

# HET

29e JAARGANG — nr 44  
VRIJDAG 3 NOVEMBER 1961  
PRIJS : 5 FRANK

# VISSERIJBLAD



**DE O.34 « JACQUELINE » :**  
**NIEUWE OOSTENDSE EENHEID**  
**VAN 250 PK VOOR DE VISSERIJ**

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

# PRODUKTSCHAPSKOMMISSIE GAAT MAATREGELEN TEGEN HARINGZIEKTE BESTUDEREN KLEINHANDEL TEGEN PRODUKTSCHAP

De aanvoer van gezouten haring in Nederland is van het begin van de teelt af tot nu toe 453.000 kantjes. Dat is meer dan vorig jaar toen er 441.000 kantjes werden aangevoerd. Deze stijging is te danken aan de Engelse Walvisserij, die de laatste week 8.500 kantjes heeft opgeleverd tegen 1.000 kantjes in het vorig jaar.

De haringvangst is dit seizoen wel zeer wisselend, maar ze zijn ineens met sprongen omhoog gegaan. De stemming is dan ook een stuk beter geworden, voor de drijfnetsvisserij zijn de perspectieven veel beter geworden.

Dit deelde de voorzitter van het produktschap voor vis en visprodukten, drs D.J. van Dijk, donderdag mee in Den Haag.

De aanvoer van verse haring is beduidend onder die van vorig jaar, die van makreel is konstant. De aanvoer van schelvis en kabeljauw is voor elke soort 300 ton hoger, maar bij koolvis is er sprake van een achteruitgang van 500 ton.

De aanvoer van platvis is sterk gestegen. Dat geldt vooral voor tong waar de aanvoer tot nu toe is opgelopen van 4.700 ton in het vorig jaar tot 6.731 ton nu.

De uitvoer van zoute haring verloopt gunstig, want de vraag is uitstekend. Dat geldt vooral voor West-Duitsland. Tot september werd liefst 2.247 ton verse haring naar de Bondsrepubliek geëxporteerd.

Wat de invoer betreft, is er in het laatste kwartaal al 300 ton ingevoerd. Van het Deense contingent van 133 ton is al 67 ton gebruikt. De aanvoer van garnalen was tot nu 1218 ton tegen 878 ton verleden jaar. 100 ton moest worden doorgedraaid omdat men de verwerking niet aankan door het ontbreken van doelmatige pelkcapaciteit.

Bij de bespreking van de begroting drong drs Van den Drift uit Katwijk aan op matiging in de samenstelling van commissies. Hij gaf als voorbeeld de haringpropaganda-kommissie, waar 16 man in een jaar f 40.000 verdelen. Hij vond de kosten van f 2000 per jaar onevenredig hoog. Dhr Meyering uit Katwijk vond echter dat deze commissie juist veel doelmatiger werkt nadat men het gehele bedrijfsleven had ingeschakeld.

Dhr Van den Drift uitte ook kritiek op het blad «Aanvoer en afzet van het produktschap» en vond dat men beter deze mededelingen in de «Visserijwereld» zou kunnen opnemen. «Kunnen we dan niet beter de Visserijwereld afschaffen?» vroeg de heer De Boon, die de mening van drs Van den Drift, dat de belangstelling van het bedrijfsleven naar dit partikuliere weekblad uitgaat in het geheel niet deelde.

«De werknemers hebben de laatste jaren geen belangstelling meer voor dit blad» verduidelijkte hij.

Men zal deze materie onderzoeken

en zien hoe men de voorlichting over het bedrijf kan verbeteren.

De kleinhandel had geprotesteerd tegen de opgelegde heffing, die overigens sinds de oprichting van het produktschap normaal is geweest. Men vond dat men heffingen bij de bron ten uitvoer moest leggen. Bovendien gaat hij bij aanvoerders en groothandelaars naar gelang de omzet, terwijl elke kleinhandelaar evenveel betaalt.

Daartegenover werd gesteld, dat het jaarlijkse bedrag maar f 12.50 bedraagt. Voorzitter Van Dijk meende, dat ieder, die in het «huis» van het produktschap woont, mee moet betalen. Als de heffing naar de omzet werd berekend (een vrijwel ondoenlijk en kostbaar karwei) zou vrijwel ieder detaillist meer moeten betalen.

«We zijn als kleinhandelaren een sluitstuk bij de afvoer van vis» zei de heer Kabboord. «Bij ons heft men bij kohier zonder aanzien des persoons. We betalen ook als aan de straat-, markt- en rivierhandel en het bedrijfsschap detailhandel». «Naar mijn gevoel betaalt u te weinig» vond de heer De Boon. «We betalen feitelijk al heffing, want de groothandelaar laat zijn heffing op ons doorwerken» meende de heer Kabboord. «U wilt zeggen, dat de last op u wordt afgewenteld. Men zou kunnen zeggen, dat dit doorgaat tot de konsument, zodat die de last draagt. Nu, dat zal ook wel zo zijn» merkte de voorzitter op. De kleinhandel bleef alleen staan, met als gevolg, dat de heer Kabboord tegen de begroting stemde, die door de anderen werd aangevaard.

Er werd een commissie ingesteld, die de problemen in verband met de haringlarve nader zal bestuderen. Op voorstel van dhr De Boon werd de commissie, die oorspronkelijk uit 12 personen zou bestaan tot 8 man ingekrompen. Hij vroeg zich af, waarom er bij haringlarven ook al van drie zuilen sprake moest zijn.

## VISSERIJSCHEP BEPLEIT DINGHIES

In de vergadering van het visserschap is woensdag de wens uitgesproken te proberen op de vissersschepen de reddingsmiddelen uit te breiden of te vervangen door dinghies, opvouwbare rubber reddingvloten.

De ramp met de Elie Chenevière is hiervoor de aanleiding geweest. De uitrusting van dit schip was geheel overeenkomstig de voorschriften van de scheepvaartinspektie, maar men meende toch, dat bij een aanwezig zijn van dinghies het aantal slachtoffers minder groot zou zijn geweest.

Er werd een delta-kommissie ingesteld, die zich zal bezighouden met de problemen rond de deltawerken, de indijking van de Lauwerszee en de verzwaaring van de dijken bij Den Oever en Harlingen.

## AUTOMATISCH ROERGANGTOESTEL

# „ MARTINET „

## DECCA-NAVIGATORS voor schepen van kleine tonnemaat

Maakt het mogelijk een juistere koers te sturen met zekere besparing van brandstof en tijd. De roerganger kan gerust het stuur overlaten aan de ijzeren man.

even goede werking gedurende de treiling als tijdens de normale vaart

# S.A.I.T.

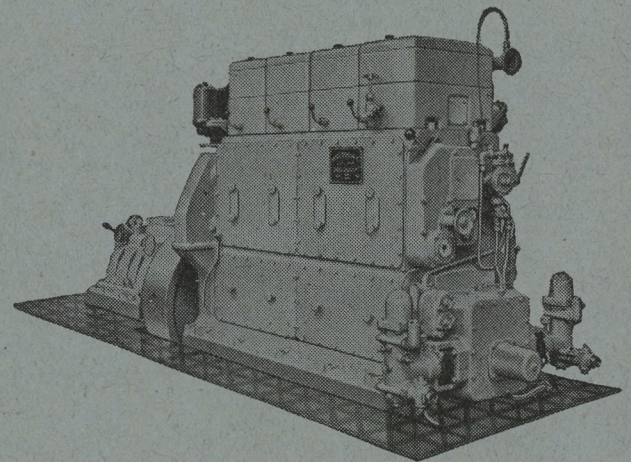
ZEEBRUGGE : 4, Wandelaarstraat

OOSTENDE : 21, H. Baelskaai

NIEUWPOORT : 46, Kaai



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



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.

Wiedauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)

AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56

P. De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66  
2049V

## WAAROM ?

Ja, waarom veel geld betalen voor dure VLOTTERS ?

Koopt uw vlotters in plastic bij

# „S.C.A.P., s.v.

H. BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

Praktisch onverslijtbaar

Grote drijfkracht

UITERST GOEDKOOP : 73,— F

En... ook hier telt de ristourne !

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

## “ OSTEND STORES & ROPEWORKS ”

DE GROOTSTE  
DE MEEST MODERNE  
TOUWSLAGERIJ  
VAN EUROPA  
PLECHTIG GEOPEND  
TE OOSTENDE !



Zaterdag jl. werd op de Oudenburgsesteenweg, 31, te Oostende het nieuwe fabriekskompleks van « OSTEND STORES en ROPEWORKS » plechtig ingehuldigd in aanwezigheid van dhr Vandenbosche, die dhr minister van Landbouw vertegenwoordigde, dhr bestendig afgevaardigde Smissaert, dhr Burgemeester van Oostende, het voltallige Oostendse Schepenkollege, leden van de Gemeenteraad en nog zeer talrijke vooraanstaande personaliteiten uit binnen- en buitenlandse administratieve en industriële middens.

### « LES EXCUSES SONT FAITES... »

Scheppers van deze werkelijk grootste en meest moderne touwslagerij van Europa zijn dhr Lucien en Charles Decrop.

« Het mooiste meisje ter wereld kan slechts geven wat het heeft », heeft dhr burgemeester Piers op de lunch gezegd, die plaats had na de inhuldiging der fabriek. « Oostende... is een zeer mooi meisje, maar men vraagt haar industriegrond en Oostende bezit dit niet ». Arm meisje, arme koningin van baden, spelen, vrouwen, toeristen en visserij zul je denken...

Het zal een blijvende verdienste zijn van dhr Lucien Decrop van nooit zo over de « Koningin der Badsteden » gedacht te hebben. Dhr Lucien Decrop is een mens die in het verleden, heden en toekomst kan denken, in vlakten, kompleksen en in percelen, in bulldozers, in schepen en in spoorstaven. Ja hij is « een prins », een « prins van de industrie » ! Prins, princeps, de eerste. « De eerste » althans te Oostende, die gezien heeft dat industrialisatie hier mogelijk was, historisch en geografisch verantwoord ; sociaal een noodzakelijkheid, een zaak van buigen of barsten.

### GESCHIEDENIS EN TOEKOMST

Al hetgeen wij hier pas zegden... dat is allemaal het « ei van Colombus ». Maar wat, hoe waar en wanneer ?

WAT ? Wat moet je produceren als u industrie wilt scheppen ? « Dat is eenvoudig », zegt dhr Decrop : U moet terugkijken in de geschiedenis en dan zult u zien dat er te Oostende al eeuwen geleden buiten de visnijverheid een industrie bestond, die daarmee nauw verband hield en toch iets anders

was, omdat ze veelzijdiger was in haar afzetmogelijkheden. « Lijn-draaiersstraat », « Lijnbaanstraat » : dat bestaat nog en dat zijn namen van industriewijken, gespecialiseerde wijken waar sedert eeuwen touwen, garens, netten vervaardigd werden. Dat is « tekstielindustrie », gespecialiseerde, die bewezen heeft dat ze te Oostende kon bloeien en afzet had in visserij en landbouw.

HOE ? Absoluut groots en modern, maksimum automatisatie en snelheid, minimum personeel om goedkoop en concurrentievast te zijn en toch door deze concurrentievastheid aan een maximum van mensen toe te laten goed hun brood te verdienen. Zo ziet dhr Decrop de zaken altijd.

WAAR ? Industrie vraagt vestigingsgrond en goede verbindingsen. Dhr Decrop heeft de plaats voor

z'n fabriek te Oostende altijd gezien, zeker reeds van in 1922 toen « OSTEND STORES and ROPEWORKS » gesticht werd, toen het bestaande « Ostend Stores » overgenomen werd, toen hij de zaak waarin hij toekomst zag in 1927 verstevigde door haar te versmelten met de « Pécherie des Flandres » onder de benaming « Firma Borgers ».

Het mooie Oostendse meisje had geen grond op een gegeven ogenblik, of wilde geen hebben en men verhuisde dan maar naar Hamme, een streek die touwslagerij begreep. Dit om toch terug te komen naar Oostende, toen het « meisje » daar om industrie begon te wenen. En Hamme ligt wel dicht bij Antwerpen en Antwerpen kan

(vervolg blz. 2)

# « OSTEND STORES EN ROPEWORKS »

## PLECHTIG GEOPEND TE OOSTENDE



Dhr Lucien Decrop, « prins van de industrialisatie van Oostende » toont aan dhr Burgemeester der stad het afgewerkte produkt waarop thans een nieuwe bron van welvaart voor onze streek berust.

(vervolg van blz. 1)

grondstof aanvoeren en ook produktie exporteren. Rails en schepen ! Maar bestond dat alles niet te Oostende en ligt Oostende niet dichterbij de zee dan Hamme bij Antwerpen ?

U moest het allemaal zo zien en fataal werd dan toch het laatste stukje industriegrond gevonden om te Oostende een machtige tekstielzaak op te richten. Wij kunnen haast niet geloven dat voor mensen van het slag van de familie Decrop dit het laatste stukje zou zijn dat hier te ontdekken valt. Kreeg Oostende toch maar meer « ziëners » en « durvers » !

### EN WANNEER ?

Niets heeft de familie Decrop duidelijker begrepen als het gepaste moment om haar industriesektor grootser uit te werken.

Men heeft verder gekeken dan de visserij en dan Oostende en dan onze negen provincies.

Toen het woord « Euromarkt » begon te weerklinken wist dhr Decrop dat dit het moment was om toe te slaan op de mogelijkheid van wereldwijde eksport.

Het begon met de stichting van « FIDUROF », het groeperen van de Europese harde vezel-industrie. Het eindigde met een hartelijk proficiat en dank van dhr J. Bosman op de inhuldigingslunch. Het proficiat van de konkurrent van de « Verenigde Nederlandse Touwfa-



Een mooie foto, die een uitstekend idee geeft van de tip-top moderne inrichting der fabriek. Vermenigvuldigd al hetgeen U hier ziet met 5 en dan zult U precies weten hoe reusachtig en indrukwekkend alles is.

brieken », de dank van iemand die voelde dat er in produktie, werkverschaffing, enz. dient geregeneert te worden zoals dhr Decrop redeneert : « pour être heureux, il faut être à deux », « konkurrentie is een ding... dat men immer met veel genoeg moet voeren ».

### HET EINDIGDE ?

NEEN ! Het begint eerst ! Wij hebben met vele Oostendenaars en ook andere Westvlamingen zater-

dag jl. « Ostend Stores » op de Oudenburgsesteenweg, 31, bezocht. Wij waren allemaal zeer diep onder de indruk van het heerlijke rytme en nieuw industrieel hymne, dat de machtige en ultrasnelle machines ons zongen. 250 mensen uit onze streek vinden weer winter en zomer een goed bestaan. De enorme produktie van 30 ton touwen per dag uit sisal, nylon en Manila-hennep voor alle doeleinden in visserij handel, landbouw en industrie, dragen onze goede naam van goede en vlijtige werkers uit over de wereldmarkten.

De opening van « Ostend Stores and Ropeworks » op 28 oktober 1961 is een grote dag geweest voor Oostende !

### EN NIEUWE MENSEN

Een nieuwe fabriek en nieuwe machines is niet het enige nieuwe dat U thans op de Oudenburgse Steenweg ontmoet. Er zijn ook nieuwe mensen. Het is verheugend om vast te stellen hoe dhrn Lucien en Charles Decrop de pionierstrategie in hun familie hebben weten nieuwe energie in te blazen door aan hun kinderen deze machtige middelen van vernieuwde industrie en machines ter hand te stellen. Een sterke eendrachtige familie is de basis van een voorspoedige zaak. Ook voor dit werd bij « Ostend Stores en Ropeworks » gezorgd.

### Eigenaardige vangst door Nieuwpoorts vissersvaartuig

#### CHINEES REGENSCHERM OPGEVIST

Het vissersvaartuig de N.814 « Roger » van August Calcoen, die de visserij uitoefende met de sleepnet ter hoogte van de « Noordhinder », kreeg aldaar een Chinees regenscherm in de kor.

Bij nader onderzoek bleek het een tuig te zijn dat door het wetenschappelijk onderzoek in zee was geworpen met het doel de stromingen na te gaan. Aan het zonderling regenscherm was een kaart vastgehecht met gegevens en met de uitnodiging het ding naar de bevoegde diensten te zenden met nauwkeurige inlichtingen betreffende plaats en datum waar het opgevist werd.



Enkele hoekjes van de werkelijk zeer grote fabriek, die te Oostende haar deuren opende. 1. Een deeltje van de reusachtige stapelplaats voor ruwe vezels. 2,3 en 4 : enkele fazen der verschillende bewerkingen. Aan een ongelooflijke snelheid wandelen de vezels van machine tot machine, worden gemengd, gesponnen, uitgerokken tot eindelijk het harde sterke touw « wereldmarkt klaar » de fabriek zal verlaten. Produktie op heden : 30 Ton per dag !

# De nieuwe Mercedes-Benz Dieselmotoren

Op dit ogenblik doorreist een Mercedes-Ekspositie-Karavaan ons land. Wij hadden gelegenheid deze karavaan te Brugge en te Brussel te bezoeken. Het is beslist interessant over deze tentoongestelde nieuwigheden wat meer te vermelden.

Dit overzicht van de Mercedes-nieuwigheden geven wij op dit ogenblik dubbel graag, omdat DAIMLER-BENZ dit jaar de 75e verjaardag van hun stichting viert. Verjaardag die in de geschiedenis ver het raam van de bedrijfsverjaardag te buiten gaat, want het is meteen ook de verjaardag van de universele motorisering van het vervoer op de baan en op het water.

De gamma dieselmotoren van de Daimler-Benz A.G. was zeer uitgebreid. Buiten het reeds gekende groot aantal beproefde motoren stelt Daimler-Benz dit jaar de nieuwe reeks van fabrieken te Berlijn Marienfelde 851 tot 854 en 861 tot 864 als uitbreiding van zijn produktieprogramma.

Deze reeks omvat vier luchtgekoelde en vier watergekoelde motoren, welke in vermogenklasse van 20 tot 80 PK, de onderlinge verwis-

selbaarheid van de stukken verdienen. Door hun sterke karters in tunnelvorm, de gemakkelijke toe-

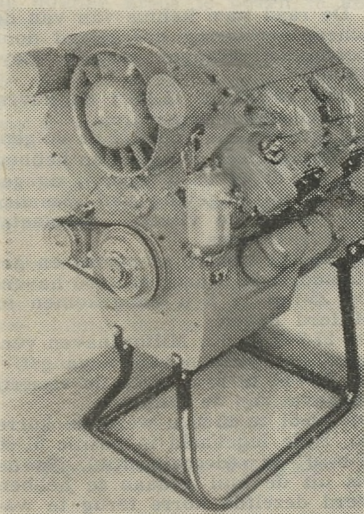
Ziehier de lijst van de nieuwe motoren met opgave van het vermogen en toerental.

- 1) MB 851 1 cilinder 20 PK bij 2000 t-m watergekoeld.
- 2) MB 861 1 cilinder 20 PK bij 2000 t-m luchtgekoeld.
- 3) MB 852 2 cilinder 40 PK bij 200 t-m watergekoeld.
- 4) MB 852 2 cilinder 40 PK bij 2000 t-m luchtgekoeld.
- 5) MB 853 3 cilinder 60 PK bij 2000 t-m watergekoeld.
- 6) MB 863 3 cilinder 60 PK bij 2000 t-m luchtgekoeld.
- 7) MB 854 4 cilinder V 80 PK bij 200 t-m watergekoeld.
- 8) MB 864 4 cilinder in V 80 PK bij 2000 t-m luchtgekoeld.

## EENVOUDIG EN STERK

Het programma van de Mercedes-Benz Dieselmotoren is aldus op een oordeelkundige wijze aangevuld door deze nieuwe reeks. Hetzij als inbouwmotor of als stationnaire krachtbron zijn zij van een bijzonder eenvoudige opvatting, sterk en gemakkelijk te be-

krachtaf frame, zowel vooraan als achteraan, komen deze motoren in aanmerking voor gelijkwelke industriële toepassing of traktie. Door het relatief hoog regime is het toepassingsgebied zeer uitgebreid.



Type MB 864. Deze luchtgekoelde motor heeft een vermogen van 36 tot 80 PK bij 1.000 — 200 t/m. gankelijkheid en de praktische plaatsing van de bedieningsorganen en toebehoren, en eveneens door de mogelijke aanbouw van de

De tweecilinder diesel uit deze reeks ontwikkeld reeds bij 1.000 t-m 22 PK en 32 PK bij 1.500 t-m is reeds het maksimum koppel bereikt. Het koelsysteem met lucht zeer voordelig in bepaalde omstandigheden, werd zorgvuldig bestudeerd om alle thermische overbelastingen te vermijden. Het injectiesysteem met straalproeiers, zeer aangewezen voor de luchtgekoelde motoren, laat een eenvoudige constructie toe samen met een zekere werking. Overigens zijn alle nieuwe kleine Mercedes-Benz dieselmotoren bijzonder goed aangepast aan de soms primitieve werkomstandigheden en de robuuste machines welke zij aandrijven.

## TOEPASSING VAN HET BOUWDOOSPRINCIPE EN ONDERLINGE OMWISSELBAARHEID DER ONDERDELEN

Een ander voordeel: De luchtgekoelde en watergekoelde motoren omvatten dezelfde en identische constructie elementen uitzondering gemaakt voor de cilinders en cylinderkoppen. Hierdoor kan de stock aan wisselstukken tot een minimum heurleid worden.

Het toepassingsveld van deze nieuwe reeks kleine motoren Mercedes-Benz is zeer uitgebreid daar zij ontworpen werden om overal te werken onder gelijk welke omstandigheden als krachtbron voor kleine lokomotieven, straatwalsen, kranen, excavatoren, scheepsmotoren, motorpompgroepen, elektrogeengroepen, en compressoraggregaten.

## DE MB 835. Ab.

Een nieuw model bij de motoren van groot vermogen.

Een 12 cilinder in V motor, met oplading van 1.450 PK bij 1.500 t-m. Deze nieuwe dieselmotor MB 835 Ab met supercharger heeft een boring van 190 mm en een slag van 230 mm zodat de totale cylinderinhoud 78,25 liter is, waarbij dient opgemerkt dat deze motor per cylinder dezelfde afmetingen heeft als de MB 839, ook hier is Daimler-Benz uitgegaan van het principe van onderlinge verwisselbaarheid der onderdelen.

De motoren MB 835 en 839 zijn analoog in hun conceptie.

Deze modellen werden vooral ontwikkeld voor de spoortraktie. Het vermogen volgens DIN 6279 «B» is 1.450 PK bij 1.500 t-m.

## VARIANTE VOOR SCHEPEN

Vermelden we nog als variante van deze motor het model met natuurlijke aanzuiging en met intercooler na de turbine. Het vermogen volgens DIN is 1.800 PK bij 1.500 t-m.

Dit model met turbolopbaan en intercooler komt vooral in gebruik als propulsie-eenheid voor schepen en snelboten en voor de aandrijving van generatoren.

## DE AANVOER IN SEPTEMBER 1961

SOORTEN	SEPTEMBER 1960			SEPTEMBER 1961		
	Hoeveelh. Kg	Waarde F	Gem. Pr. F/kg	Hoeveelh. Kg	Waarde F	Gem. Pr. F/kg
<b>1. Bodemvis</b>						
IJslanse kabeljauw	575.748	4.382.681	7,61	224.197	2.297.953	10,25
Andere kabeljauw	291.004	2.764.358	9,50	274.786	3.167.779	11,53
IJslanse schelvis	182.058	1.760.440	9,67	242.028	2.060.339	8,51
Andere schelvis	42.779	356.000	8,32	45.794	300.430	6,56
Koolvis	139.876	1.072.247	7,66	413.622	3.179.362	7,69
Wijting	214.872	1.134.119	5,28	438.137	2.129.393	4,86
Schol	379.984	3.107.564	8,18	258.839	2.434.250	9,40
Tong	302.920	12.090.460	39,91	277.550	10.986.719	39,58
Tarbot	66.524	1.807.190	27,16	61.123	1.930.600	31,59
Roggen	329.049	2.681.353	8,15	302.364	2.392.549	7,91
Overige	716.654	6.061.531	8,46	606.593	7.103.909	11,81
<b>Totaal</b>	<b>3.241.468</b>	<b>37.217.943</b>	<b>11,48</b>	<b>3.145.033</b>	<b>37.983.283</b>	<b>12,08</b>
<b>2. Pelagische vis</b>						
Haring	87.333	4.63.005	5,30	60.955	417.001	6,84
Makreel	9.945	47.765	4,80	27.371	111.930	4,09
Sprot	—	—	—	—	—	—
Overige	—	—	—	146	2.300	15,75
<b>Totaal</b>	<b>97.279</b>	<b>510.770</b>	<b>5,25</b>	<b>88.452</b>	<b>531.231</b>	<b>6,01</b>
<b>3. Schaal- en weekdieren</b>						
Garnalen	81.776	2.433.116	29,75	223.095	3.836.650	17,20
Overige	141.641	1.951.608	13,78	86.083	1.102.360	12,80
<b>Totaal</b>	<b>223.417</b>	<b>4.384.724</b>	<b>19,62</b>	<b>309.178</b>	<b>4.939.010</b>	<b>15,97</b>
<b>ALGEMEEN TOTAAL</b>	<b>3.562.163</b>	<b>42.113.437</b>	<b>11,82</b>	<b>3.542.663</b>	<b>43.453.524</b>	<b>12,27</b>

Het sekretariaat van de bedrijfsraad voor de Visserij deelt mede:

In de maand september 1961 werd in totaal 3.542.663 kg visprodukten aangevoerd voor een waarde van 43.453.524 F voor dezelfde maand van vorig jaar noteerde men een aanvoer van 3.562.163 kg of 42.113.437 F. Dit betekent een daling van de en een stijging van de opbrengst met 1.340.087 F of 3,2 %. De gemiddelde aanvoerprijs per kg liep dan ook op van 11,82 F tot 12,27 F

In vergelijking met september 1960 verminderde de aangevoerde hoeveelheid bodemvis in september 1961 met 96.435 kg, terwijl de opbrengst met 765.340 F toenam.

De aangevoerde hoeveelheid van IJslanse kabeljauw ander kabeljauw, schol, tong, tarbot, roggen en «overige» bodemvis verminderde, terwijl meer IJslanse schelvis koolvis en wijting werd aangebracht.

Ten overstaan van september 1960 liep de aanvoer van pelagische

vis in de zelfde maand van 1961 met 8.826 kg terug doch de waarde nam toe met 20.461 F. De haringvangsten waren geringer, doch er werd meer makreel aangevoerd.

De totale aangevoerde hoeveelheden schaal- en weekdieren steeg van 223.417 kg tot 309.178 kg en de opbrengst van 4.384.724 F tot 4.939.010 F. In deze categorie noteerde men een toename van de garnalvangsten (+ 141.319 kg of 1,4 mln F) en een terugloop van de aanvoer van overige schaal- en weekdieren.

# Onderzoeksraad VOOR DE Zeevaart

## Het vergaan van de O.244 «Philippe»

De onderzoeksraad kwam maandagmiddag bijeen te Oostende onder voorzitterschap van de h Vanercruyssen. Het ambt van openbaar ministerie werd waargenomen door rijkskommissaris Bentem.

Bij de aanvang van de zitting werd kennis gevend betreffende de aanvaring tussen de O.210 «Gamel-la» en de Duitse treiler RK 003 nabij het lichtschip Downsing op 3 augustus 1961.

De O.210 stond onder bevel van schipper Georges Vuleyn, die ter zitting zijn zeeverslag kwam bevestigen.

De raad kwam, na ondervraging van de getuigen, tot de bevinding dat, tijdens de periode, die de aanvaring tussen de O.210 en de Duitse treiler voorafging, schipper Vuleyn zijn schuld maakte aan verschuldigde beroepsfouten. Zo liet hij na een goede uitspraak te verzekeren terwijl ook het voorgeschreven aandachtsein niet gegeven werd. Ten slotte voerde de schipper niet de noodige bewegingen uit om in de mate van het mogelijke, een aanvaring te vermijden.

De raad, die evenwel de oprechtheid van de schipper tijdens het onderzoek in aanmerking nam, verwees schipper Vuleyn ten slotte tot een schorsing van 8 dagen.

## Aanvaring tussen de O.265 «Victoire-Roger» met de Franse treiler B.2820

Op 6-8-61 rond 13.15 u deed er zich op de visserij «Smalls» een aanvaring voor tussen de O.265 «Victoire-Roger» en de Franse treiler B.2820, ingevolge waarvan de O.265 lichte schade aan stuurboord achter verschansing opliep.

De O.265 toebehorende aan de h Antierens J. is een stalen Belgisch vissersvaartuig gebouwd in 1955 en

## Zeebrugs vissersvaartuig opgesleept

Vorige week moest de Z.562 van reder Balju van Knokke met defect naar IJmuiden opgesleept worden.

De schipper had niet beter gevonden dan zonder iemand te raad, plegen, de hulp in te roepen van de grootste Nederlandse sleepboot van IJmuiden, nl. «De Witte Zee».

Dit gebeurde op 22 mijl afstand van IJmuiden.

Hierop opmerkzaam gemaakt bij zijn aankomst aldaar, kreeg men voor antwoord: «Mijn baas heeft geld genoeg». Voor dergelijke geestesgesteldheid dient deze gemakkelijke kerel wel eens op de vingers getikt, daar de reder hiervan het slachtoffer is.

Een jonge matroos moest voor verzorging naar het hospitaal gevoerd worden, waarvoor 's avonds laat beroep gedaan werd op de Belgische konsul die, zoals naar gewoonte hulp verleende.

stond onder het bevel van de h Rouzée Raymond, 31 jaar oud en drager van het brevet van schipper 2e klas.

De raad nam kennis van van de scheepsverklaring neergelegd door betrokken schipper Rouzée Raymond.

«Op 13-7-61 te 11.45 u de haven van Oostende uitgevaren.

dat onze vissers hopelijk de volgende dagen meer geluk zullen hebben Op 16-7-61 te 17 u visserij aangevat in de omgeving van «Smalls» Op 21-7-61 de visserij verplaatst naar St Govans.

Op 24-7-61 visserij stopgezet en gestoomd te 21 u naar Milford haven. Op 25-7-61 te 3 u aangekomen in Milford haven.

Op 27-7-61 te 6 u Milfordhaven verlaten na verkoop van visvangst. Op 27-7-61 te 12 u terug de visserij aangevat aan de «Smalls»

Op 6-8-61 te 12.30 u werd de korre Sb. zijde ingehaald in positie 51°06' N-0°20' W. (decca-positie). Na de vis uit de kuil gedaan te hebben werd dezelfde korre terug te water gelaten. Na dit manoeuvre werd koers gezet N. over, vlucht 2 1/2 mijl. Ikzelf stond aan het roer met de bemanning aan dek.

Ik zag een motortreiler, die ten opzichte van mijn schip, in S.S.E. lag en N.W. over korde op een afstand van circa 200 meter en die steeds dezelfde koers behield alsook zijn vlucht. Ik heb dan Bb. roer gegeven en motor bijgezet tot mijn koers N.W. was, zoals het olopend vaartuig. Niettegenstaande mijn manoeuvre, werd ik aangevaren aan Sb. achter ter hoogte van de achterste kam. Met zijn Bb. boeg werd deze aanvaring veroorzaakt, dat was te 13.15 u.

Geen fluitsignalen werden door mij noch aan boord van het aanvarend schip, die de G.2820 van Boulogne was, gegeven.

De B.2820 heeft zijn koers voortgezet zonder zich om mij te bekommeren. De bescherming Sb. zijde werd ingedrukt op een lengte van ± 3 meter en een stut geplooid.

Gezien de schade geen gevaar op levende noch aan bemanning noch aan schip, werd de visserij voort uitgeoefend tot op 6-8-61 te 21 u. Koers gezet naar de thuishaven alwaar aangekomen op 6-8-61 te 22.30 uur.

Ter Openbare Terechting van 4 oktober 1961 nam de Raad betrokken schipper Rouzée Raymond in verhoor, die de inhoud van zijn scheepsverklaring bevestigde.

Na de h Rijkskommissaris te hebben gehoord in zijn vorderingen en alles grondig te hebben overwogen, komt de raad tot de konklusie dat, in de ogenblikken die de aanvaring die zich op 6-8-61 tussen de O.265 «Victoire-Roger» en de Franse treiler B.2820, vooraf gingen, schipper Rouzée Raymond zich heeft schuldig gemaakt

aan de volgende beroepsfouten:

1) Overtreding van art. 84 van het Zeevaartinspektiereglement het niet klaar houden voor onmiddellijk gebruik van de fluit.

2) Overtreding van regelen 28 en 29 van het Internationaal Reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, door het niet geven van het voorgeschreven aandachtsein en van het sein voorzien van de koerswijziging naar bakboord, en door veronachtzaming van de voorzorgsmaatregelen welke volgens het gewone zeemansgebruik geboden waren.

Om die redenen doch in acht nemend de oprechtheid van betrokken schipper in de loop van het onderzoek, alsook het feit dat hij uit onderhavig geval een zekere lering heeft getrokken, spreekt de Raad tegen betrokken schipper Rouzée Raymond een vermaning uit en verwijst hem in de gerechtskosten.

## Werd de O.244 door grondzee verrast?

Ten slotte werd de zaak betreffende het vergaan van de O.244 «Philippe» op 21 oktober 1961 opgeroepen.

Aan boord bevond zich een vierkoppige bemanning, toen de O.244 op 10 oktober de haven van Oostende verliet.

De zeevaartinspektie had een bewijs van zeewaardigheid afgeleverd, dat nog geldig was tot juli 1962.

Schipper Roger Durie, die tevens een brevet eerste klas bezit, verklaarde ter zitting dat men spijt zware zee, nog de visvangst had blijven bedrijven. Er werd een goede vangst geboekt en men maakte aanstalten om koers te zetten naar de thuishaven. Plots werd de O.244 verrast door een zware grondzee, waardoor een ernstig lek ontstond in de bakboordzijde van de achterboeg. Na amper vijftien minuten stond de keerkoppeling van het vluchtwiel reeds onder water.

Bovendien geraakten de radiofonische uitzendpost en één van de pompen buiten werking. Toen dan, spijt alle inspanningen, de motor ten slotte onder water liep en stil viel, besefte de schipper pas dat zijn schip reddeloos verloren was. Zijn schip reddeloos verloren was.

Bij hoge zee kon de bemanning dank zij een oplosbaar vlot ten slotte door de Z.537 opgepikt worden.

Tijdens zijn verdere ondervraging gaf schipper Vuleyn toe, dat de O.244 reeds water maakte tijdens de voorgaande reis. Hij meldde zulks aan de reder, die het vaartuig op de kuisbank liet trekken met het oog op de nodige herstellingswerken, daar de slip naar het schijnt niet vrij was. Tijdens de daaropvolgende reis, stelde de schipper vast, dat weinig of geen water meer in de achterboeg drong. Naderhand werden de verklaringen van schipper Vuleyn bevestigd door de bemanningsleden Jean Calcoen, André Missiaen en Daniël Bartholomeus.

De zaak zal later voortgezet worden.

## Propagandawerking J. Terryn november 1961

4 november Normalschool St Amandsberg 1 stj. A

7 november : voordracht mosselen te Roeselare, 's avonds.

8 november : Brugse Poort, theorie en praktijk mosselen

12 november : propaganda VTB-konserven.

13 november : Normalschool St Amandsberg 1stj. B

14 november : Gemeenteschool St Amandsberg, platvis theorie en praktijk.

15 november : propagandareis naar Assenede met voordracht.

18 november : Brugse Poort, platvis, theorie en praktijk.

21 november : Gemeenteschool St Amandsberg, ronde vis theorie en praktijk.

22 november : Meulestede 4e graad praktijk konserven.

25 november : onderwijzerskorps St Amandsberg, theorie en praktijk met oesters.

27 november : onderwijzerskorps Gent theorie en praktijk met oesters.

28 november : Huishoudschool Burgstraat Gent, praktijk met konserven en vis.

29 november : voordracht te St Amandsberg over konserven.

30 november : Huishoudschool Burgstraat, Gent, praktijk.

## OOK DINSDAG HARING OP DE MARKT

Dinsdag waren de haringvissers eveneens aan de afslag. De vangsten waren evenwel kleiner dan op maandag. De prijzen waren hoger en stegen opnieuw tot 430 F. De laagste prijs was 383 F per ben. De vangsten waren zoals gezegd veel kleiner en schommelden van 25 bennen voor de O.135—O.200 naar 220 bennen voor de O.283—O.284. Dit laatste koppel bereikte ook de hoogste uitslag : 80.900 F hetgeen ongetwijfeld zeer goed is na één dag. Naar de prijzen te oordelen is de vraag naar haring voor het ogenblik groter dan het aanbod zo-

## HARINGSHAAI TE OOSTENDE AANGEVOERD

Door de Z.543 werd op de maandagmarkt een haringshaai of latour aangevoerd. Het besteje woog niet minder dan 102 kg en werd verkocht aan 39 F per kg. De handelaar die voor deze nogal zeldzame vis 3.978 F betaalde was dhr Fauconnier uit Luik. Nu het winterharingseizoen volop werd ingezet mogen toch wat meer zulke visen worden verwacht. De prijs schommelt steeds rond de 30 à 45 F.

## Eerste winterharing op de Oostendse markt

Nadat vorige week door de kustvissers reeds enkele bennen haring werden binnengebracht werden maandag de eerste grotere vangsten door de middenslagvisserij in de afslag gebracht. Stormweer was de oorzaak dat niet eerder winterharing kon worden aangevoerd, de schepen konden inderdaad niet uitvaren.

Maandagmorgen werden de eerste vangsten verkocht te 7 u. Deze werden gebracht door de O.127—O.153 (293 bennen), de O.191—O.312 (253 bennen) en de O.249—O.115 (185 bennen).

De totale aanvoer bestond die eerste dag uit 70.000 kg volle haring die verkocht werden voor 488.990 F

hetzij aan 6,98 F per kg. Deze prijs is zeker niet te versmaden al moet ook niet van topprijzen gesproken worden, de aanvoer tot op heden in aanmerking genomen.

De opbrengsten per koppel schommelden van 28.238 F voor de O.135—O.200 naar 112.050 F voor de O.127—O.153.

# VERHOOGING DER HUURPRIJZEN VOOR PAKHUIZEN IN OOSTENDSE VISMIJN

**Een ongepaste maatregel — Waarvoor dient nog de Vissershavenkommissie? — De visserij en de visgroothandel voor de stad een melkkoe, die uitgezogen wordt**

We hebben in deze kolommen al dikwijls gewezen op het feit dat noch het vorig noch het huidige voor de visserij en de vishandel al iets gedaan hebben, tenzij vissers, reders en visgroothandelaars als rijke «Cresus» te beschouwen en in plaats van de visnijverheid te helpen, ze regelrecht naar de ondergang te leiden.

Wanneer er dan nog beslissingen genomen worden, dan zijn ze werkelijk beschamend en wordt niet het minste rekening gehouden met het groot belang welke de visserij voor Oostende betekent.

Zo tracht men uit alles aldaar groot geld te slaan, terwijl het triestig is te moeten vaststellen, hoe in talrijke sectoren van het gemeentebestuur misbruiken blijven bestaan en niet uitgeroeid worden uit vrees voor enkele stemmen zodat miljoenen nutteloos de nek worden omgedraaid.

Na het takseren van al de auto's welke de vismijn aandoen, overwegende dat de vissershaven, de mijn en de kantiene miljoenen winst opbrengen, vindt men er nu weer het middel op om de pakhuisen welke al duur genoeg betaald worden van minstens 25 % in prijs te verhogen.

De schepen van de vissershaven beweert dit punt in de vissershavenkommissie besproken te hebben.

Dit is onwaar en het stond zelfs niet op de dagorde van de laatste zitting.

Als de visserij vraagt de dokrechten te zien-toepassen per abonnement, zoals in de handelshaven kan het niet, maar voor Cockerill wel. Voor de slipway zijn er tarieven per 24 uur, maar het gebeurt dat op dezelfde slip, drie schepen komen in één dag, die telkens voor 24 uur betalen.

Belgische vissersvaartuigen en vreemde betalen een vismijnrecht. Vis ingevoerd per kamion door een paar bevoorrechte handelaars betaalt niets, enz, maar Belgische vis door Belgen aangevoerd wordt zwaar belast.

Als men vraagt de vismijn te laten uitbaten in coöperatieve vorm, zoals in Boulogne, Lorient, Cuxhaven enz. kan het niet omdat de stad niet alleen miljoenen winst opdraagt, aan mijn, dok, sluis, slipway, pakhuis en restaurant, maar daarenboven op het in die nijverheid tewerkgestelde personeel en hun machines, taksen legt.

## IN DE GEMEENTERAAD

Euiten weten van de belanghebbenden, werd vrijdag de gemeenteraad plots geroepen om de huur der pakhuisen te zien verhogen van minstens 25 %.

Wie zal dat betalen? De visser! En dat noemt men de visserij en visgroothandel helpen in de zware crisis welke men doormaakt!

Het is voldoende dat de heren van het stadsbestuur een nieuw schip zien bouwen met 70 à 90 th krediet van de Staat, of men denkt dat er groot geld gewonnen werd.

Het is voldoende dat men een besomming van een miljoen ziet maken of men spreekt van grote winsten en miljonairs.

## OPZEG

Voor de gemeenteraad geraadpleegd werd, kreeg elke huurder van pakhuisen bericht dat de huidige pacht op 1 februari 1962 een einde neemt.

Dergelijke handelwijze verwekt algemene misnoegdheid op een ogenblik dat elkeen moet trachten

de huidige crisis te boven te komen.

Vooraleer op goed valle het uit de visserij zo te belasten, zou de stad beter doen eens na te gaan wat in andere landen voor de bloei van de nijverheid gedaan wordt en wat hier kan verwezenlijkt in het belang van allen. Maar dat zou niet meer toelaten de melkkoe uit te zuigen.

Dat men ons niet meer kome vertellen, dat de visserij aan de stadskas geld kost, zoals een politieker het onlangs durfde zeggen.

Wij zijn bereid de rekening te maken!

## KRACHTDADIG PROTEST

Vanwege de rederscentrale werd tegen deze verhoging en handelwijze krachtdadig protest aangetekend. Ook de visgroothandel deed het.

En het is te hopen dat beide organismen het daarbij niet zullen laten en zullen bewijzen, dat het stadsdeficit door slecht beheer van weleer en thans zonder de minste beredenering voortgezet, niet door 'n deel van de bevolking dient goedge maakt, maar wel door elkeen.

Waar men geld kan slaan zoals op parkeren in plaats van «go karing» en zoveel andere aangelegenheden doet men het niet.

We betreuren daarom ten zeerste deze verdere gang van zaken, die een derde van de werkzaamste bevolking van Oostende op de meest onrechtvaardige wijze treft.

P Vandenbergh

## Berichten van de Rederscentrale

Terugbetaling opvangfonds vis 1959 en 1960

Wanneer in 1960 de heer Minister van Landbouw de wens uitdrukte dat de reder zijn aandeel in de financiering van de opvangregeling zou nemen, kon elkeen zich met dit principe verenigen.

We wisten immers dat zulks zou gevraagd worden na een zekere tijdsperiode, de moeilijkheden in Kongo welke aan de Belgische zouterijen en of drogerijen een belangrijk afzetgebied ontzegden, een crisis in de vismeelindustrie ingevolge de ongelimiteerde invoer van Peruviaans vismeel, de konkurentie op de Franse markt voor de afnemers van vis bestemd voor forellen en of nertskekerijen, waren puist op dat moment aan de orde van de dag. Er kon niet voorzien worden welke de evolutie van

de markt zou zijn en het was dienengevolge niet mogelijk te voorspellen in welke mate de opvangregeling zou moeten spelen.

Het jaar 1961 is een gunstig jaar gebleken voor de opvangregeling. Van het begin van dit jaar wordt dan ook overwogen de batige saldi van het opvangfonds voor vis voor de jaren 1959 en 1960 terug te betalen.

Aldus heeft de beheerraad beslist deze bedragen uit te keren aan de betrokken pro rata van de gestorte bijdragen en wel op 15 november 1961.

Al onze leden zullen tijdig aan de hand van een persoonlijk schrijven ingelicht worden nopens de praktische schikkingen in dit verband.

VOORBIJE WEEK

VOOR DE

KUSTVISSERIJ

De voorbije week is voor de kustvissers niet bijzonder gunstig geweest. Er kon niet regelmatig worden uitgevaren wegens het ongunstig weer. Voor de garnaalvissers was het toch nog iets en er werd op vijf van de zes dagen garnaal aangevoerd. In totaal bedroeg de garnaalaanvoer van 24 tot en met 30 oktober : 6.807 kg, deze werden verkocht voor 149.649 F hetgeen 'n gemiddelde prijs geeft van 21,98 F. De prijs was dus zoals voorzien iets hoger dan verleden week. De vangsten per schip blijven zeer goed al is het cijfer onder de 100 kg gedaald. Toch kon per schip nog en gemiddelde vangst van 95 kg worden bereikt wat verkocht aan de hogere prijzen nog een zeer goed resultaat gaf : 2.107 F gemiddelde opbrengst per schip. De grootste aanvoer werd maandag genoteerd toen 23 schepen 2.705 kg binnenbrachten. De prijzen waren het hoogst op 25 okt., het laagst op 30 oktober.

De sproutvissers kenden een zeer slechte week. De vangsten waren op de dagen dat kon gevaren worden zeer klein zodat er niets te verdienen viel voor deze mensen. Bovendien op garnaal en sprout gingen ook nog enkele kustvaartuigen op vis jagen en dit met goed gevolg. De vis die gebracht werd kreeg hoge prijzen zodat de opbrengsten hier zeer goed waren.

## VISSERIJNIEUWS

UIT

## NIUWPOORT

### GOEDE PALINGVANGSTEN —

De Nieuwpoortse palingvangers, beter gekend als de «schuittvissers» kennen hun jaarlijkse bedrijvigheid. In tal van omringende vaarten kan men hen gade slaan, terwijl zij druk bezig zijn met een groot kruisnet. Met valavond trekken zij er op uit om tijdens de nacht in de visrijke waters de palingvisserij te beoefenen. Dit jaar schijnt het een uitzonderlijk goed palingjaar te worden. Rijke vangsten ten alle kante gemeld. Melding wordt gemaakt dat een palingvisser tijdens één nacht ruim 100 kg paling had gevangen. Nieuwpoort is werkelijk het Paradijs der Hengelaars. — N

### RUSTBANKEN GEPLAATST —

Door het mijnbestuur werd aan het stadsbestuur enige dagen geleden een vraag gericht om het aantal banken ter hoogte van de stedelijke vismijn uit te breiden. Gezien de gegrondheid van deze vraag heeft de stedelijke technische dienst aan dit werk verzoek volstaan. Aldus zullen de koutende oude vissers, op gemakkelijke wijze het gedoe langs de haven kunnen volgen. — N

# N. 806 «Vertrouwen» opgeleid door Britse Kustwachter

## Verwarde uitleg van Britse vissers op het Gerechtshof

De N.806 «Vertrouwen» van reder Plaetevoet Roger uit Nieuwpoort werd op vrijdag 27 oktober jl. in de haven van Yarmouth aangehouden door een Britse kustwachter. De N.806 werd er van verdacht de visserij bedreven te hebben binnen de Britse 3 mijl visserijzone.

De N.806 «Vertrouwen» was op zaterdag 21 oktober re Nieuwpoortse vissershaven uitgevaren met bestemming naar de visserijgronden. Na de visserij bedreven te hebben zette het vaartuig koers naar de Britse vissershaven van Yarmouth waar aangekomen werd op 27 oktober.

Het vaartuig lag zowat een 6 uur in de voormelde haven toen zij plots aangehouden werden door een Britse kustwachter onder beschuldiging van onwettige visserijbedrijvigheid binnen de Britse 3 mijl zone.

Een Brits vissersvaartuig had de N.806 inderdaad opgemerkt binnen de Britse visserijzones op 17 september jl. en had terstonds de diensten van de kustwacht verwittigd, die de eerste gelegenheid te baat namen om de Nieuwpoortse eenheid aan te houden.

Zaterdag 28 oktober verscheen de reder-schipper dan voor de Britse rechtbank om er veroordeeld te worden tot een boete van £ 25 en ruim £ 9 voor gemaakte onkosten.

Op deze zitting waren twee vissers aanwezig die als getuigen optraden. De ene visser wist met zekerheid te verklaren dat de N.806 de visserij bedreef terwijl de ander mededeelde dat het betrokken vaartuig niet viste maar gewoon vaarde. Ook een lid van de Kustwacht had op bewuste datum binnen de driemijlzone een vissersvaartuig gezien van vreemde nationaliteit zonder dit evenwel met zekerheid te kunnen identificieren, terwijl hij evenmin wist te verklaren of het vaartuig al dan niet viste.

Naar de schipper-eigenaar de h Plaetevoet ons wist te vertellen zou een officier van de Britse kustwacht verklaard hebben dat de N.806 volledig onschuldig veroordeeld werd. Hij had er evenwel op aangedrongen dat de schipper over deze zaak niets zou reppen in eigen visserijmiddelen, uit vrees dat hierdoor ernstige geschillen zouden ontstaan tussen de vissers van beide nationaliteiten.

De h Plaetevoet legde klacht neer bij de betrokken Belgische diensten.

Het spijt ons dat wij hier andermaal een geval moeten belichten dat typisch is voor de toestanden welke thans heersen tussen onze vissers en hun Britse kollegas. Wij achten het dan ook onze plicht onze vissers te waarschuwen de grootste voorzichtigheid aan de dag te leggen want de Britten zullen niets onverlet laten alle overtreders op te leiden, temeer daar zij thans met alle macht aandringen bij hun ministerie om een uitbreiding van hun visserijzones. — B

# Nederlandse stem over de haven van Nieuwpoort

Sedert een klein jaar, wordt in de Westhoek en vooral te Nieuwpoort druk gesproken over het streven om de haven van Nieuwpoort om te vormen tot de voornaamste petroleumhaven van gans West-Europa. Hierbij steunt men zich vooral op het feit dat voor de rede van Nieuwpoort er zich een natuurlijke diepte bevindt, die de grootste is van gans de Belgische kust. Op deze plaats kunnen zonder enige moeilijkheden de grootste tankers ter wereld komen. Wat meer is, zelfs de reuze tankers die meer en meer door de petroleummaatschappijen worden besteld of voorop gesteld worden, zouden Nieuwpoort kunnen aandoen.

Het project zou dan ook een Voorhaven voorzien, van waaruit pipe lines naar het Nieuwpoorts vasteland zouden lopen.

Onnodig gezegd dat voor het ogenblik druk achter de schermen wordt gevochten, want zowel Antwerpen als Zeebrugge zien plotseling in het kleine «Nieuwpoort» een tegenstander van belang. Het is kenschetsend dat de traditionele rivalen Zeebrugge en Antwerpen, nu opeens eensgezind zijn. In de Westhoek zelf, werd reeds een actie-komité ingericht, dat als taak stelt een streekstudie te maken, om de voordelen van dergelijke voor-

# Hoe werden de Z.529 en O.244 gekeurd ?

Vrijdag 20 oktober voer de Z.529 van Begijn Nicolas de haven van Zeebrugge uit na meer dan vier maanden met defekt in de haven van Zeebrugge vertoefd te hebben. Men zou eerst het vaartuig verkopen, daarna herstelde men het toch maar dan op zo'n manier dat het vorige week bij hoogdringenheid de haven van IJmuiden moest binnengesleept worden om er in het droge dok op slip geplaatst te worden, daar veel water in het schip kwam.

De verzekering had nochtans de reder verboden zijn schip naar zee te laten gaan zonder nazicht van experts. De reder verleende niet de minste aandacht aan deze waarschuwing en liet het schip toch

op vrijdag 28 oktober te 14.30 u afvaren met het gekende gevolg. Wij vragen ons af of het waar is dat de zeevaartinspektie hiervoor de toelating verleende.

Hetzelfde geldt immers voor de O.244, waarvan de schipper tijdens de reis waarin het zonk, langs de radio te 16 u mededeelde, dat het schip water maakte lijk een «hazemond» en dat het zijn keel uit hing zo te moeten varen.

Ook hier was de vorige reis vastgesteld, dat het schip water maakte. Dit is door de schipper erkend.

Op de slip niet kunnende werd het schip op de kuisbank gestoken, waar het hersteld werd in voorwaarden welke allesbehalve als goed kan bestempelen.

De vraag wordt gesteld of de zeevaartinspektie tijdens die herstellingen het schip behoorlijk op de kuisbank nazag en indien ja, hoe het komt dat dit nazicht zo is geschied, dat het tijdens zijn laatste reis nog water maakte, zodat bij het minste slechte weder onvermijdelijk enger dingen konden gebeuren.

Werd de keuring die anders zo streng is, op die twee oude schepen naar behoren gedaan ?

Wij stellen de vraag.

## Vissersvaartuig loopt stormschade op

Het Nieuwpoortse middenslagvaartuig N.7 «Christiaan» die onder bevel van schipper André Van Craeynest de visserij uitoefende op de visgronden van Smiths Knoll, kreeg met zware storm af te rekenen. Het vaartuig liep hierbij schade op aan de bazuinzeil, die, die eerst gescheurd, en even later afgerukt werd. De schipper kon echter het vaartuig veilig in de thuishaven loodsen. — N

## PAKKETBOTEN

### OOSTENDE - DOVER

#### UURTABEL

voor de week van 5-11-61 tot 11-11-61  
voor de week van 29-10-61 tot 4-11-61

#### PASSAGIERSBOTEN

**Afvaarten uit Oostende :**  
- alle dagen te 10 u (1) en te 15 u (2)

**Afvaarten uit Dover :**  
- alle dagen te 11.10 u (3) en te 16.10 u (1)

(1) vervoert ook auto's  
(2) vervoert ook auto's op 6, 8, 9 en 11-11-61  
(3) vervoert ook auto's op 5, 7, 9 en 10-11-61

#### CAR-FERRIES

**Afvaarten uit Oostende :**  
- op 5, 7 en 10-11-61 te 13.45 u

**Afvaarten uit Dover :**  
- op 6, 8 en 11-11-61 te 11.15 u

## Zware schade aan machinekamer NIEUWPOORTS VISSERSVAARTUIG IN BRAND

Reder Henri Pyson van de N.710 «Zeemansblik» overkwam een hachelijk avontuur toen zijn vaartuig in volle zee plots vuur vatte. Dank zij de koelbloedigheid van de schipper werd een ware ramp vermeden.

Enkele minuten nadat de scheepsjongen 't ruim had verlaten bemerkte de bemanning dat de machinekamer met een dikke rookwolk gevuld was. Het plafond van de machinekamer had vuur ge-

vat. Henri Pyson en de bemanning hadden opgemerkt dat de vlammen van achter het schakelbord uitsloegen waar 28 elektrische leidingen verzameld zijn. Onmiddellijk werd met de brandweerspuit de brand bestreden doch wegens de grote uitbreiding kon het vuur niet gedoofd worden.

Toen werd de reserve brandweerspuit erbij gehaald en ten slotte kon het vuur overmeesterd worden. De machinekamer was reeds zwaar geteisterd.

haven bekend te maken.

Waar velen, zelfs in de streek dachten te doen hebben, met een onzinnig plan, blijkt echter reeds meer en meer dat ook het buitenland het mogelijke project van een Voorhaven te Nieuwpoort volgt.

Zopas werd op uitnodiging van het Algemeen Nederlands Verbond 't Vlaams Economisch Verbond, en de Vlaamse Ingenieursvereniging, door de h Dr Albert Van de Pael uit Breda - een sprekeurt gehouden over «Delta-Werken». Spreker raakte, tot verwondering van iedereen, ook het probleem van de Nieuwpoortse Voorhaven aan. Hij beklemtoonde dat het Europa van morgen, streeft om de zware industrie te vestigen bij een uitweg op zee. Als een donderslag aan de klare hemel, en tot veldbazing van meerdere toehoorders, verklaarde hij dat Zeebrugge ongeschikt is om een grote rol te spelen, door de aanhoudende verzanding. Het Nieuwpoortse project noemde hij zelfs een troef, ten goede van gans België en ook in Benelux-verband geen cliëkjessgeest mag volgen. Indien de Vlamingen le lang wachten, zouden zij alle troeven overlatten aan Duinkerke.

Het hoeft niet gezegd dat deze redevoering van een persoon die als buitenstaander zeker objectief mag worden genoemd, grote weerklank vindt in de Westhoek.

Voor personen die reeds zolang streven voor een project, welke gans het land zou ten goede komen, betekent dit een stimulans om hun werking voort te zetten.

## Schipper in aangezicht gewond

Tijdens de visserij werd Jan Calcoen, schipper van het middenslagvaartuig N. 762 «O.L.V. Ter Duinen» van Rafaël Vercouter in het aangezicht gewond. Bij het aan het roer staan kreeg de schipper plots het roerwiel in volle gelaat, zodat hierdoor aan de linkerwang een groot gezwel ontstond. Het slachtoffer diende bij zijn thuiskomst een dokter te raadplegen. — N

# Buitenlandse berichten

## Noorwegen bekleedt de eerste plaats in de Europese visserij-industrie

(vervolg)

### II. PROFESSIONELE ORGANISATIE :

De verkooporganisaties in de visserij, die samenwerkende verenigingen zijn, staan in voor omzeggens de verkoop van de visprodukten op al de binnenlandse markten. Dit monopolie, dat wetsbescherming geniet, verplicht praktisch de viskopers alle verhandelingen te laten geschieden door tussenkomst van deze coöperatieve instellingen, zelfs al gaat het om produkten welke voor de verwerkingsindustrie bestemd zijn.

Er bestaan verkoopsgroeperingen voor ieder der voornaamste soorten afzonderlijk en dit in ieder kustprovincie.

De onkosten welke dienen gedragen te worden door deze instellingen worden gedekt door de bijdragen welke afgehouden worden van de vissers en kopers. De coöperatieve inrichters oefenen tevens toezicht uit op een gedeelte van de verwerkingsindustrie.

In Noorwegen bestaan er geen grote rederijen, zoals dit ondermeer in Frankrijk en vooral in Duitsland het geval is. Dit vindt de oorzaak in het feit dat enkel de personen die effectief de visserij bedrijven gerechtigd waren eigenaar te zijn van vissersvaartuigen.

### BESCHIKBARE MIDDELEN

#### A. DE VISSERSHAVENS EN DE UITRUSTINGEN

De visserhavens zijn uitermate zeer talrijk langsheen de Noorse kust. Geen enkel haven heeft echter een uitgesproken overheersend karakter, noch voor wat de aanvoeren betreft, noch voor de sterkte van de vloot.

Zo kunnen wij ondermeer vermelden (in de richting Zuid-Noord) Draman - Kristiansund - Stavan-ger - Bergen - Alesund - Trondheim - Namsos - Narvik - Harstad (in de Lofoten) - Tromsø - Ham-merfest en Vadso.

De drie laatst vernoemde havens

welke gelegen zijn in de provincie Finmark hebben hun activiteiten voortdurend zien toenemen. Deze uitbreiding dient wel in hoofdzaak toegewezen te worden aan verplaatsing van de visbanken in meer Noordelijke richting.

Het is in de havens gelegen tussen de Sognefjord, ten Noorden van Bergen en Alesund dat de meeste haring wordt aangevoerd, nl. 2/3 van de totale produktie. Hier dient nog bijgevoegd dat de haringvisserij meer dan de helft vertegenwoordigt van de totale visproduktie.

Genomen naar de belangrijkheid komt de streek van Finmark, in het uiterste Noorden van het land op de tweede plaats. Deze streek is vooral gekend o mde rijke aanvoeren van kabeljauw, schelvis en koolvis.

Na Finmark komen dan de Lofoten-eilanden en de distrikten van Narvik en Tromsø. In deze streken bestaan de vangsten hoofdzakelijk uit haring, kabeljauw en koolvis.

90 % van de Norse vangsten komen uit deze drie regionen, gelegen tussen de 61e en 71e parallel.

Een delegatie heeft tamelijk langdurig de haven van Bergen bezocht. Deze haven beschikt over een uitgestrekte kade, die uitzonderlijk goed beschermd is tegen de weersomstandigheden, en waar tevens grote vriesopslagplaatsen werden opgetrokken. Bergen is verder via de spoorweg rechtstreeks met Oslo verbonden, en staat bijgevolg in voor het grootste gedeelte van de bevoorrading van de hoofdstad.

Anderzijds is het belangrijk centrum voor de uitvoer van visprodukten welke bestemd zijn voor de Britse, Duitse of Franse markten.

#### B. VLOOT

De Noorse vissersvloot omvatte op 1 november 1959 in het totaal 41.427 eenheden. Hiervan waren er 12.718 overdekte vaartuigen en 28.118 open boten. Het aantal ijzeren vaartuigen dat thans een uitermate snelle uitbreiding kent, bedroeg op hetzelfde tijdstip 448 eenheden.

Gezien het feit dat alle vissershavens betrekkelijk dicht gelegen zijn bij de traditionele bevestigde gronden bestaat het grootste gedeelte van de Noorse vissersvloot

uit eenheden met een kleine tonnage.

De 59.526 eenheden welke aangedreven werden door een motor, hetzij het gedekte of open eenheden waren, werd in 1958 als volgt ingedeeld op grond van de lengte :

— minder dan 30 voet :	29.121
— tussen 30 en 59 voet :	8.870
— tussen 60 en 89 voet :	1.036
— meer dan 90 voet :	500

De totale bruto-tonnage van de vissersvloot, steeds op hetzelfde tijdstip bedroeg 382.576 ton. Hier van vertegenwoordigden de gedekte eenheden het grootste gedeelte met 305.652 ton.

De Noorse vloot is eerder verouderd en dan speciaal de ijzeren eenheden. De gemiddelde ouderdom van de Noorse vloot bedraagt 27 à 29 jaar ?

De open boten zijn merklijk jonger : ongeveer 16 jaar.

Een volledige heraanpassing en vernieuwing dringt zich dan ook op. Hiervoor werd een nieuw fonds gekreëerd teneinde de vissers tegemoet te komen. Het is inderdaad een vaststaand feit dat de meeste vissers, om niet te zeggen allen, niet over de financiële middelen beschikken om nieuwe eenheden te bouwen.

#### C. VISSERS

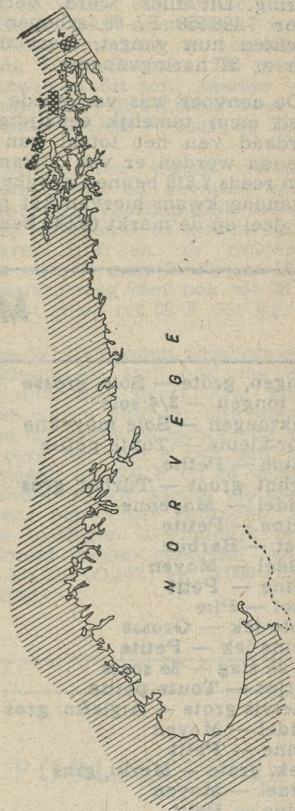
In 1958 waren er in Noorwegen ongeveer 76.000 vissers.

De rekrutering van de vissers, die 5 % vertegenwoordigen van de actieve bevolking van het land wordt steeds meer en meer moeilijk. Oorzaak hiervan is de onvoldoende vergoeding voor een dergelijk zware arbeid.

De vergoeding is ten andere zeer verschillend naar gelang de types der verschillende vissersvaartuigen zij is veel hoger gelegen dan deze van de industriële sektor voor het personeel der grote trawlers : 16.000 kronen per jaar. Hiertegenover ligt ze veel lager voor de bemanning van de kleinere eenheden

De tendenz van de overheden en reders is dan ook afgestemd op een aanmoediging voor het bouwen van visserseenheden van 300 à 700 bruto-tonnage. Een speciaal aksent wordt hierbij dan nog gelegd op het bouwen van hektrawlers.

O mdeze redenen en ook wegens de ontvolking van de kustwateren mag men zich binnen een zeer we- nig tijd aan een volledige omme-



De kusten van Noorwegen. Bovenaan de vier visserijzones voorbehouden aan de Britse trawlers ingevolge de Brits-Noorse visserijovereenkomst.

keer van de Noorse vissersvloot verwachten.

#### D. PRODUKTIE

De totale van de visserijindustrie (met inbegrip van de wieren, kuit, levers enz...) bedroeg in 1959 1.370.000 ton, hetzij een verhoging van 10 % in vergelijking met vorig jaar ? De vertegenwoordigende waarde van deze produktie bedroeg bij de ontlading 665.000.000 Noorse kronen (4.650.000.000 Belg. Frank) zodat ook de waarde een vermeerdering onderging van 82.000.000 kronen tegenover het vorig jaar. Ondanks deze toename is de totale produktie van 1959 nog heel wat lager gelegen dan deze welke geboekt werd in 1956. In dit jaar bedroeg de totale produktie waarde van 711.000.000 kronen.

(vervolg toekomstige week)

# 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 het vergelijken van de prijzen.

— 0 —

Een verkoopweek met slechts twee werkelijke verkoopdagen. Vandaar nogal veel vis op de maandmarkt, maar daarentegen zeer kleine aanvoer op de dinsdagmarkt. Toch was de totale aanvoer deze week groter dan de voorgaande weken. Ze bestond uit 0.685 bennen vis, 28400 kg tong en 106.955 kg haring. Dit alles werd verkocht voor 7.198.558 F. 68 schepen verkochten hun vangst, hiervan waren er 32 haringvaarders.

De aanvoer was van goede kwaliteit maar tamelijk eenzijdig. Inderdaad van het totaal van 9700 bennen werden er van IJsland alleen reeds 7.815 bennen aangevoerd. Maandag kwam hiervan het grootste deel op de markt (5.045 bennen)

uit acht vangsten. Voor de totale aanvoer waren niet minder dan twaalf schepen nodig waaruit blijkt dat de vangsten per schip weer miniem geweest zijn. De prijzen voor IJslandse vissoorten bleven op een hoog peil met uitzondering voor sommige kleine soorten als wijting. Deze soort moest woensdag zelfs in nogal belangrijke mate worden opgevangen. Kabeljauw kreeg weer bestendig boven de 1000 F evenals grote schelvis. De kleine vangsten waren evenwel oorzaak dat verschillende opbrengsten niet renderend waren. Ze schommelden van 157.000 F voor de O.282 naar 618.097 F voor de O.294.

De Noordzeevangsten waren zeer gering en konden, ook al werden ze zeer duur verkocht geen renderende opbrengst verzekeren aan de reders. Witte kabeljauw was dinsdag het duurst toen tot 1500 F werd betaald. De totale aanvoer uit drie vangsten bestond uit 680 bennen vis. De opbrengsten schommelden van 65.000 F voor de O.295 naar 130.000 F voor de Z.425. Slechts

twee Kanaalschepen, ieder toch met een goed verzorgde vangst. Kanaalvis werd ook duur verkocht zodat de totale aanvoer die bestond uit 300 Bennen vis en 800 kg tong nog renderende opbrengsten gaf die schommelden van 102.000 naar 201.000 F (Z.581—Z.543).

Voor de Witte Bankers was het over het algemeen een gunstige week. Er kwamen negen schepen van deze visgrond verkopen met een totale vangst van 350 bennen vis en 25.600 kg tong. Vooral dinsdag werden mooie opbrengsten bereikt, dit nochtans na zeer korte reizen. De tongvangsten zijn zeer toegenomen terwijl de bijvangsten op een redelijk peil blijven. De vangsten tong bestaan vooral uit kleine sortering die dan ook het goedkoopst verkocht worden. Deze sorteringen waren merkelijk goedkoper dan verleden week. Toch zeer mooie opbrengsten gaande van 84.170 F voor de Z.290 naar 204.000 F voor de Z.547.

Een vangst van de Oost bracht

60 bennen vis en 1.000 kg tong in de markt, dit bracht aan de Z.530 een bevredigende opbrengst op van 79.000 F. Platvis was op beide verkoopdagen bijzonder duur wat niet verwonderlijk is gezien de schaarste aan deze vissoort.

Van de West was de aanvoer eveneens zeer schaars. Slecht weer was hiervan de voornaamste oorzaak. De meeste van deze kleinere schepen konden immers geen zee kiezen zodat slechts een paar dagen kon worden gevist. Vandaar ook voor roggén hoge prijzen en voor de verkopende schepen toch nog redelijke uitslagen. In totaal zeven schepen met 320 bennen vis en 1.000 kg tongsortering. De twee Noordvangsten gaven 160 bennen vis, een hiervan bevatte echter slechts 10 bennen. Gullen waren nog steeds zeer duur zodat ook hier een renderende opbrengst kon worden bereikt.

Tenslotte waren er nog de haringvissers die deze week het winterharingseizoen hebben ingezet. Maandag waren de vangsten het grootst, de prijzen waren evenwel dinsdag het hoogst. Resultaten die nog niet bijzonder goed kunnen genoemd worden. In totaal 32 schepen met 106.955 kg haring.

## MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	30-10-1961	31-10-1961			
Tongen, grote — Sole, grosse	52.—69.—	66.—68.—	.....	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	53.—57.—	58.20-65.20	.....	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	34.20-43.—	25.80-46.—	.....	.....	.....
Voor-kleine — Toute petite	24.60-29.40	26.—34.40	.....	.....	.....
Kleine — Petite	48.—55.—	61.—8.650	.....	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	30.—47.—	35.—51.—	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	1750-20.60	22.—28.—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	15.—17.—	18.—21.—	.....	.....	.....
Schol — Plie	15.30-20.20	19.60-21.—	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	18.—21.—	19.—24.80	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	15.60-20.—	17.60-24.60	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	4.40-11.20	11.60-13.60	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	.....	16.—	.....	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	9.—11.20	9.—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	7.40-10.40	6.60	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	30.—36.—	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	11.40-2.6—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	9.60	.....	.....	.....
Kleine — Petit	8.60-13.80	10.—20.—	.....	.....	.....
Rog — Raie	9.50-11.—	15.—	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	8.—	5.80- 9.80	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	21.—28.—	17.—30.40	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	8.20-18.60	6.60-18.20	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	4.—11.20	5.— 9.80	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	8.—	13.—	.....	.....	.....
Schar — Limande	22.—	21.—25.20	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	11.60-13.—	12.30-13.—	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	9.—13.—	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	6.60	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	12.—19.60	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	11.20-20.20	22.—	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	20.60-31.—	22.—37.—	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	20.—	19.—20.—	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	10.—	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	10.—	.....	.....	.....
Leng — Lingue	31.—	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	6.30- 8.60	7.— 8.50	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	39.—	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	5.60	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	12.20	10.20	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	16.40	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	46.50	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....

### MAANDAG, 30 OKTOBER 1961

IJSLAND				
O.282	15	350	—	157.740
O.294	19	1000	—	618.097
O.80	21	1000	—	612.020
O.286	18	625	—	317.850
O.324	17	450	—	218.400
O.239	17	500	—	276.620
O.236	15	520	—	245.300
O.92	17	600	—	242.160

KANAAL			Tong	
Z.543	15	200	—	201.188
Z.581	7	100	800	102.430

NOORDZEE				
O.295	15	150	—	65.201

WITTE BANK			Tong	
O.254	14	50	3000	95.310
O.256	10	20	3000	129.480
Z.290	12	50	2000	84.170
Z.745	14	30	2800	120.430
Z.407	14	30	2000	99.520
O.140	14	20	2400	115.930

OOST			Tong	
Z.530	12	60	1000	79.450

WEST			Tong	
O.148	3	20	—	165.530
O.176	3	15	—	11.480
O.327	3	20	—	16.350
N.763	9	90	400	81.210
N.750	7	60	300	69.530

NOORD				
O.132	2	20	—	8.300

SANDETTIE			Haring	
O.127-153	1	—	14650	112.050
O.191-312	1	—	12650	96.160
O.249-160	1	—	9250	64.710
O.115-156	1	—	5600	36.878
O.283-284	1	—	7300	45.500
O.193-214	1	—	5100	35.704
O.135-200	1	—	4450	28.238
Z.550-462	1	—	1100	69.750

### DINSDAG 31 OKTOBER 1961

IJSLAND				
O.89	17	550	—	207.268
O.86	18	500	—	216.840

O.216	17	720	—	307.660
O.293	18	1000	—	549.678

#### NOORDZEE

Z.425	15	180	—	130.273
O.215	16	150	—	107.340

#### NOORD

O.345	9	140	—	92.530
-------	---	-----	---	--------

#### WITTE BANK

Z.562	14	50	2100	141.690
Z.547	11	60	4500	204.810
Z.412	10	40	3800	179.140

#### WEST

O.77	2	15	—	25.140
O.147	9	100	300	122.990

#### SANDETTIE

O.283—284	1	—	11000	80.090
O.127—153	1	—	3700	28.412
O.160—249	1	—	6150	49.320
O.191—312	1	—	3100	31.980
O.115—156	1	—	2700	18.222
O.135—200	1	—	1250	10.500
O.131—279	1	—	2605	23.948
O.193-214	1	—	5.450	37.455

### Omvangrijke aanvoer

#### op maandag

Zonder daarom van overrompelende aanvoer te kunnen spreken mogen we toch zeggen dat de aanvoer op deze maandagmarkt ruim groter was dan deze van de vorige weken. Dit was trouwens maar best ook gezien de zeer schaarse visaanvoer van de vorige weken. We moeten tevens opmerken dat er deze week maar twee verkoopdagen zijn zodat alles op die twee dagen is samengevat. Tamelijk veel vis dus met een tamelijke tweede ronde: de aanvoer was benevens omvangrijk echter ook zeer duur. Er verkochten echter niet minder dan acht IJslanders hun vangst vandaag waardoor er niet minder dan 5000 B zulke vis op de markt waren. Niet dat zulks zo overveel is, de vangsten per schip waren zelfs zeer miniem en schommelden van 320 naar 1.000 bennen, dit laatste voor de grote schepen. Dit zijn dus zeer kleine vangsten zodat er al hoge prijzen nodig zijn om daar iets mee te kunnen bereiken. Schepen die goedkope soorten bij hadden als wijting konden dan ook geen goede reis maken. Van renderende opbrengsten kwam trouwens voor verschillende schepen niets in huis.

De Noordzeevangst was eveneens veel te klein om er iets te kunnen maken. De Witte Bankers deden het veel beter terwijl van het Kanaal de beste uitslagen bereikt werden. Over het algemeen nog een dure markt met dalende prijzen voor de kleine vissoorten de tongen.

### Weinig schitterend

#### van IJsland

Twee grote, een middelgrote en vijf kleine IJslanders aan de afslag. De prijzen waren voor de meeste soorten nog op een zeer renderend peil met kabeljauw, schelvis, koolvis en rode zeebaars zeer duur. Totten, wijting en schar-tong waren merkkelijk goedkoper dan de vorige weken, hetgeen trouwens kon verwacht worden. De diepvriesinstellingen hebben maandag dan ook ruim geprofiteerd van de prijsdaling van sommige soorten om hun stock enigszins aan te vullen. De laatste weken zal er im-

mers nogal wat van weg gegaan zijn. De te kleine vangsten waren oorzaak van de vaak te lage opbrengsten die schommelden van 157.740 F voor de O.282 na een gebroken reis en 618.097 F voor de O.294. Er werd nog een gemiddelde prijs bereikt van ongeveer 600 F per ben, wat voor IJslandvis nog steeds als hoog kan bestempeld worden.

De O.295 kwam van de Noordzee met een zeer kleine vangst. Zelfs aan topprijzen verkocht kon deze vangst geen renderend resultaat geven zodat uiteindelijk slechts 65.201 F kon bereikt worden. Voor dit schip is dit 100.000 F te weinig.

Het slechte weer op de Noordzee heeft de vismogelijkheden tijdens de huidige reizen zeer beperkt zodat ook de volgende dagen van deze visgrond niets moet verwacht worden.

### Prachtige Kanaalreizen

Twee schepen van het kanaal met even veel mooie verzorgde vangsten. Geen wonder aangezien de Z.543 er bij was en dit schip staat nu al jarenlang bekend om zijn steeds prima verzorgde vis. Ongelukkig zijn het steeds dezelfde schepen die schone vis brengen. Het moet toch ook voor de andere schepen mogelijk zijn. De Z.581 bracht ook een goede verzorgde vangst aan, die evenwel na een kortere reis werd in de markt gebracht. Ze was ook niet zo groot. De vangst van de Z.581 bestond bijna uitsluitend uit keilrog en rode soldaten, soorten die allemaal duur verkocht werden. Ook de andere soorten als zonnevis (34 F) koningsvis (46 F) en schotse schol (31 F) waren duur genoeg. De keels gaven echter de doorslag. Voor de eenstaarters werd tot 1000 F betaald, prijs die evenwel iets daalde om dan terug te stijgen. Driestaarters werden maar weinig goedkoper verkocht terwijl voor de jonge keels tot 710 F betaald werd. Soldaten noteerden tot 980 F zodat tenslotte door dit schip opnieuw een schitterend resultaat werd geboekt: 201.000 F. Sedert de Z.543 in de vaart kwam, werd nog geen slechte reis gemaakt, dat zulks louter toeval zou zijn is niet aan te nemen. Ook voor de Z.581 werd een renderende uitslag geboekt: 102.430 F na acht dagen.

De Westvisserij was ongunstig in die zin dat slechts een paar kon gevestigd worden en dat de grootste tijd van de reis in Engeland moest worden Linnengelopen voor slecht weer. De paar dagen dat er kon gevestigd worden was het nog maar zo en zo waardoor de vangsten tenslotte schommelden van 15 naar 90 bennen, dit voor de grotere Westschepen. Roggen waren wel duur maar toch goedkoper dan verleden week het geval was. Toen werden echter rekordcijfers geboekt. De uitslagen schommelden maandag van deze visgrond van 11.480 F voor de O.196 naar 81.210 F voor de N.763, een schip dat stilaan weer naar de top gaat van de Westvisserij. Het is ook een van de grootste schepen die deze visserij beoefenen.

### Witte Bankers :

#### niet zo slecht

Tamelijk veel schepen van deze visgrond (zeven) en dit nogal on-

verwacht. De verschillende vangsten waren redelijk omvangrijk maar werden slechts na lange tijd bereikt. Vandaar dat de kwaliteit al eens niet meer zo fris was. Toch waren de tongen de duur van de reizen in acht nemend toch nog van bevredigende kwaliteit. Het grootste deel van deze soorten nogal gevoelig deed dalen. Voor-kleine en kleine tong daalden van 600 en 700 F per ben hetgeen op vangsten van een paar duizend kilo nogal een bedrag vertegenwoordigt. De grote soorten hielden hun prijspeil met toch ook neiging tot dalen. Platvis was zeer schaars en dan ook nog duur. Wijting kreeg eveneens nog goede prijzen zij het ook minder dan de vorige week. De twee vorige weken kunnen echter misleidend werken. We moeten goed nagaan dat we van een zeer dure markt komen. Als de prijzen iets dalen dan blijft het nog een dure markt of ten minste een goede markt, ook al heeft het de schijn van slecht te zijn. De opbrengsten voor deze schepen waren evenwel nog bevredigend en varieerden van 84.170 F voor de Z.290 naar 129.480 F voor de O.256. Ook van de Oost werd nog een vangst aangevoerd dit door de Z.520. Deze vangst werd na een redelijke korte reis gebracht en was van eerste hoedanigheid. De prijzen voor platvis waren zeer goed, terwijl ook de tongen hier iets duurder verkocht werden. De uitslag 79.450 F was wel bevredigend.

### DINSDAG :

#### zeer weinig vis

Slecht twaalf schepen kwamen op de tweede en tevens laatste koopdag van deze week hun vangst verkopen. Vier IJslanders en dus weer eenzijdige aanvoer. Kleine IJslandse vangsten die evenals de vorige dagen duur verkocht werden. De vangsten zijn nochtans meestal te klein om renderend te zijn. Dit gaat tevens voor de Noordzeeschepen.

De Witte Bankers konden ruime tongenvangsten aanvoeren en lukten de beste uitslagen. Van de West was de aanvoer zeer gering. Wat gebracht werd was peperduur. De haringvisserij waren dinsdag ook weer present, met kleine vangsten evenwel. De prijs voor de haring was hoger dan maandag, dit wegens de kleine aanvoer.

### Kleine vis goedkoper

De vier IJslanders die dinsdag verkochten deden het niet al te schitterend. Dit lag dan evenwel niet zozeer aan de prijzen dan wel aan de grootte en de aard van de vangsten. Deze vangsten varieerden inderdaad slechts van 500 naar 1000 B, terwijl een nogal grote hoeveelheid wijting werd gebracht. Vandaar dus een daling van de gemiddelde prijs, gezien wijting nogal moest worden opgevangen, dit aan 250 F per B. Kabeljauw kreeg opnieuw tot 1.200 F per ben, schelvis eveneens, voor koolvis werd tot 600 F betaald en rode zeebaars noteerde tot 470 F. De uitslagen waren uiteindelijk voor de meeste schepen te laag en schommelden 549.678 F voor de O.293 van 207.268 F voor de O.89 naar

Noordzeervis was zeer schaars en werd nochtans door twee schepen gebracht. Beide vangsten waren zeer klein en bevatten bijlange-

geen 200 bennen. Ondanks goede prijzen konden aldus geen renderende opbrengsten worden bereikt, welke varieerden van 107.000 F voor de O.125 naar 130.273 F voor de Z.425 F. De witte kabeljauw noteerde dinsdag nochtans tot 1.500 F per ben, terwijl ook gullen en de andere soorten duur verkocht werden.

### Grote tongenvangsten

Drie Witte Bankers brachten dinsdag ongeveer 11.000 kilo tong op de markt. De reizen waren bovendien nogal kort, zodat de kwaliteit van de vangsten beter waren dan de maandag. De prijzen voor de grotere soorten waren hoger, de kleinere tongsorteringen kenden eveneens een gunstiger markt. De vangsten liepen op tot 3.500 kilo en dit na reizen van 10 tot 11 dagen. Er is dus momenteel weer een flinke boterham te verdienen voor de Witte Bankers. De uitslagen bewijzen dit ten zeerste en schommelden van 141.690 F voor de Z.562 naar 204.810 F voor de Z.547

De bijvangsten waren dinsdag ook iets groter en bevatten rond de 50 bennen, voornamelijk tarbot, platvis, kabeljauw en gullen. Alles was even duur en zo noteerde platvis van 18 naar 25 F per kilo, kabeljauw kreeg hier ook tot 28 F en tarbot steeg tot 69 F per kg.

Twee Westvangsten waarvan een zeer kleine die toch ook nog een flinke opbrengst geeft. Alle westsoorten waren duurder dan maandag en zo noteerde grote rog tot even over de 1.000 F per ben, tilten krijgen tot 800 F en zo verder in verhouding. De kleine vis werd eveneens peperduur verkocht zodat de uitslagen uiteindelijk zeer schitterend mogen genoemd worden: 122.000 (O.147) en 25.000 (O.77 na 1 dag)

### PUBLICITEIT

#### IN

# het visserijblad

#### DOET

#### UW

#### ZAKENCIJFER

#### STIJGEN

Datum Vangsten Kgr. F Min. Max. Gem.

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

24-10	21	1.639	43.238	23.—	29.—
25-10	10	972	29.358	28.—	33.—
26-10	13	1.274	24.408	16.—	22.—
27-10	4	217	6.679	28.—	32.—
30-10	23	2.705	45.966	14.—	19.—

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

30-10	40	386.700	4.543.111		
31-10	28	222.905	2.655.447		
Tot.		609.605	7.198.558		

**GARNAALANVOER ZEEBRUGGE**

26-10	33	7.759	118.765	13.—	21.—
27-10	20	4.551	125.777	22.—	23.—
28-10	13	2.379	72.007	25.—	35.—
30-10	35	10.480	149.217	5.—	19.—
31-10	27	7.185	164.166	18.—	26.—

**VISAANVOER ZEEBRUGGE**

26-10	3	6.237	132.250		
30-10	4	11.400	311.710		
31-10	21	47.400	937.860		

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

26-10	1	1.826	31.293		
30-10	14	26.208	453.915		
31-10	1	205	2.684		

**GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT**

26-10	7	638	16.144	23.—	26.—	25.30
27-10	2	298	9.137	28.—	33.—	30.66
30-10	14	2.052	35.718	13.5	24.—	17.40
31-10	1	32	1.056	33.—	33.—	33.—

**SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT**

26-10	4	870	7.928		
27-10	4	322	3.007		
28-10	4	224	1.949		
30-10	4	3.674	22.538		

**HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT**

26-10	5	98	2.490		
27-10	5	538	12.460		
28-10	3	49	1.250		
30-10	2	1.628	20.970		

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

	30-10-1961	31-10-1961
Grote schelvis	12.60-22.60	14.—22.—
Middelmatige schelvis	10.—22.80	8.20-13.—
Kleine schelvis	7.40-8.—	7.60-10.50
Kabeljauw	14.—20.80	12.80-24.80
Gullen	9.—14.—	10.60-15.40
Wijting	5.—8.60	5.—8.—
Schaat	15.—18.80	17.50-20.50
Zeebaars	8.80-10.—	7.20-9.40
Leng	9.80-13.20	8.80-13.80
Schartong	9.—	9.60-11.20
Heilbot	30.—48.—	33.—47.—
Koolvis	11.40-12.80	8.20-12.—
Hondstong	10.80	10.—11.—
Zeewolf	10.80	7.40
Platen	.....	.....

**MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT**

	26-10-1961	30-10-1961	31-10-1961
Grote tong — Grosse sole	55	62	53
Bloktong — Sole moyenne	60	56	53
Fruittong — Sole 3/4	63	52	53
Schone kleine tong — Petite sole	49	52	53
Kleine tong — Toute petite sole	40	42	41
Grote tarbot — Turbot gros	...	57	...
Middelmatig tarbot — Turbot moyen	...	56	...
Varia — Divers	...	38	15
Griet — Barbue	37	32	...
Pieterman — Grande vive	...	...	...
Grote pladijs — Grosse plie	18	15	18
Middelmatig pladijs — Plie moyenne	21	16	18
Kleine pladijs — Petite plie	12	12	18
Deelvis — Portion	...	...	...
Kabeljauw — Cabillaud	26	25	...
Gul — Petit cabillaud	18	17	10
Keilrog — Raie radiée	...	18	...
Rog — Raie	12	13	10
Tilten	10	10	10
Scherpstaarten	10	9	10
Halve man	...	...	...
Grote wijting — Gros merlan	...	12	11
Kleine wijting — Petit merlan	7	6	11
Bot — Flet	...	...	...
Schar — Limande	12	15	...
Zeehaai — Aiguillat	5	10	...
Zeehond — Chien de mer	8	8	...
Robbaard — Grondin rouge	22	17	...
Knornaau — Grondin	...	12	...

**AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE**

**MAANDAG, 30 OKTOBER 1961**

Z.444	13	1500	70	150.100
Z.257	13	1000	40	66.930
Z.419	9	1800	60	88.960
Z.186	2			11.100
Z.518	1			5.720

**DINSDAG, 31 OKTOBER 1961**

Z.491	8	600	65	63.690
Z.851	9	500	90	85.230
Z.428	8	1200	75	109.020
Z.417	11	1200	80	89.080
Z.554	9	700	65	89.870
Z.458	10	1000	120	114.280
Z.504	9	1000	90	124.120
Z.523	9	600	45	69.760
Z.775	2			21.700
Z.466	2			16.810

Z.499	2			15.650
Z.785	2			15.960
Z.517	2			19.610
Z.264	2			15.480
Z.22	2			15.540
Z.541	2			23.130
Z.553	2			17.660
Z.538	2			16.880
Z.186	2			11.100

**HARING**

Z.462—550	350	9.50	3.290
-----------	-----	------	-------

**DONDERDAG, 2 NOVEMBER '61**

Z.427	3	200	15	16.500
Z.251	3	100	15	12.860
Z.30	30	100	25	22.360
Z.777	11	900	85	103.430
Z.472	6	350	45	59.570
Z.186	3	100	15	11.970
Z.508	4	150	30	30.380
Z.525	2			13.760
Z.270	1			9.700
Z.556	2			6.150
Z.264	1			7.740

**HARINGAANVOER**

Z.201—541	1950	6.—	11.700
Z.462—550	950	7.20	6.840

**GENT**

**VAN 21 TOT 27 OKTOBER 1961**

Drievierden 95-100 ; voorkleine 85 ; grote tarbot 120 ; kleine tarbot 58 ; midd. griet 95 ; grote iek 38-45 ; iek 3e slag 28 ; midd. schelvis 55-64 ; rog 48-64 ; kabeljauw 55-75 ; repen gullen 66 ; wijting 25-28 ; makreel 20-28 ; rode knorhaan 32-38 ; repen zeebaars 58-64 ; ijle haring 25 ; gepelde haringshaai 48-60 ; heilbot 95 ; koolvis 34-40 ; verse garnalen 50-70 F per kg.

**BRUSSEL**

**VAN 21 TOT 27 OKTOBER 1961**

Drievierden tongen 110 ; voorkleine tongen 90 ; grote tarbot 130 ; midd. tarbot 90 ; kleine tarbot 60 ; kleine griet 58 ; grote iek 42-48 ; platjes 25 ; midd. schelvis 60-75 ; kabeljauw 60-80 ; hozemondhamme 62 ; wijting 26-32 ; arend (pieterman) 49 ; makreel 24-35 ; repen 65-75 ; ijle haring 28-32 ; heilbot 110 ; koolvis 40-48 ; verse garnalen 68-80 F per kg.

**VERWACHTINGEN**

**MAANDAG, 6 NOVEMBER 1961**

IJsland : O.298, O.269, O.316, Noordzee : Z.212, O.333. Kanaal : Z.227, Z.405. Noop Head : O.38. Witte Bank : O.265, O.105, O.166, Z.419.

**DINSDAG, 7 NOVEMBER 1961**

IJsland : O.228, O.231, O.83, O.217, Kreeftenput : Z.510. Kanaal : O.174, O.94, O.175. Noordzee : O.278, O.326. Witte Bank : Z.546, West : O.327.

**WOENSDAG, 8 NOVEMBER 1961**

Witte Bank : Z.25, Z.539, Z.511, Z.452, O.218, Z.537. West : O.77, O.276, O.122.

**SPROTAANVOER TE OOSTENDE**

**WOENSDAG, 25 OKTOBER 1961**

O.177—628	350	7.—	2.450
O.91—234	784	9.—	7.056
O.31—36	550	7.80	4.290
O.10—84	200	7.30	2.190
O.4—70	154	6.90	994
	2.128	7.97	16.980

**DONDERDAG, 26 OKTOBER 1961**

O.91—234	1.690	9.40	15.886
O.5—796	410	4.50	1.845
O.10—84	770	7.70	5.929
O.177—628	560	7.20	4.032
O.31—36	1.250	7.50	9.375
O.4—70	650	7.—	4.550
	5.430	7.81	41.617

**VRIJDAG 27 OKTOBER 1961**

O.10—84	100	7.80	780
O.91—234	250	9.—	2.250
	350	8.65	10.030

**MAANDAG, 30 OKTOBER 1961**

O.4—70	79	10.—	790
O.5—796	100	8.50	850
O.177—628	300	10.—	3.000
O.10—84	100	11.—	1.100
O.31—36	150	10.60	1.590
	729	10.04	7.330

# De wetenschap in dienst van de visserij

## EEN INTERESSANTE DEBATAVOND

Hiadden we drie jaar geleden, waar over wetenschappen zou gesproken zijn, een vergadering moeten beleggen voor de kustvisseren dan zouden de enkele reders, die zouden zijn opgekomen, in een gezamenlijke klacht hebben onderlijnd dat de kustvisseren ten dode opgeschreven waren, dat geen hulp nog zou kunnen baten en alle hulp nutteloos was geworden. En wij zouden met de handen in het haar moedeloos betracht hebben nog wat moed in te pompen, dom-weg hopende op een niet langer meer te verhopende kentering.

Thans, drie jaar later, worden de kustvisseren opgeroepen en wordt deze oproep door een talrijke aanwezigheid beantwoord, terwijl diezelfde kustreders reeds zoveel zelfvertrouwen hebben herwonnen dat zij het aandurven in een openbaar debat van gedachten te wisselen met ingenieurs en met zelfs een directeur-generaal van het ministerie van landbouw. En ook dat is een verandering: dat onze hoogste ambtenaars zich thans gewaardigen om niet alleen eens per uitzondering het dossier van onze visserij in te zien, maar zelfs bereid gevonden worden zich te verplaatsen en buiten alle officieel gedoe mens te zijn onder onze vissers op een vergadering die géén academisch karakter draagt en waarop zij zeker niet zullen schitteren uit hoofde van hun positie.

Aalmoezenier Evrard, die de aanwezigen in het zeemanstehuis welkom heette en zei dat hij in zijn tehuis nu eens echt het publiek van zijn hart mocht ontvangen, drukte de hoop uit voortaan in de mogelijkheid gesteld te worden om, eens in de maand, reders en vissers te kunnen samenbrengen om aldus te kunnen medewerken, door een vrije gedachtenwisseling en gefundeerde voorlichting, aan de verbetering, de heraanpassing en de vernieuwing van onze vissersvloot, die ooit de schoonste vloot van gans Europa is geweest.

Hierna draaide de h Pustiens zijn film af «Golflengte 133», die de énie documentatie van onze bokkenvisserij kan genoemd worden. Pustiens heeft getracht, door een zeer geslaagde montage, de buitenstaanders een idee te geven van wat de kustvisserij is, wat ze vertegenwoordigt en wat haar mogelijkheden zijn; zelfs de ingewijden worden verrast door de konfrontatie met hun dagelijks werk en bezigheden. Daartoe heeft Pustiens zich beperkt tot wat ik zou noemen: een enkelvoudig beeld. Hij heeft zich gehouden tot één beeld, het vaartuig de Z.481 van reder Rosseel, en het gefilmd in opbouw, tewaterlating, maidenstrip en op de visserij, waardoor we een bijzonder duidelijk beeld kregen hoe de bokkenvisserij wordt beoefend, over het ziften en het koken van garnaal tot aan de verkoop in de vismijn toe. We vernamen intussen dat deze film eerstdaags door de Vlaamse TV op ons scherm zal worden gebracht, wat we uit ganser harte moeten toejuichen in de hoop dat velen op onze kust en in het binnenland vooral hieruit mogen leren wat het woordje «visserij» betekent.

Direkteur-Generaal Lievens,

voorzitter van de kommissie voor toegepast wetenschappelijk onderzoek, drukte de wens uit dat de h Pustiens er toe zou kunnen bewegen worden meer dergelijke films te verwezenlijken en hij beklemtoonde tevens in zijn zeer gevoelige causerie, waaruit zijn oprechte genegenheid voor onze vissers bleek, dat zijn departement en het TWOZ onbetwistbaar bereid zijn de belangen van de visserij voor te staan. Hij deed dan ook beroep op alle aanwezigen, aan het debat die zou volgen deel te nemen.

Ingenieur Verroest, die zich bijzonder bezighoudt met het uitwerken van een veiligheidssysteem voor de bokkenvisserij, en zich hierin zeer verdienstelijk maakte werd hierop bestormd met vragen en suggesties, waaraan vooral Jef Verbanck directeur van de Nieuwpoortse vismijn, en reder Raymond Snauwaert van Zeebrugge deelnam.

Reder Snauwaert vroeg ondermeer naar de mogelijkheid om de voor de staatsdiensten nutteloos geworden boeien ter beschikking te krijgen, teneinde de wrakken op de visserijgronden volledig te kunnen afbakken gezien het vastslaan van de korre, benevens het financieel verlies, een werkelijk gevaar voor het vaartuig inhoudt; hij durfde zelfs de wens uiten door staatsinstellingen te mogen zien dat één of twee deccatoestellen zouden kunnen geplaatst worden die, naast het vinden en op kaart brengen van de wrakken, bij mist en ontij zouden dienstig zijn om de haven te bereiken, wat praktisch goed is uit te werken gezien de bokkenvisserij hoofdzakelijk in groep wordt beoefend. Hij vroeg zelfs of volksvertegenwoordiger Dries Claeys niet zou kunnen bewerken dat, bij verlies van de korre, die door kikvorsmannen van onze marine zou meegeholpen worden om deze terug te vinden, wat volksvertegenwoordiger Claeys met zijn gebruikelijk entoesiasme ter mogelijke uitwerking dadelijk noteerde.

Ook andere gaven suggesties en vroegen raad, en maakten aldus van deze avond, ook toen het slotwoord reeds was uitgesproken, in hun geanimeerde-na-kaarten, een succes en een symbool van de mogelijke verdere samenwerking onderling én met de overheidsdiensten.

Nadien drukte de h Snauwaert er zijn spijt over uit dat hij, in de gloed van de discussie, had nagelaten de h Lievens met zijn medewerkers en de h Dries Claeys en Eneman te bedanken voor hun begrip en zeer nodige maar gewaardeerde werking ten bate van de kustvisserij, en omdat hij zich hierdoor werkelijk schuldig voelde, hebben wij hem beloofd zijn dank te zullen vertolken in ons blad, te meer omdat wij ons met deze dankwoorden kunnen aansluiten en omdat ook wel eens beklemtoond mag worden dat de reders van de Oostkust talrijk op deze avond aanwezig waren, voor de ganse visserij een voorbeeld zijn geweest van durf en ondernemingsgeest, want het is de Oostkust en in het bijzonder reders Snauwaert en Rosseel die met het bokkensysteem zijn begonnen, zodat het dus in ze-

kere zin ook aan hen te danken is dat directeur-generaal Lievens en zijn staf intens zijn beginnen medewerken.

Er is in de kustvisserijmiddens gewettigde hoop geboren, vooral omdat we onder onze vissers nog voorvechters hebben die, vechtende voor eigen bestaan, de weg effenen voor hun kollegas-reders.

Ook voor de rest van de visserij kan mits wetenschappelijke voorlichting meer en meer bereikt wor-

den maar dan moeten de proeven met een vaartuig gedaan en waarvoor de staat ruim tussenkomt, aan allen ten goede kunnen komen wat naar we vernemen de voornameste bekommernis is van de voorzitter van de kommissie van de T.W.O.Z.

Ook zouden dergelijke debatavonden ten dienste van allen voortaan in de konferentiezaal van het stadhuis dienen gehouden te worden, en zou de rederscentrale hiervoor de medewerking van alle belanghebbenden dienen te verzoeken, we beamen dit, al dient het genomen initiatief als prijzenswaardig beschouwd.

## Een nieuw vissersvaartuig deed haven van Oostende aan

Zondagnamiddag deed de O.34 «Jacqueline» de haven van Oostende aan, komende van IJmuiden, waar het gebouwd werd door de firma H. Zwart voor rekening van de rederij «De Vuurtoren» onlangs gesticht door mensen die nog optimistisch zijn in de toekomst van de Zeevisserij.

Het mooie schip is gebouwd in staal en meet 27,20 m lang, 6,25 m breed en heeft een diepgang van 3,40 m.

Het is voorzien van een Bolnes scheepsdieselmotor van 250 PK bij 475 toeren en heeft een Brevo-hydraulische keerkoppeling en ingebouwde reductie 2/1. Ook de stuurinrichting is hydraulisch. Tevens is het voorzien van een Lister hulpmotor van 16 PK.

Het schip is voorzien van een koelinrichting met koude lucht van Noors fabrikaat, een bestendige koelte van ongeveer een graad Celsius behoudend. Het is tevens voorzien van de modernste apparaten nodig om met een maximum van nut de visserij te bedrijven. Het bevat een visruim waarin 70 duizend kg haring kan geborgen worden. Wat comfort betreft, werd niets aan het toeval overgelaten, zodat de bemanning lekker in de keuken zal kunnen eten. Kolen worden niet meer gebruikt. Alleen gas en elektrische verwarming. De slaap- en rustgelegenheden zijn voor allen praktisch ingericht en zelfs een stortbad is voorzien.

Dit nieuwe vaartuig mag aanzien worden als een type uiterst goed geschikt voor de Kanaalvisserij.

Naar we vernemen zal het tweede vaartuig voor rekening van dezelfde rederij op dezelfde werf gebouwd worden, en welke in maart Oostende zal aandoen, tevens van een Robertson Autopilote voorzien zijn voor het eerst op de Belgische visserij in voege.

### DE DOOP

Heden zaterdag wordt de O.34 in het visserijdok gedoopt door aalmoezenier E.H. Evrard in tegenwoordigheid van de Vlaamse televisie en verschillende personaliteiten.

Het vaartuig zal bestuurd worden door Hector Maesen, zoon van reder Maesen Leon, een jonge knappe schipper.

Zijn medemaats zijn: Steyaert Daniël, motorist Vlietinck Marcel, stuurman. Carton Jan, matroos.

Het vaartuig deed zaterdag jl. zijn proefvaart op het Kanaal IJmuiden Amsterdam, waar het een snelheid van meer dan tien mijl ontwikkelde, waarna het officieel overhandigd werd door de scheepsbouwer aan de Belgische reders. Het was een ontroerend ogenblik toen de Nederlandse vlag gezakt werd en plaats maakte voor de Belgische driekleur en de blauwe vlag van de rederij. Te dier gelegenheid werd een speech gehouden door de h Zwart en werd namens de Belgische rederij bedankt door de h Vandenbergh, die niet alleen wees op het knap werk van de h Zwart maar ook op zijn grote verdiensten als Belgisch Konsul te IJmuiden, waar hij aan talrijke Belgische wakenoten van bemanning tot reder steeds belangloos hulp verleende.

Het schip voer zondagmorgen vroeg de haven van IJmuiden uit om te 5 uur 's namiddags te Oostende aan te belanden.

Wij wensen reders en bemanning behouden vaart en prachtige vangsten.

Mocht dit vaartuig en de andere zo pas gebouwd, onze Belgische reders overtuigen van de noodzakelijkheid zo snel mogelijk van de moderne techniek en wetenschap gebruik te maken om binnen enkele tijd te kunnen weerstaan aan de eisen ons door de Euromarkt gesteld.

# MARKT IJMUIDEN

## AANVOEREN

### EN

## BESOMMINGEN

### DONDERDAG

Aanvoer : 3230 kisten, waarvan 475 tong en tarbot, 1 heilbot, 159 schol, 6 bot, 1316 haring, 948 makreel, 78 schelvis, 15 wijting, 40 kabeljauw en gul, 26 poon, 27 koolvis, 39 diversen.  
Besommingen : KW.8 f.20.650 ; KW.42 f.14.100.

### VRIJDAG

Aanvoer : 3770 kisten vis, waarvan 729 tong en tarbot, 160 schol, 3 bot, 2535 haring, 154 makreel, 30 schelvis, 98 wijting, 15 kabeljauw en gul, 12 poon, 6 koolvis en 28 diversen.  
Besommingen : KW.135 f.9.780 ; KW.91 f.11.400 ; KW.33 f.10.000.

### ZATERDAG

Aanvoer : 4340 kisten, waarvan 1163 tong en tarbot, 485 schol, 2069

# MEER ZOUTE HARING DAN VORIG JAAR

De heer Dr Van Dijk, deelde vorige week in het produktchap, hiernavolgende mee.

Er zijn nu meer kantjes zoute haring in Nederland aangevoerd dan vorig jaar om deze tijd het geval was. Dat is te danken aan de plotselinge opleving van de Engelse Wal-visserij in de vorige week, die 8.500 kantjes opleverde tegen vorig jaar maar 1000. Er zijn nu 453.000 kantjes aangevoerd, vorig jaar 441.000.

De aanvoer van verse haring is

haring, 432 makreel, 140 wijting, 15 kabeljauw en gul, 15 poon, 21 diversen.  
Besommingen : KW.140 f.11.880 ; KW.34 f.10.900.

### MAANDAG

Aanvoer : 9.970 kisten, waarvan 1717 tong en tarbot, 1 heilbot, 1215 schol, 5 schar, 1948, 3750 makreel, 470 schelvis, 295 wijting, 165 kabeljauw en gul, 15 leng, 16 haai, 3 ham, 63 poon, 65 koolvis, 42 diversen.

Besommingen : KW.4 f.16.790 ; KW.149 f.10.580 ; KW.121 f.23.500.

veel minder groot dan vorig jaar, die van makreel is konstant. Bij schelvis en kabeljauw is de aanvoer per soort 300 ton hoger, bij koolvis 500 ton minder. De aanvoer van platvis is sterk gestegen, bij tong zelfs van 4.700 tot 6.371 ton.

loopt goed. De vraag is zo groot, dat loopt goed. De vraag is zo groot, dat men al een verruiming van de Ausschreibung heeft aangevraagd. Tot september is al 2247 ton verse

haring naar West-Duitsland uitgevoerd.

Het laatste kwartaal heeft men al 300 ton verse vis uit Duitsland ingevoerd. Van het Deense kontingent heeft men al 67 ton gebruikt. De aanvoer van garnalen was tot nu 1218 ton tegen 878 ton in het vorig jaar. Men moest honderd ton doordraaien in verband met de onvoldoende pelcapaciteit.

De kwaliteit van de mosselen is dit jaar uitstekend, het visgewicht groot. Dit heeft echter een daling van de kwantitatieve vraag ten gevolge gehad, een logische consequentie van de grotere hoeveelheid vlees per mossel.

## Brief uit Yerseke

Brief uit Yerseke nr 848

### MACHINES VOOR OESTER- EN MOSSELBEWERKING

Velen onzer lezers weten wel wat oesters en mossels zijn hoe ze smaken of ze goed of niet goed van kwaliteit zijn en hoe ze moeten klaar gemaakt op de meest genet verschaftende wijze.

Minder goed (wellicht helemaal niet) weten de meeste verbruikers welke behandeling aan beide genoemde schelpdieren moet besteed, om de zote doen zijn als ze in vat, zak of plastic in winkel of huis komen.

Als we eerst bij de oesters beginnen dan vangen we onze beschouwingen aan bij de aankomst van het schip voor de wal, terug van de visplaats. De oesters liggen dan allen doorheen, kleine en grote, schelpen en zeevuil, enz., gereed om te worden opgelost in de loods.

Dit lossen gebeurde vroeger per kruiwagen en in rieten manden. De laatste jaren geschiedt dit echter machinaal. Grote manden of ijzeren bakken (dit naar gelang de inrichting aan de wal) komen op de scheepsboord om de buikdenning vlak bij de oesters. Ze worden daar volgeschnept en rechtstreeks vervoerd naar een opening in de loods boven de sorteerbak en aldaar uitgestort. Daarna begint een eerste sortering. De voor consumptie in aanmerking komende exemplaren worden eruit gehaald en in manden geborgen. De niet voor verbruik geschikt worden eveneens in bennen gedaan en het vuil zoals schelpen, enz., op de afvalplaats gelegd. De te kleine oesters worden na korte, of lange tijd, terug naar de percelen gebracht, ofwel als zaaioesters in het voorjaar verkocht. Maar we blijven nu verder bij de consumptie-oesters. Die worden, nadat ze bijeen zijn gebracht in bennen of direkt op grootte van de verschillende soorten gesorteerd ofwel in de put gereden in afwachting van een geschikt moment om te worden gesorteerd. Als daarna de oesters gesorteerd op de gewichten van de verschillende nul-soorten, in de put klaar staan, dient gewacht op de orders van de klanten. Komen die dan worden ze in vaten gedaan en per auto, trein, schip of vliegtuig naar de afnemers overgebracht.

Zoals men ziet, nogal bewerkelijk. Vooral oesters bezet met pokken (die rond-puntige steentjes op de schelpen) geven veel werk, want die moeten één voor één en dan nog vakkundig, verwijderd worden. Geen wonder, dat reeds lang wordt gezocht naar een sorteermachine (een goede). De eerste machines hiertoe werden vorig jaar, en ook dit jaar, geleverd door een Franse firma aan enige kwekers. Zij die er een hebben, zeggen dat het goed werkt, zij die er geen hebben weten niet hoe het gaat of menen dat er niets boven handsortering gaat. Wij weten het niet. We zagen zo'n machine nog niet in werking, maar als 't goed werkt dan zullen er straks wel meer komen.

Wat er van zij, het gaat veel vlugger dan met de hand. En vlugger en gemakkelijker wil er bij de mensen van vandaag wel in.

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

	26-10-1961	27-10-1961	28-10-1961	30-10-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	6.40-5.90	6.50-5.70	6.50-6.—	6.70-6.—
3/4 tongen — 3/4 sole	4.60-4.20	4.80-4.20	4.70-4.20	4.40-4.—
Bloktongen — Sole moyenne	3.60-2.90	3.40-2.80	3.40-3.—	3.50-2.90
Voor-kleine — Petite	3.10-2.50	3.—2.50	3.—2.60	2.60-2.30
Kleine — Toute petite	2.10-1.74	2.10-1.80	2.20-1.96	1.96-1.66
Tarbot groot — Turbot, gros	4.50-3.50	4.90-4.—	5.—4.40	4.50-3.60
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	140.—100.—	130.—90.—	112.—90.—	116.—86.—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Phe	.....	65.—63.—	72.—71.—	67.—58.—
Grote iek — Grosse	.....	82.—76.—	71.—66.—	66.—59.—
Kleine iek — Petite	.....	80.—72.—	72.—63.—	65.—57.—
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	82.—78.—	78.—68.—	64.—58.—
Platjes — Toute petite	84.—39.—	77.—39.—	67.—30.—	62.—22.—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	67.—61.—	92.—	.....	76.—52.—
Middel — Moyen	90.—69.—	122.—100.—	.....	69.—57.—
Kleine — Petit	69.—45.—	74.—62.—	.....	56.—45.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	39.—28.—	40.—23.—	31.—20.—	30.—20.—
Grauwe poon — Grondin	22.—16.50	.....	.....	31.—16.—
Kabeljauw — Cabillaud	158.—70.—	.....	155.—86.—	168.—78.—
Gullen — Petit cabillaud	67.—48.—	67.—54.—	.....	70.—43.—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	156.—116.—
Wijting — Merlan	47.—25.—	59.—31.—	49.—30.—	78.—27.—
Schar — Limande	.....	61.—	.....	39.—31.—
Steenholk — Sole limande	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....
Hondshaal — Rousette	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	17.20-9.—	33.—14.40	23.—14.40	25.—9.—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....
Schaat -- Flotte	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	50.—
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	29.—16.20	26.80-12.—	21.10-17.—	26.—12.40
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	31.—21.—
Heilbot — Flétan	3.50	.....	.....	4.20
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	76.—56.—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	56.—35.—	50.—49.—	.....	54.—46.—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....
Mol	24.—	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....

# KLEINE AANKONDIGINGEN

## Kursaal OOSTENDE

Night-club  
« La Champagne »

Zaterdag 4 en  
zondag 5 november  
van 22 uur af.

Zondag 5 november  
van 16 tot 19 uur.

### JENNIFER

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

INLICHTINGEN :  
Kursaal Oostende  
Tel. (059) 751.11.

Koninklijke  
Schouwburg  
Oostende

Vrijdag, 10 november te 20 uur.

Jeugdmatinee te 15 uur :

De « KONINKLIJKE  
NEDERLANDSE  
SCHOUWBURG »  
stelt voor

« DE  
WONDERDOENSTER »

van WILLIAM GIBSON

Plaatsen : 60 - 50 - 40 en 30 F.

Jeugdmatinee : 20 F.

INLICHTINGEN en LOKATIE :  
Kon. Schouwburg Oostende  
Tel. (059) 713.22.  
(10732N-3678W-2617V)



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

PUBLICITEIT IN  
HET VISSERIJBLAD  
DOET UW  
ZAKENCIJFER  
STIJGEN !

TE KOOP  
MODERNE  
MOTOR-VISKOTTERS

25 meter

bouwjaren 1959 en 1960, in  
staat van nieuw, eerste klas  
afgewerkt, geheel vaarklaar,  
voor onmiddellijke levering.

Inlichtingen, tekeningen en  
gegeven bij :

VERHOOG en JJANSEN,  
Flamingostraat, 13,

AMSTERDAM — Nederland  
(2608V)

Reders  
en Vissers,  
voor Uw  
SOCIALE  
LASTEN  
en  
BOEKHOUDING

hand  
in  
hand

★  
Bestuursgebouw  
Vismijn Zeebrugge  
Tel. 541.17

Na de uren :  
Joz. De Roose  
Tel. 517.40

Voor Nieuwbouw en  
Herstellingen van schepen  
N.V.

**BELIARD - MURDOCH**

2189V

ADVERTEERT IN  
« HET VISSERIJBLAD »  
UW VAKBLAD

REDERS en  
VISSERS,  
VOOR UW  
SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING

wendt U in volle  
vertrouwen tot de  
beroepsvereniging

**HAND IN HAND**

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

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

# 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

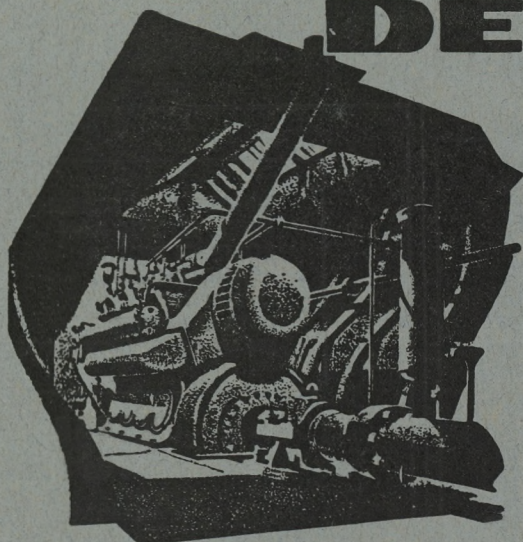
2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !

# DEUTZ



*Diesel-*  
**SCHEEPS-**  
**MOTOREN**

VAN  
5-1500  
PK

**VALCKE GEBROEDERS. N.V. OSTENDE**

AS