	23	25	22
Gul — Petit cabillaud	17	16	16
Keilrog — Raie radiée	17	19	17
Rog — Raie	6	9	8
Tilten	6	6	7
Scherpstaarten	5	6	7
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	11	14	13
Kleine wijting — Petit merlan	6	4	4
Bot — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	14	12- 5	12
Zeehaai — Aiguillat	4	6	6
Zeehond — Chien de mer	4	6	7
Robaard — Grondin rouge	15	9	10
Knorhaan — Grondin	9	6	5

ZEEBRUGGE

9-10-1961	10-10-1961	11-10-1961
56-58	54-57	54-57
52-54	51-54	49-54
50-53	52-54	52-55
45-48	42-49	48-52
37-42	41-47	42-50
41-50	45-50	43-53
33-37	39-46	32-45
21-26	21-34	18-25
22-28	24-26	22-25
.....	.....	.....
11-12	13-14	11-13
9-12	14-15	10-12
12-15	17-18	13-16
8-11	10-14	11-13
22-23	25-30	22-28
10-18	12-17	11-22
.....	.....	.....
9-10	6-10	8-11
7- 9	3 - 7	8- 9
6-9	5- 6	6- 9
5- 7	5- 6	6- 7
6- 9	3- 9	3-10
.....	.....	.....
.....	.....	.....
8-10	7-12	10-11
5- 9	3- 6	.....
.....	4- 6	4- 6
8-12	.....	12-15
.....	.....	6- 9

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

DONDERDAG 5 OKTOBER 1961

	Kg	F	Besom.
O.5—796	320	10.70	3.424
O.31—36	400	12.90	5.160
O.780	40	750	300
O.10—84	700	8.—	5.600
O.91—234	526	8.—	4.208
O.177—628	750	9.—	6.750
O.4—70	300	9.50	2.850

VRIJDAG, 6 OKTOBER 1961

O.31—36	75	8.40	630
O.91—234	260	11.80	3.068
O.4—70	140	8.60	1.204
O.628—177	340	12.40	4.216

ZATERDAG, 7 OKTOBER 1961

O.234—91	420	16.30	6.846

MAANDAG, 9 OKTOBER 1961

O.4—70	1.460	14.40	21.024
O.10—84	2.350	13.30	31.255

DINSDAG, 10 OKTOBER 1961

O.177—628	1.900	4.20	7.980
O.234—91	720	4.80	3.456
O.31—36	2.150	5.60	12.040
O.10—84	500	5.—	2.500
O.4—70	520	4.30	2.236

Vismijnecho's

(Vervolg van blz. 11)

opgekocht. Het was ook dank zij deze goede prijzen voor kleine tong dat de Z.562 een renderende uitslag wist te bereiken. Behalve 2.200 kg tong loste dit schip ook nog een 150 B vis, maar gezien de lage rogprijs bracht dit niet veel meer op. De uitslag voor dit vaartuig was evenwel renderend : 147.170 F

Van de Witte Bank was er maar één schip de Z.290. De tongenvangst was niet bijzonder groot en de bijvangst bevatte slechts een 30-tal bennen. De uitslag beliep toch nog 90.879 F hetgeen zeker bevredigend is.

Vier vangsten van de Kreeftenput met weinig kreeft maar grote vangsten platvis en heel wat tong. Zodoende werden mooie uitslagen bereikt die schommelden van 78.180 F voor de Z.539 naar 187.820 F voor de Z.443. Dit schip loste een zeer grote partij platvis die vlot en redelijk duur verkocht werd, en een grote 2.000 kg tong.

Westvis nog steeds goedkoop

Met Westvis bedoelen we hier vooral roggen. En gezien de vangsten van deze visgronden bijna uitsluitend roggen bevatten werden er geen al te hoge opbrengsten bereikt. Alleen met grote vangsten kon tot een bevredigend resultaat gekomen worden. Gelukkig beantwoordden de meeste vangsten aan deze vereiste, zodat tenslotte de uitslagen nog schommelden van 64.450 F voor de O.148 naar 94.430 F voor de Z.570. Vooral voor dit schip was het een zeer flink resultaat gezien het in drie dagen werd bereikt. De vangst bestond uitsluitend uit gullen die bijzonder duur verkocht werden. Na de Z.544 verleden week, nu dus de Z.570. Zulke reisjes doen heel zeker veel deugd.

Tenslotte werden er nog twee vangsten van de Noord, waarvan een na een halve reis. Noordvis op zich zelf was duur, vooral steenschol, platvis en gullen. De vangsten waren echter wat aan de kleine kant, zodat de uitslagen schommelden van 42.970 F voor de O.153 naar 85.040 F voor de Z.598.

WOENSDAG : Zeer gunstige markt

Alles wel beschouwd is de woensdagmarkt deze week weer de beste verkoopdag geworden van de drie. Er werden goede prijzen betaald en er werd goed verzorgde vis aangevoerd. Bovendien waren de meeste vangsten redelijk groot zodat de uitslagen wel allemaal als bevredigend kunnen aanzien worden.

Reeds voor IJslandse vis werd lichtjes stijgende prijzen betaald waardoor de O.89 met een kleine vangst van amper 500 bennen toch nog 223.000 F kon bereiken. Veel is het niet maar met zulke kleine opbrengst is het nog een flink bedrag

De best verkochte IJslandse soorten waren natuurlijk weer kabeljauw, gullen en koolvis.

Twee Noordzeevangsten gaven veel mooie opbrengsten. Niet alleen kabeljauw maar ook gullen kregen zeer goede noteringen waardoor de uitslagen hier schommelden van 155.350 F voor de Z.425 naar 162.525 F voor de O.215

Kanaalvis bleef aan zeer goede prijs. De drie opbrengsten schommelden van 87.030 F voor de O.94 naar 197.880 F voor de Z.543. Dit schip loste weer een zeer flinke verzorgde vangst van ongeveer 250 bennen.

Tongen verder in stijgende lijn

Vier Witte Bankers op de sluitingsmarkt gaven tongenvangsten die schommelden van 1.700 naar 2.300 kg. De bijvangsten zijn niet zo groot zodat het meest van de tongen moest komen. Toch werden nog enkele bennen tarbot gebracht. Hierdoor gaat de prijs van deze soort schommelen van 92.030 F voor de O.256 naar 118.710 F voor de Z.745.

Voor de beide Kreeftenputters werden het eveneens renderende uitslagen. Dit dank zij de tongenvangsten en de goede prijzen die voor platvis werden betaald . De uitslagen schommelden van 91.350 F voor de Z.488 naar 97.900 F voor de Z.422. Ook voor de Z.544 die terug naar de Noord trok werd het een zeer mooie reis. Voor de derde opeenvolgende maal werd een flinke gullenvangst gelost die 110.560 F opbracht. Op te merken valt dat dit resultaat na 4 dagen werd bereikt en dat verleden week woensdag al 106.000 F werd besomd nadat de zaterdag daarvoor een opbrengst van 75.000 F was gelukt.

Van de West tenslotte werd niet veel meer aangevoerd. Twee vangsten slechts die weed bijzonder uit roggen bestonden. De uitslagen schommelden van 42.060 F voor de O.15 naar 65.180 F voor de N.715.

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

SCHADEGEVALLEN uit ZEEBRUGGE

Wilfried Warnez motorist van de Z.454 kreeg een prik van een staaldraad in de linkerhandpalm bij het werken aan boord. Hij moest zich door een dokter laten verzorgen.

Van Dierendonck René schipper-eigenaar van de Z.515 heeft zich tijdens het vergaan van zijn vaartuig erg bezeerd aan de rug en de linkerhand. Hij moest zich door de dokter laten verzorgen.

De Z.447 schipper-eigenaar Jozef Welvaert was ter visserij nabij de Schouwenbank toen de kor vastsloeg. Men hoorde een gekraak in de lier en daar deze onbruikbaar was, werd de visserij gestaakt en werd de kor met de handen ingewonden, waarna de terugreis werd aangevat.

Toen de Z.251 ter visserij was op 25 mijl Noord-Oost van de Noordhinder bemerkte men bij het optalen gangway instak van 9 meter talen gangway inséak van 9 meter lengte en een gewict van ca. 500 kg.

De Z.556 schipper Jozef Van Torre was ter visserij op 40 mijl Noord van Zeebrugge toen men een abnormaal geluid hoorde in de keerkoppeling. De visserij werd gestaakt en de terugreis werd op halve kracht naar Zeebrugge uitgevoerd.

Bij het verhalen van de Z.499 in de vissershaven kwam deze met de voorsteven terecht op de achterspiegel van de Z.251, waardoor deze schade opliep aan de reling en de achterspiegel.

De Z.592 schipper Leon Gezelle was ter visserij, toen er zich een harde klop voordeed in de motor waarna deze stilviel. De schipper riep radio-telefonisch de hulp in van de Z.60 schipper Maurits Bogaert die het vaartuig op sleeptouw nam naar de thuishaven.

De Z.551 schipper Edmond Vandierendonck was ter visserij nabij de Zwarte Bank toen men tussen de vangst een gemerkte pladijs vond van 30 cm met de kenletters ENO 842/ENO 841

Bij het verhalen van de Z.30 schipper Hubert Rappé kwam het achterschip terecht tegen stutbalken, waardoor de verschansing ingedrukt werd en de reling over een lengte van 1.50 m gebroken werd.

De Z.460 schipper François Van Massenhove was ter visserij nabij de Zilverput toen het schip motordefekt leed. Bij nazicht stelde men vast dat de oliekoeler gebarsten was. De schipper besloot op slow naar Grimsby te varen voor reparatie. Onderweg was men echter verplicht de motor stil te leggen, daar de schade zich verder uitbreidde. Langs de radio werd de hulp ingeroepen van de Z.598 schipper Marcel Carton die het vaartuig op sleeptouw nam naar de haven van Grimsby.

Kursaal OOSTENDE

Night-club « La Champagne »

Zaterdag 14 en zondag 15 oktober van 22 uur af.
Zondag 15 oktober van 16 tot 19 uur.

JOHN WILLIAM

HET GROOT DANSORKEST VAN HET KURSAAL VAN OOSTENDE onder leiding van FRANZ LEBRUN met de zangeres LINDA KERBY en NICK MORR, zanger-guitarist Aan de piano : FRANZ ANDRE

Konferentiezaal

Vrijdag 20 oktober te 20 uur KONFERENTIE « AMITIES FRANCAISES

« INSAISISSABLE JAPON »

door MICHEL DROIT van de R.T.F.
Plaatsen : 50 F
Ingang : Petit-Nice.
Inlichtingen : Sekretariaat « Amitiés Françaises »
Tel. (059) 772.34.

Koncertzaal en Ere-Hall

Zaterdag 21 oktober te 21 uur

VOLKSBAL

aangeboden door de Kursaaldirektie aan de Oostendse bevolking.
FRANZ LEBRUN en het groot dansorkest van het Kursaal
Vrije ingang.

INLICHTINGEN : Kursaal Oostende Tel. (059) 751.11.

Koninklijke Schouwburg Oostende

Dinsdag 24 oktober te 20 uur
Jeugdmatinee te 15 uur :
De « KONINKLIJKE NEDERLANDSE SCHOUWBURG » stelt voor

« DE TWEE VERONEZEN »

van SHAKESPEARE
Plaatsen : 60 - 50 - 40 en 30 F
Jeugdmatinee : 20 F.

INLICHTINGEN : Kon. Schouwburg Oostende Tel. (059) 713.22.
(3659W—10678N—2602V)

Bestuursleden Bedrijfschap

GROOTHANDEL ontevreden over eigen aktiviteiten

W. DOEVENDANS : « Knikken, gapen, slapen »

Doet het bedrijfschap voor de groothandel in vis eigenlijk wel wat anders dan zichzelf in standhouden door elk jaar een begroting vast te stellen? Wat is eigenlijk het nut van het bedrijfschap? Over deze vragen is dinsdag in het Haagse S.E.R.-gebouw een stevige diskussie gevoerd door de bestuursleden van het op verzoek van het bedrijf zelf ingestelde bedrijfschap.

Na een langdurige behandeling van de verantwoording over het vorig jaar zei dhr W. Doevendans, direkteur van de IJmuidense viskonservenfabriek Vico : « Ik vind het knap om van zo'n klein zaakje zo'n herrie te maken. Het lijkt wel wat op de man van dat kleine puddingzaakje, die zijn schuur tegen een grote drukkerij aanbouwde om zo tegen zijn klanten te kunnen zeggen :«dat geluid ? O, dat is de fabriek ! ».

Maar wat doen we nu eigenlijk voor geld ? We maken verordeningen en daarna moeten er weer enorm veel ontheffingen worden verleend. Het bedrijf kan betalen en het krijgt er alleen narigheid voor terug ».

DOE EENS WAT !

Dhr Doevendans was overigens niet uit principe tegen de P.B.O. Maar hij wilde wel eens wat produktiefs zien, en dan mocht het desnoods nog wel wat meer kosten. «Maar hoe kan er nu iets gebeuren als de bestuursleden zelf er geen verstand van hebben? Laat ze nu eens zelf in IJmuiden komen kijken.

«Maar wat doen ze? Ze knikken, gapen en slapen maar wat, als ik positieve voorstellen doe en na afloop zeggen ze tegen me «man, je moet je niet zo opwinden ».

Voorzitter P. Krab, die juist was herkozen, moest beamen, dat er nog niet te veel was gedaan. «Maar moeten we dan niet de hand in eigen boezem steken?» Dhr Doevendans voelde zich beslist niet verantwoordelijk. Dhr Van Kuilenburg stelde voor eens een vergadering te houden over deze dingen en dan te bekijken wat gedaan kan worden. Hij vond, dat het nut van het bedrijfschap alleen al door de IJmuidense A-lijst van reserve visknechten wordt aangetoond. Ten gunste van bonafide bedrijven wordt een beschermende werking uitgeoefend. «Waarom is ook het rapport over de IJmuidense vissershaven niet eerst in de bedrijfschappen op tafel gebracht?» vroeg hij.

KOPPEN BIJ ELKAAR !

Een andere werknemersvertegenwoordiger, dhr Windt, die ook meende dat men nog niet veel anders had gedaan dan zich zelf in standhouden, wilde ook wel eens zien, dat men de koppen bij elkaar stak. Dhr Meerburg noemde de organisatie van de visserij wat topzwaar. «Kunnen we niet beter alles opheffen behalve het produktschap?». Hij berekende, dat de P.B.O. voor de visserij 2 miljoen kost, de vrije verenigingen 2 à 2,5 ton en toch zijn de laatste veel produktiever.

«Ik voel er weinig voor een bedrijfschap te leiden, dat alleen maar heffingen oplegt, maar ziet u het niet te zwart ?» vroeg voorzitter Krab.

In elk geval zal er nu een speciale vergadering komen, waarin men zich gaat beraden op bestaansrecht en taak van het bedrijfschap. Men wil trouwens toch in de toekomst vaker vergaderen want de lange agenda liet ditmaal de vergadering van halfdrie tot zes uur duren.

MOEILIJKE STEMMING

De vergadering was rumoerig begonnen, toen dhr Wijnbelt (viskonservenindustrie) bezwaar maakte tegen dhr Broeksma als tweede voorzitter, omdat hij in het produktschap voor de minimumprijs voor makreel heeft gestemd. Er moest worden gestemd en dit ging niet eenvoudig, omdat men de eerste keer alle briefjes bij elkaar had gevoegd, terwijl werknemers 1 1/3 stem hebben. Overnieuw dus, en toen kreeg dhr Broeksma 8 1/2 stem tegen dhr Vogelaar 4, Windt 2, Krab 1 en 2 1/3 blanko. De derde maal zegevierde dhr Broeksma met 10 2/3 stem tegen Vogelaar 5 1/2.

Daarna verweet drs van den Drift dhr Wijnbelt scherp zijn rancuneuze houding. «Dhr Broeksma heeft in het produktschap naar eer en geweten gestemd» zei hij. Drs van den Drift had toen zelf blanko gestemd en prompt wenste dhr Wijnbelt ook een stemming over het lidmaatschap van het dagelijks bestuur van drs van den Drift. Deze behaalde toch 13 stemmen, de heren Fleggeert, Ouwehand en Windt respektievelijk 16, 15 en 14 stemmen, zodat zij samen met de heren Krab en Broeksma het dagelijks bestuur vormen.

De A-lijst van reserve-visknechten in IJmuiden kwam ook weer in het geding. Opnieuw was de kwestie : moeten handelaren, die geen gebruik maken van de reserve, toch via een heffing meebetalen? Dhr Ouwehand meent nog steeds van niet. «Verhoog de toeslag» is zijn stelling, maar de voorstanders van de heffing voor iedereen zijn van mening, dat dan niemand meer een A-lijster neemt, zodat deze lijst ten dode is gedoemd. Daarmee zou de chaos zijn intrede doen.

De brief van de 81 handelaren uit IIJmuiden kwam ook weer ter sprake. Zij waren ook tegen een heffing voor iedereen, dus ook voor niet-gebruikers van reserve-visknechten.

BEUNHAZERIJ

«Twintig van de 81 gebruiken uitsluitend beunhazen» zei dhr Van Kuilenburg, hoofdbestuurder van de Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel. «Velen van de 81 wisten overigens niet eens waarvoor ze tekenden». Dhr Van Kuilenburg zei, dat de organisator van de «aktie van de 81» zelf uitsluitend Hoogovenmensen gebruikt, en dus niet meewerkt aan een tewerkstelling van mensen, die er hun dagelijks brood mee moeten verdienen.

KOMPROMIS

Er lag een kompromisvoorstel van het dagelijks bestuur om de nietgebruikers één cent van de heffing van drie cent (per kist) terug te betalen, omdat de terugloop van de A-lijst een te grote voorraad heffinggelden had veroorzaakt. De werknemers voelden daar principieel eigenlijk niets voor, dhr Ouwehand eigenlijk ook niet. Maar hij verkoos het halve ei in zoverre, dat hij blanko stemde, en bij de werknemers deed dhr Broeksma hetzelfde. De heren Van Slooten en van der Ende hielden zich aan hun standpunt : tegen, de andere leden gingen met het kompromis mee.

De terugbetaling is incidenteel, want principieel werd vastgesteld dat een visknechtenreserve een algemeen visserijbelang is, en dat iedereen moet betalen.

Dhr Van Slooten zei nog, dat het pas goed kan gaan, als het bedrijf in de vishallen van IJmuiden een volkomen gesloten ring zal zijn. Bij de visknechten moet het net zo worden als bij de vislossers, waar ieder schip zijn lossers aangewezen krijgt.

FELLE AANVAL

De sekretaris, drs P. Kuiper, viel daarna fel daarna fel het standpunt van de kommissie aan, die de staatssekretaris adviseert over een vestigingsbesluit voor de groothandel in vis. Volgens het advies zou de kustgroothandel vrij zijn, de binnenlandse groothandel aan een vestigingsbesluit onderworpen. «Dan zou iedere gezakte groothandelaar, iedere detaillist en iedere partikulier aan de kust kunnen kopen» zei drs P. Kuiper.

«Het advies is een lijvig, zij het bijna onleesbaar boekwerk geworden. Maar het komt er in feite op neer, dat men een vestigingsbesluit ontwerpt voor 6 à 7 grossiers, want meer zijn er in het binnenland niet.

Bedenkelijk is ook, dat er voor de eksport geen vestigingsvergunning nodig is. Het gevolg? De sterksten vermoorden elkaar, de zwakken profiteren. Dat de vakbekwaamheidseisen voor groot- en kleinhandel gelijk zouden worden is ook zeer bezwaarlijk. Ik ga op audiëntie bij de Staatssekretaris, want dit is helemaal niets. Dan zitten we liever zonder» besloot de boze sekretaris.

Brief uit Yerseke

Brief uit Yerseke nr 845

DE WARMTE EN DE OESTERS

Verleden week wijdden we onze aandacht meer aan de mossels en de warmte.

Wat de warmte en de oesters toen betrof bepaalde zich tot een klein berichtje dat de zo goed ingezette verzending zo hard terugviel. Nu beschikken we, als is het nog niet officieel, over gegevens waaruit blijkt hoe funest de late zomerwarmte wel was voor de oesterverzending. Er zijn, naar men ons mededeelde, ongeveer 600.000 oesters minder verzonden gedurende de maand september, vergeleken met vorig jaar. Nu de eerste oktoberweek zou weer een vergelijking te maken zijn met de eerste oktoberweek van vorig jaar. Naar we vernamen was het vooral de Belgische klientele die verstek liet gaan met als gevolg dat in dat land alleen ongeveer een half miljoen oesters minder werden ingevoerd. Dit betekent dus nogal een verschil.

Wijl de kwaliteit goed is en de groei gering en veel tarra wordt vastgesteld, is het wellicht toch nog mogelijk de aanwezige voorraad konsumptie oesters verkocht te krijgen. Moge het zijn aan lonende prijzen.

De hier uitgezaaide Portugese oesters doen het in het algemeen genomen goed in de Zeeuwse wateren. Wel blijkt als gevolg van de felle hitte die heerste toen de oesters onderweg waren (per schip) uit Portugal naar hier, een grote sterfte. Voor veel oesters was de reis te lang. het weer te heet of allebei. Wat er ook van zij, de groei en de kwaliteit is goed en ze worden gretig gevraagd in Frankrijk. Belgie neemt er ook maar niet veel. Men was daar nooit zo gebrand op « Portugezen » als in Frankrijk. De proef, behalve dan de slechte weersomstandigheden, viel tot nu toe goed uit. Zo goed zelfs, dat wel gerekend kan worden met groter aanvoer (maar dan wel niet meer per schip !) volgend jaar.

Uit een berichtje van Bruinisse, weten we dat professor Karringa met het vaartuig der visserijpolitie « De Arend » een bezoek bracht aan Bruinisse en de percelen bezocht waarop in de Grevelingen « Portugezen » zijn uitgezaaid. Ook daar was alles « Okee » en wordt op een groter uitzaai gerekend voor toekomend jaar. Jammer voor Bruinisse en (hoewel minder direkt) voor de gehele Zeeuwse oester- en mosselvisserij, dat de Grevelingen-dam (Delta-werken) zo zo hoog en lang wordt.

OMZET VAN « SOLIDAIR » NEEMT TOE

Vorige week kwam de mosselhandel « Solidair N.V. » in jaarsvergadering bijeen. Dhr Schot werd als voorzitter herkozen van deze mosselhandel. Dit is de vereniging van mosselkwekers hoofdzakelijk uit Bruinisse en Zierikzee maar ook uit Yerseke, die voor gezamelijke rekening als « N.V. Solidair » een mosselhandel uitbaten en waarover we vorige week iets schreven.

Uit het jaarverslag bleek dat het aandeel der N.V. in de totale handel voortdurend stijgt. Een mooi maar tevens een bedenkelijk resultaat als men zoals we vorige week schreven weet hoe de kaarten tussen « Solidair » en de overige handelaars liggen.

EXPORT GEZOUTEN HARING WEL UITGEBREID, MAAR OPBRENGST BEPAALD NIET

De Nederlandse Bond van Haringhandelaren kan na vele jaren eindelijk weer eens een opleving melden. De eksport van gezouten haring is namelijk in het seizoen 1960-61 hoger geweest dan in het vorig seizoen. Het voordelige verschil bedroeg 44.273 vaten. Toch is het de vraag of hier sprake is van meer dan een kleine opleving in een trieste reeks, die voert van 650.000 vaten in 1953-54 tot 343.114 vaten in 1959-60. Ook in 1957-58 werd deze daling onderbroken, maar deze opleving bleek inderdaad maar voor even te zijn.

Deze cijfers zeggen niet alles, want ook de prijs moet in aanmerking worden genomen. En wanneer men deze in beschouwing neemt zijn de resultaten van het afgelopen seizoen in vergelijking met het daaraan voorafgaande ongunstig geweest.

De aanvoerprijs was gemiddeld f 48,80 per kantje hoger, de gemiddelde eksportprijs daalde f 0,10 per ton van 100 kg. De eksport naar België nam in de laatste vier seizoenen af van 115.641 vaten van 100 kg netto tot 103.229. Naar West-Duitsland was er een toeneming van 82.962 tot 95.5900 vaten, naar Oost-Duitsland een achteruitgang van 74.023 tot 32.115 vaten, naar Frankrijk een stijging van 18.678 tot 65.033 vaten. De eksport naar Israel steeg iets, nl. van 20.000 tot 24.408 vaten, die naar Noorwegen daalde van 27.748 vaten tot 21.846 vaten. In 1957-58 eksporteerde men nog 100.000 vaten naar Rusland, daarna hield deze uitvoer op.

Naar Oost-Duitsland konden amper 27.000 vaten volle haring en Fettheringe en 6000/2 vaten maatjes worden uitgevoerd. De overheid was niet meer bereid invoer uit Oost-Duitsland toe te staan als dit land ook geen haring wilde invoeren en dit leverde nog een klein ekstra kontrakt op.

De verkopen aan Oost-Duitsland geschiedden in nauw overleg met de Redersvereniging, die gaarne 'n dergelijke verkoop wenst als bodem in de markt.

De gemiddelde prijs bij de eksport naar België was in 1960 f 0,76 per kg evenals in 1959, tegen f 0.68 in 1958. Uit het feit dat deze prijs slechts één cent ligt beneden de algemene gemiddelde prijs van de totale eksport, terwijl er naar België toch nogal wat steurharing wordt uitgevoerd, mag men volgens de Bond de gevolgtrekking maken dat er in dit land niet meer zo hevig wordt gekonkurreerd als vroeger.

De eksport naar West-Duitsland stijgt gestadig. Het bestuur kon in overleg met Noord-Duitse importeurs steeds aanvullende kontingenten krijgen in de «Gemischter Ausschuss».

Hoe de eksport zich zal ontwikeelen hangt mede af van de West-Duitse uitvoer naar Oost-Duitsland.

Opvallend is de zeer sterke stijging van de eksport naar Frankrijk, dat van de 7e plaats in 1957-1958 met 18.678 vaten nu is opgeklommen naar de 3e plaats met 65.033 vaten. Begon met na de liberalisatie met Ierse en Schotse haring, nu betreft de uitvoer hoofdzakelijk Nederlandse haring,

Mede door de slechte visserij in het Engelse Kanaal had Frankrijk zelf niet voldoende haring en vonden de Nederlandse goedkope soorten ijle haring en ijle steurharing goede aftrek.

De eksport naar Israel wordt wat de prijzen betreft gunstig beïnvloed door de goede onderlinge samenwerking der eksporteurs. «Als in de toekomst de Israelische regering de inkoop van haring weer aan importeurs zou overlaten en wij dan onze Israelkombinatie niet zouden kunnen handhaven zou de onderlinge konkurrentie weer vormen aannemen, die het maken van winst volkomen zouden uitsluiten» aldus het jaarverslag.

De eksport naar landen buiten Europa liep met 2000 vaten achteruit. Behalve Israel, dat ca 5,8 t.h. van de eksport afnam, betekenen de andere landen niet veel, namelijk slechts 4,6 t.h. inklusief de U.S.A. en Kanada.

Visserijsnippers

ZATERDAG zorgden enkele kotters voor een grote aanvoer tong. De IJM.154 « Protinus » schakelde op zee snel van rondvis op tong over en andere kotters deden het zelfde. De « Protinus » ving in een week 3.200 kilo veelal grove tong, de totale besomming van f.10.700 was uitstekend. De KW.155 besomde met f.11.500 nog meer.

DE SPANVISSERIJ van grote Urker kotters op haring en pilchards verloopt suksesvol. De UK. 141 en 142 bijvoorbeeld waren donderdag aan de afslag met 800 kisten, die f.10.000 opleverden. Daarna ging men naar de kustwateren bij Petten, waar nog eens 300 kisten pilchards en haring buit werden gemaakt. Totale besomming voor een week : f.15.000. Andere spannen, als de UK.104 en UK.184, besomde tussen elf en twaalf mille.

DEZER DAGEN komt de nieuwe kompaspaal beoosten het Noordersluiseiland te IJmuiden gereed. Voortaan moeten de schepen door één van de sluizen schutten.

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN

EN

BESOMMINGEN

De aanvoer was in de afgelopen periode 46.880 kisten, meer dus dan de week daarvoor, toen 44.250 kisten vis werden aangevoerd. Er was nu meer makreel aan de markt, hetgeen voornamelijk werd veroorzaakt door de ruime aanvoeren in de laatste dagen. Vooral de grote aanvoeren van de SCH.135, de VL.121 en de VL.131 waren van invloed. Er was ook meer haring dan vorige week. De goede resultaten van de spanvissers spelen hierbij een rol.

De aanvoer van makreel was van 12.058 kisten tot 13.639 opgelopen, die van haring van 12.629 tot 15.843 kisten. De aanvoer van tong en tarbot was nu 4.200 kisten (vorige maal 5.531) en die van schol 2.443 kisten (vorige week 3.148). De aanvoer van platvis was dus beduidend minder dan de vorige week. Van schelvis waren er nu 4.926 kisten aan de markt (2.975), van kabeljauw 882 (vorige week 782). Hier is de aanvoer dus wat ruimer geworden. Koolvis was er nu ten getale van 247 kisten, tegen vorige maal 145 kisten.

De tongprijzen stegen in de afgelopen periode, bij schol was er een lichte daling. De stijging in de tongprijzen kwam voornamelijk voor bij de kleine soorten, want de aanvoer, veelal van grote kotters, bestond voor het grootste gedeelte uit grove tong. Terwijl schelvis niet omhoog liep en na een top op donderdag zakte naar een peil beneden dat van vorige week, was er bij kabeljauw wel sprake van een scherpe stijging. Dit geschiedde echter, nadat de prijzen donderdag waren ingezakt, zodat de prijs zich in feite alleen maar herstelde. De haring- en makreelprijzen bleven vrijwel konstant.

DONDERDAG

Aanvoer 5.400 kisten, waarvan 360 tong en tarbot, 1 heilbot, 2 tongschar en schartong, 293 schol, 2 schar, 2.758 haring, 1.049 makreel 456 schelvis, 383 wijting, 59 kabeljauw en gul, 16 poon, 5 koolvis, 26 diversen.
Besommingen : KW.183 f.10.000.

VRIJDAG

Aanvoer 8.630 kisten waarvan 967 tong en tarbot, 522 schol, 2 schar, 5.690 haring, 612 makreel, 228 schelvis, 507 wijting, 35 kabeljauw en gul, 12 poon, 20 koolvis en 35 diversen.
Besommingen : IJM.34 f.19.000 ; IJM.33 f.21.000 ; IJM.97 f.23.000 ; KW.144 f.24.000 ; IJM.37 f.21.000.

ZATERDAG

Aanvoer 6890 kisten, waarvan 1483 tong en tarbot, 1 heilbot, 2 tongschar en scharotng, 508 schol, 11 schar, 1.635 haring, 1133 makreel, 932 schelvis, 656 wijting, 143 kabeljauw en gul, 43 poon, 15 koolvis en 28 diversen.
Besommingen : KW.155 f.11.580 ; KW.174 f.10640 ; IJM.154 f.10.760 ; IJM.15 f.15.000.

MAANDAG

Aanvoer 11.000 kisten, waarvan 1580 schelvis, 430 wijting, 200 gul, en kabeljauw, 70 koolvis, 2.525 haring, 150 kleine haring, 2.560 makreel, 1050 schol, 175 tarbot, 1370 varia, 350 stuks kabeljauw en 50.000 kilo tong.
Besommingen : KW.159 f. 30.000 ; HD.74 f.15.900

DINSDAG

Aanvoer 9.060 kisten waarvan 155 tong en tarbot, 1 heilbot, 65 schol, 2.440 haring, 4.635 makreel, 1.120 schelvis, 150 wijting, 345 kabeljauw en gul, 6 haai, 16 poon, 107 koolvis en 20 diversen.

WOENSDAG

Aanvoer 5.900 kisten, waarvan 610 schelvis, 75 wijting, 60 wijting, 60 gul en kabeljauw, 30 koolvis, 605 haring, 3.650 makreel, 40 pilchards, 735 sprot, 15 schol, 57 varia, 490 stuks kabeljauw en 2.350 kilo tong.
Besommingen : KW.81 f.15.000 ; VL.110 f.22.500 ; KW.101 f.20.000.

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

	5-10-1961	6-10-1961	7-10-1961	9-10-1961	10-10-1961	11-10-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	4.60- 4.40	4.80- 4.30	4.80- 4.40	4.90- 4.50	4.90- 4.80	4.90
3/4 tongen — 3/4 sole	3.70- 3.50	3.70- 3.50	3.90- 3.50	4.10- 3.70	3.80- 3.70	4.50- 4.10
Bloktongen — Sole moyenne	3.20- 2.80	3.10- 2.80	3.20- 2.80	3.50- 3.—	3.50- 3.20	4.10- 3.50
Voor-kleine — Petite	2.70- 2.20	2.60- 2.30	2.80- 2.50	3.50- 2.60	3.20- 2.70	3.50- 3.20
Kleine — Toute petite	1.92- 1.10	2.10- 1.70	2.50- 1.90	2.90- 2.30	2.50- 2.40	3.— 2.80
Tarbot groot — Turbot, gros	3.20- 2.80	3.10- 2.60	3.— 2.70	3.10- 2.60	3.— 2.60	2.90- 2.50
Middel — Moyenne	120.—	136.—120.—	120.—	130.—124.—	124.—120.—	.....
Kleine — Petite	102.—86.—	110.—70.—	110.—78.—	140.—80.—	100.—83.—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	62.—50.—	52.—46.—	.....	55.—54.—	50.—45.—	.....
Grote iek — Grosse	57.—56.—	61.—45.—	.....	48.—45.—	46.—	.....
Kleine iek — Petite	58.—50.—	43.—	.....	50.—44.—	56.—	57.—
Iek 3e slag — 3e sorte	65.—60.—	61.—	52.—	57.—41.—	57.—	66.—
Platjes — Toute petite	61.—27.—	49.—18.—	47.—12.—	46.—17.—	52.—25.—	61.—35.—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	71.—46.—	65.—45.—	55.—36.—	55.—33.—	57.—25.—	47.—28.—
Middel — Moyen	54.—43.—	62.—54.—	41.—26.—	43.—24.—	38.—23.—	42.—1750
Kleine — Petit	32.—20.—	57.—17.—	26.—14.50	18.—10.—	30.—12.50	18.—11.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	21.—	33.—20.—	22.—15.—	35.—24.—	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	18.—13.—	20.—	13.—8.50	19.—14.—	12.50- 8.—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	92.—	96.—52.—	128.—56.—	155.—66.—	131.—40.—	74.—58.—
Gullen — Petit cabillaud	67.—35.—	67—.38—	58.—28.—	61.—28.—	56.—15.—	72.—25.—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	192.—140.—	.....	.....
Wijting — Merlan	18.— 8.—	32.— 8.—	18.— 8.—	24.— 8.—	18.— 9.70	21.—13.—
Schar — Limande	40.—	16.—	27.—21.—	35.—22.—	.....	35.—
Steenschol — Sole limande	92.—	.....	82.75	86.—60.—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	22.40- 9.—	18.— 9.—	23.20- 9.—	25.40- 9.—	22.40- 9.—	21.—- 9.—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat - - Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	48.—39.—	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	19.60-11.40	17.20-11.—	20.80-11.—	21.—11.—	23.—11.—	36.—12.40
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	17.—	23.—13.—	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	4.30- 4.—	.....	4.— 2.80	3.60- 3.20	3.30	4.10- 2.70
Koolvis — Colin	.....	40.—34.—	.....	56.—54.—	52.—46.—	45.—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	44.—38.—	46.—44.—	48.—34.—	44.—36.—	46.—40.—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	8.— 6.50	.....	10.—	.....	.....

SCHEPEN IN AANBOUW

Op Nederlandse scheepswerven zijn op dit moment maar 39 schepen voor de visserij in aanbouw. Opvallend is vooral dat er van de 23 in aanbouw zijnde kotters geen enkele voor het buitenland is bestemd. Momenteel worden 16 trawlers gebouwd, waarvan 7 voor het binnenland en 9 voor het buitenland.

Bij Boot in Leiden worden thans drie trawlers voor Canada gebouwd, één voor de Burgeo Fish-Industry (150 pk) en twee voor de National Sea Produkts Ltd (940 pk).

De « Dageraad » in Woubrugge is bezig met de afbouw van de reeds te water gelaten hektrawler KW.15 (1.200 pk), dit voor N Parlevliet bestemde schip is op de helling al veravngen door de kiel voor een nieuwe hektrawler volgens het zelfde model. Bij Kramer en Booy bouwt men een trawler van 450 gen worden drie trawlers van 400 pk voor Frankrijk, in Scheveninpk voor buitenlandse rekening gebouwd. Voor binnenlandse rekening zijn drie trawlers van 1.250 pk in aanbouw.

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen

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

★

BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

☆

LUIK :
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

★

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

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

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 71.791

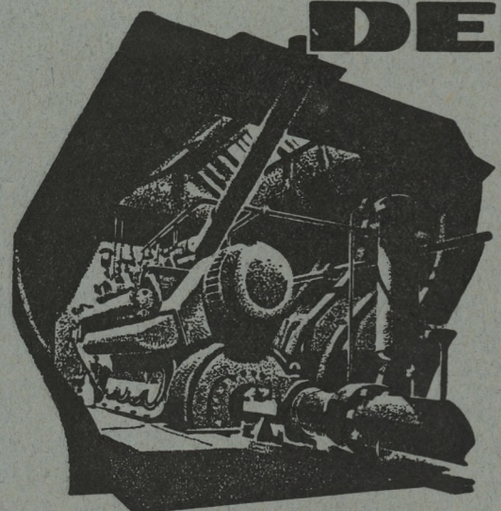
2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !

DEUTZ

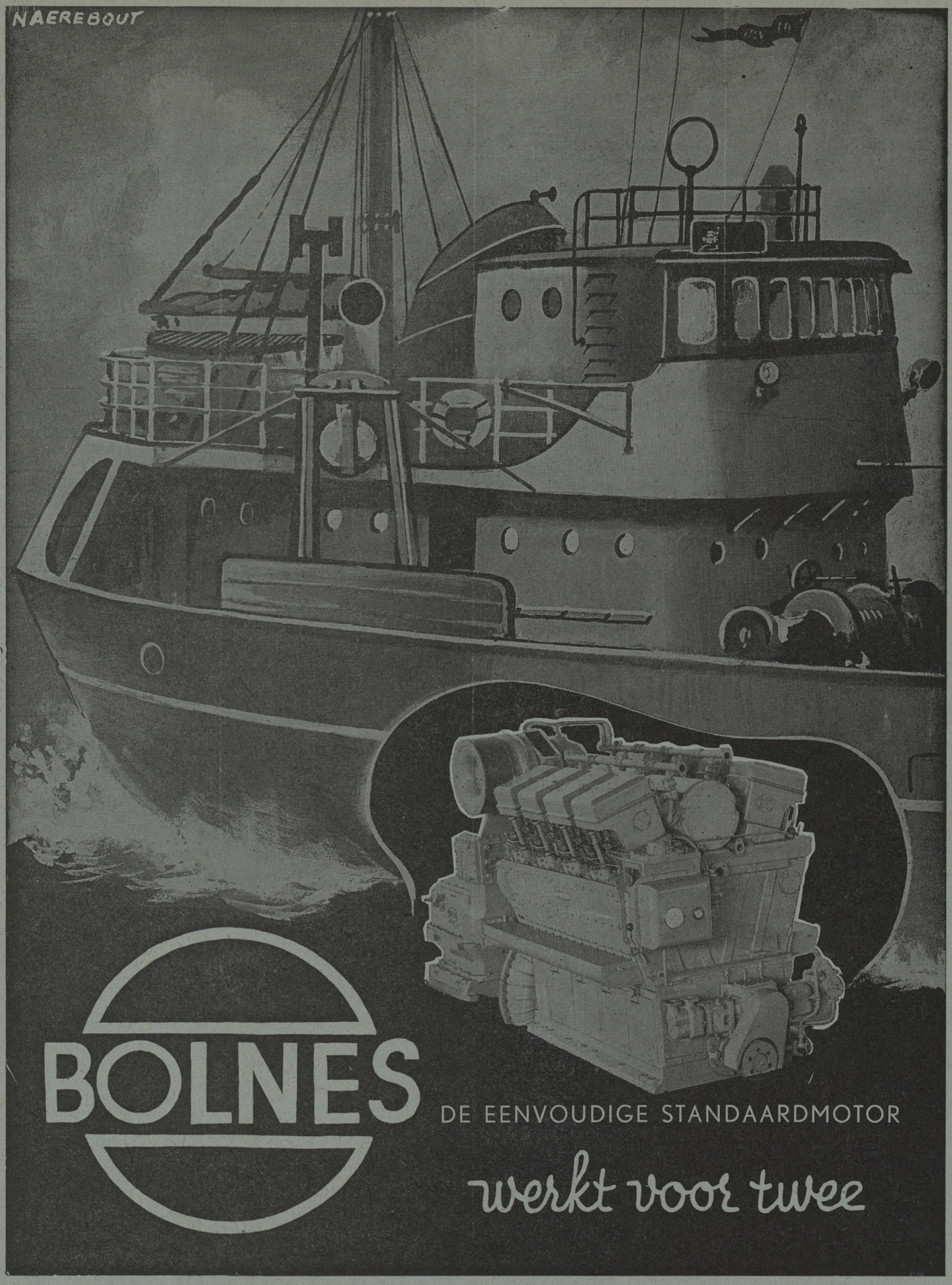


Diesel-
SCHEEPS-MOTOREN

VAN 5-1500 PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

ASS



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