HET VISSERIJBLAD

30e JAARGANG — nr 2
VRIJDAG 12 JANUARI 1962
PRIJS : 5 FRANK



OOK VOOR DE MEEUWEN KOUDE DAGEN

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

OM UW SPAARGELD TE BESCHERMEN



VOLSTREKTE VEILIGHEID — OPBRENGST — DIENST

KASBONS AAN TOONDER

			Werkelijke opbrengst
1 jaar	4,25%	uitgegeven à pari	4,25%
2 jaar	4.75%	uitgegeven à pari	4,75%
3 jaar	5,—%	uitgegeven tegen 99,50%	5,18%
4 jaar	5,25%	uitgegeven à pari	5,25%
5 jar	5,50%	uitgegeven tegen 99,50%	5,62%
10 jaar	5,75%	uitgegeven à pari	5,75%

KAPITALISATIEBONS 5%, kapitaal verdubbeld na 14 jaar.

DEPOSITIEBOEKJES : 3% of 3,30%, altijd zeer spoedig terugbetaalbaar.

Alle verrichtingen geschieden onopgemerkt en zonder kosten.

Of U veel heeft of weinig, U moet uw spaargeld beschermen tegen ale risico. Sinds meer dan 100 jaar betekent de naam „GEMEENTEKREDIET VAN BELGIE" : volstrekte veiligheid en goede opbrengst.

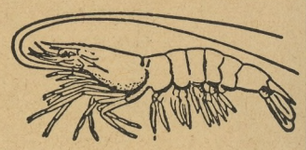
GEMEENTEKREDIET VAN BELGIE

Gesticht in 1860.

RICHT U TOT UW DIENSTWILLIGE AGENTEN :

OOSTENDE	: Ed. DELANGHE, Kapellestraat, 91 A. BAES - VERSCHAETE, Doctor in de Rechten, Torhoutstwg, 2
BREDENE	: Juffrouw Margriet DEFEVER, Rozenlaan, 21
EERNEGEM	: Juffrouw Maria BOUDOLF, Statiestraat, 21
GISTEL	: Juffrouw Angéle PERLAU, Statiestraat, 73 Henri VIENNE, Vaartstraat, 10
ICHTEGEM	: Germain POLLENTIER
KELMSKERKE	: Achille DE WAELE
KOEKELARE en omliggende	: Cyriel ROSSEEUW, Rondomstraat, 26
KO.SIJDE	: Mevr. TIMMERMAN, Jorisstraat, 3
LEFFINGE	: Omer BARRA
LOMBARDSIJDE	: Emeric VAN GELUWE
MANNEKENSVERE	Mevr. LOUWIE - VERHELST
MOERE	: aurits DEVRIENDT
NIEUWPOORT	: Stefaan FILLIAERT, Kokstraat, 7
OUDENBURG	: Louis CORNILLE, Mariastraat, 34
SNAASKERKE	: Mevr. DECRAECKE - DUYCK, Molendreef, 24
VLISSEGEM	: Leon DE GROOTE
WESTKERKE	: Gérard BAELDE

(3758W)



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export **Import**

TELEFOON :
Privé : 540.06
Magazijn : 541 . 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land
2182V

Studie van de notaris

Maurice QUAGHEBEUR
te Oostende, Leopoldlaan, 10

— O —

Op DINSDAG, 23 JANUARI 1962, te 15 uur in het lokaal „Prins Boudewijn" St Sebastiaanstraat, 22, te Oostende.

INSTEL met ½% premie van :

MOTOR-VISSERSVAARTUIG

„COR JESU" O.329

gebouwd in hout. Brutto tonnemaat 121,28 en netto 40,06. Lengte 26,86 m, breedte 6,76 m. Hoogte 3,37 m. Motor RUSTON van 92,50 P.K. (Lloyds).

Met alle toebehoorten en ganse inventaris.

Alles in goede staat, het schip klaar zijnde om zee te kiezen.

Te BEZICHTIGEN : 's morgens van 10 tot 12 uur in het dok van de Vissershaven, Hendrik Baelskaai over de gebouwen van SCAP.

Alle nadere inlichtingen bij dhr Achiel CHRISTIAEN, Amsterdamstraat, 7, Oostende. Tel. 721.71.

(2682V)

REDERS en
VISSERS,
VOOR UW

SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING

vertrouwen tot de
wendt U in volle
beroepsvereniging

HAND IN HAND

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

S.A.I.T.

SOCIETE ANONYME
INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

TOT UW DIENST
VOOR ALLE

RADIO TOESTELLEN

DECCA NAVIGATORS

VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD

meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE	NIEUWPOORT	ZEEBRUGGE
21, H. Baelskaai	46, Kaai	4, Wandelaarstr.
Tel.: 715.70	Tel. : 231.51	Tel. : 541.21

VRIJDAG 12 JANUARI 1962

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

Kan de ontdekking van nieuwe Visgronden nog tot de mogelijkheden gerekend worden ?

In het zeer degelijke eindejaarsnummer van het Franse visserijtijdschrift « La Pêche Maritime » verscheen een zeer belangrijk artikel nopens de al dan niet bestaande mogelijkheid van het ontdekken van nieuwe visgronden. Door het steeds meer en meer ontvolken van de van oudsher beviste gronden, alsmede door het feit dat door verscheidene landen werd overgegaan tot de uitbreiding van hun visserijzones, zien de grote diepzeerederijen zich verplicht andere visgronden op te zoeken. Hier stelt zich evenwel de vraag of deze visgronden, als er gevonden worden, wel degelijk van aard zijn om een rentabel bestaan te verzekeren. Dit was dan ook de vraag die gesteld werd door de steller van huidig artikel uit het voormelde Franse tijdschrift welke wij in de onderstaande regels overnemen.

x x x

De grenzeloosheid van de zee, haar treffende gelijkvormigheid zouden aanleiding kunnen zijn tot de mening dat de in haar schoot verborgen visstapel onuitputtelijk is.

Sedert lang echter, ondanks het feit dat ze blijft voortbestaan, werd deze opinie door talrijke feiten tegengesproken. Zo de zee uitermate uitgestrekt is, dan betekent dit niet dat de visstapel welke er huist onbegrensd is. Haar milieu evolueert en varieert inderdaad doorheen de tijd en ruimte.

Sedert de oudheid was reeds waargenomen dat de vissoorten zo maar niet overal aanwezig zijn, maar zich naargelang de soort ophouden in bepaalde gebieden of er tijdelijk vertoeven gedurende welbepaalde periodes van het jaar en in de omgeving van zekere punten.

De plaatsomstandigheden vergemakkelijken in vele gevallen de visserij, maar zijn ook vaak een oorzaak van het uitputten van bepaalde vissoorten. Om aan deze schaarste te verhelpen en mede door de dringende behoefte van de bevolking, hebben de zeemogendheden sedert de oudste tijden, eerst deze uit de Middellandse Zee-gebieden en later ook de Europeanen, gepoogd nieuwe visserijgronden te ontdekken. Deze opzoekingen leidden ook in vele gevallen tot de ontdekking van nieuwe gebieden, en onbekende landen.

NATUUR VAN DE VISSERIJGRONDEN

Door talrijke opzoekingen is de wetenschap er tenslotte ingeslaagd een verklaring te vinden voor de vestiging van bepaalde vissoorten op bepaalde plaatsen. Evenals de andere, te lande levende diersoorten, kunnen de vissen slechts leven en zich voortplanten in gebieden welke voor hen geschikt zijn. Zij hebben een hydrologische gewoonte, en niet een geografische, en deze gewoonte varieert naargelang de seizoenen en de jaren.

De studie van dit milieu is nu precies een van de taken van de oceanografen en men dient toe te geven, dat, zo de opzoekingen naar nieuwe visgronden weinig hoopvolle beloften inhouden, het toch een zekerheid blijft dat de gegevens van de toegepaste wetenschap het mogelijk maken beter de gekende visserijgronden te bepalen.

OCEANOGRAFISCHE WERKEN

Het was om de lange, ingewikkelde en voortdurende wetenschappelijke opzoekingen mogelijk te maken, dat in 1920 het «Office des Pêches» opgericht werd. Deze instelling wijzigde achteraf haar naam voor «Institut des Pêches». Sedert ruim veertig jaar en met de middelen waarover het beschikte, heeft het Instituut talrijke wetenschappelijke opzoekingen geleid en heeft anderzijds met de meeste aandacht de werkzaamheden gevolgd van de aanverwante stations, en zelfs de afgelegde weg in het buitenland. In hun opeenvolgende opzoekingen hebben de deskundigen van het «Institut des Pêches» zowel aan boord van hun opzoekingsvaartuigen als op de vissersvaartuigen welke hen ter beschikking werden gesteld, talrijke zeeën doorkruist zoals ondermeer gans de Noordzee, het kontinentaal plateau tot aan Mauretanië, de westelijke gebieden van de Middellandse Zee alsook de banken welke gelegen zijn in de N.O. gebieden van de Atlantische Oceaan. Het is tenandere in dit laatste gebied, dat de oceanografen, de praktische konklusie trekkend uit het verschijnsel van de kringloop verwarming van de oceaan, een zeer belangrijke taak verricht hebben.

STUDIE VAN DE VISGRONDEN

Zo was het dan dat in de loop van de laatste jaren dat eerst de «Président Theodore Tissier» en achteraf de «Thalassa» gans het kontinentaal Atlantisch plateau onderzocht hebben, evenwel zonder resultaat. Geen nieuwe visgronden werden ontdekt, in de gebieden welke onderzocht werden.

De afgelegde weg was evenwel niet nutteloos geweest, integendeel ! Door deze opzoekingen werden de Franse deskundigen in de mogelijkheid gesteld om de doorkruiste zeegebieden op zeekaarten vast te leggen. Door gebruik van deze kaarten konden de vissers op een doeltreffende wijze de visserij beoefenen in de gebieden welke zij voordien niet kenden, zoals ondermeer de regionen tussen «La Grande Sole» en Porcupine, bepaalde visgronden in New-Foundland of enkele basissen in de omgeving van Saint-Pierre.

Deze toentertijd nog onbevaren gronden hebben zich vaak in een heel gunstig daglicht gesteld. Dit bewijst eveneens andermaal het grote belang van een afbakening van bepaalde visserijzones, teneinde de instandhouding van bepaalde vissoorten te verzekeren.

Een eerste konklusie dringt zich dus op. Als het logischerwijze onmogelijk is te hopen op de ontdekking van nieuwe visgronden, dan kunnen de wetenschappelijke gegevens, en zij alleen, toelaten een nauwkeurige afbakening van deze gronden door te voeren, de natuur en de topografie hiervan te bestuderen en achteraf de hydrologische toestand welke essentieel varieert naargelang de seizoenen. Tenslotte dient een zo nauwkeurig mogelijke raming gemaakt te worden van de bestaande visstapel, de ouderdom, hun levensvoorwaarden, enz... Dus kunnen enkel deze wetenschappelijke studies een beredeneerde eksploitatie van de visgronden waarborgen, in het belang van de beroepslieden.

PLAATSEN VAN TREKKENDE VISSOORTEN

Er is echter ook nog een ander aktieveld dat zich openstelt voor de oceanografen : een studie van de plaatsen waar deze vissoorten — welke zo belangrijk zijn voor de voeding — samenkomen en de data waarop ze in grote massa's voorkomen.

Deze verzamelingpunten hangen in de eerste plaats af van de hydrologische omstandigheden en kunnen afgebakend worden op het ontmoetingspunt van oppervlaktewateren en diepzeewateren, of ook nog in zones waar waterstromingen van verschillende oorsprong elkaar ontmoeten.

(vervolg zie keerzijde)

Deze lokalisatie echter, die van hoofdzakelijk en primordiaal belang is voor de zeevisserij, is daarom ook moeilijker dan de intensifikatie van het overtreffend verschijnsel welke in de laatste jaren waargenomen werd, en die de verwarming van de zeeën tot gevolg heeft. Deze warmwatergolfstromen leiden vele, om niet te zeggen alle vissoorten naar meer noordelijke regionen die meer gepast zijn voor de levensvoorwaarden en voortplanting.

In verband hiermede werd het verschijnsel van de kabeljauw reeds gesignaleerd. Op dit punt echter heeft het «Institut des Pêches» bij gebrek aan beschikbare eenheden, deze opzoekingen sedert lang moeten stopzetten. Het is onontbeerlijk dat deze zendingen hernomen worden, bij middel van het nieuwe oceanografische opzoekingsvaartuig «Thalassa», teneinde na te gaan of er mogelijkheden bestaan voor een rentabele visserij in de meer noordelijk gelegen gebieden.

BESLUIT

Als het dus praktisch uitgesloten is dat nog nieuwe visserijgronden zullen ontdekt worden, dan bestaat toch de mogelijkheid van een verbetering van het rendement der thans bekende banken. Er dient eveneens een bijzondere aandacht besteed te worden aan een afbakening van de zogenaamde verzamelplaatsen der vissoorten welke de hydrologische bewegingen van de zee volgen.

Al deze problemen kunnen enkel opgelost worden door een voortdurende en doorgevoerde wetenschappelijke inspanning, zich steunend op de wetenschappelijke gegevens waarover thans kan beschikt worden.

Voordrachtavond in het Zeemanshuis

RUIME BELANGSTELLING

Op vrijdag 5 januari 1962 ging in het Zeemanstehuis een voordracht door welke gegeven werd door de heer Reuter, van het Nederlands Visserij-Proefstation.

Voormelde persoon gaf een zeer klare uiteenzetting weer op welke wijze de vezels en garens tot stand komen, terwijl hij eveneens een overzicht gaf van de verschillende soorten garens. Zo vermelde hij ondermeer : poly-amide (Nylon) ; Ester, (Terlenka) Ethyleen (Nymplex) alcohol (kuralon).

Spreker vermeldde dat er vroeger met de zachtgeslagen nylon, welke gebruikt werd voor haringdrijfnetten, weinig gevangen werd. Hierop werden verschillende opzoekingen gedaan, waaruit tenslotte gebleken is dat met hardgeslagen nylon heel goede resultaten bekomen werden.

Tijdens het achteraf gehouden debat op deze avond werd door een aanwezige persoon uitleg gevraagd waarin het verschil bestond tussen hardgeslagen en zachtgeslagen nylon. Hierop gaf de heer Reuter de volgende uitleg :

Hardgeslagen :
Dikker, grote rekbaarheid, minder slijtage, beter knoopsterkte, droge sterkte is laag, duurder.
Zachtgeslagen :
Dunner, geringe rekbaarheid, veel slijtage, zwakke knoopsterkte, droge sterkte is hoog, goedkoper.

De heer Reuter gaf hierop nog de eigenschappen welke eigen zijn aan een garen van goede kwaliteit In verband hiermede vestigde hij de aandacht op de volgende punten : kost veel duurder - de looplengte. Van hoofdzakelijk belang is hierbij de natte knoopsterkte en spreker drukte de nadruk op dit punt. Verder haalde hij nog aan : de zichtbaarheid onder water en de slijtvastheid.

Vervolgens wijdde spreker uit over de wijzigingen welke een garen ondergaat op het ogenblik dat het in het water ondergedompeld wordt. Nopens de sterkte van deze ondergedompelde garens wist hij het volgende te vertellen :
Manilla : sterkte verandert niet
Sesal : sterkte verandert niet.
Katoen : sterkte neemt toe met 15 %.
Hennep : sterkte neemt toe met 20 % (hier wordt de zuivere hennep bedoeld)
Nylon : VI : sterkte vermindert van 10 tot 15 %
Nymplex : sterkte ondergaat geen wijziging.
Kuralon : sterkte neemt van 20 % af.

Na deze zeer leerzame uiteenzetting werden nog drie films afgedraaid.

Hierop werd de avond besloten Het kan niet betwist worden dat dergelijke avonden een zeer leerzaam karakter hebben. Wij willen dan ook niet nalaten de heer Reuter en zijn afvaardiging oprecht te danken voor de zeer belangrijke gegevens welke hij wist mede te delen en hopen dat dergelijke avonden in de nabije toekomst nog vele malen zullen plaatsgrijpen.

— A. W.

Opbrengst december in de Oostendse Vismijn

Zopas werden de cijfers bekend betreffende de verkoop gedurende de maand december 1961 in de vismijn te Oostende.

De visverkoop bracht 30.365.283 fr op hetgeen beduidend meer is dan in het vorige jaar. De haringverkoop was eerder teleurstellend en bracht slechts 105.108 fr op. Ook de sprotverkoop was beneden alles en gaf een bedrag van slechts 105.108 fr De garnaalverkoop is steeds miniem in deze periode van het jaar. Dit keer is toch nog 246.222 fr bereikt geworden. Tenslotte werd er weer deelvis van rapers lossers en uitleggers verkocht voor een totaal bedrag van 61.740 fr Het heeft lossers en uitleggers verkocht voor een totaal bedrag van 61.740 fr. Het heeft er de schijn van dat er de laatste tijd weer minder deelvis openbaar verkocht wordt. In totaal werd voor 33.264.604 fr verkocht.

Jaarlijks overzicht van de Nieuwpoortse vissersvloot

Aan de hand van de geboekte cijfers kan men zich overtuigen dat de opbrengst van de visverkoop in de stedelijke vismijn praktisch verdubbeld is vergeleken bij 1954. In 1954 bedroeg de totale opbrengst 19 miljoen frank tegen 36 miljoen in 1961. De verkoop ging steeds in stijgende lijn en bracht per jaar volgende sommeringen op 1955 : 23 miljoen; 1956 : 28 miljoen 1957 : 28 miljoen 1958 :: 27 miljoen 1959 : 31 miljoen 1960 : 34 miljoen 1961 : 36 miljoen.

Deze cijfers kunnen verdeeld worden als volgt :

BODEMVIS :

In 1960 bedroeg de aanvoer van van verse vis 2.279.478 kg die verkocht werden voor 28.263.000 fr. In 1961 was de aanvoer 2.252 117 kg met een opbrengst van 31.560.000 fr, dus minder aanvoer maar groter opbrengst. Er werden in 1961 dus 27.000 kg minder vis aangevoerd dan het vorig jaar. Echter met een meerder opbrengst van 3 miljoen frank. Dit verschil komt voornamelijk door het feit dat er meer dure vis werd aangevoerd waardoor de opbrengst groter werd. De grote schepen van de Nieuwpoortse vloot hebben zich voornamelijk toegelegd op de vangst van tarbot en tong. Bepaalde schepen die zich met een bijzonder zorg wijdden aan die visserij brachten geregeld vangsten van 10 tot 15 ton tarbot griet en tong, die in de zomermaanden gewoonlijk verkocht werden tegen 35 à 55 fr per kilo.

GARNAALVANGSTEN :

De totale opbrengst in 1960 bedroeg : 3.407.343 fr voor een aanvoer van 73.095 kg garnaal. In 1961 boekte men een opbrengst van 3.337.105 fr met een aanvoer van 105.023 kg. De aanvoer beliep dus voor 31.928 kg meer dan vorig jaar. Dit bracht echter 70.238 fr minder op dan in 1960. De gemiddelde prijs in 1960 was immers 46,61 fr in 1960 tegen 31,77 fr voor 1961.

Deze cijfers tonen niet aan dat de garnaalkorders een slecht jaar hebben gekend. De opbrengsten der garnaalvissers zijn evengoed te noemen en denkelijk zelfs beter dan vorig jaar gezien hun besommingen werden opgedreven door de vangsten van de tong. Vooral tijdens de maand April en Mei kenden de garnaalvissers goede vangsten van dure vis. Tijdens deze periode hebben de grootste garnaalvaartuigen de garnaalvisserij stop gezet om heel dicht onder de kust op de tong vissen.

SPROTAANVOER

Het jaar 1960 bracht aan aanvoer 184.314 kg wat een opbrengst van 1.212.680 fr vertegenwoordigd met een gemiddelde prijs van 6,56 per kg. Daarentegen staat 1961 met een aanvoer van 105.348 kg met een opbrengst van 752.440 fr met een gemiddelde prijs van 6.14 fr.

Er werden dus in 1961 voor een hoeveelheid van 78.966 kg minder sprot aan land gebracht wat een verschil van 460.240 fr betekent tesprotseizoenen kunnen niet vergeleken worden met deze van voor genover het vorig jaar. De huidige de oorlog. Vroeger viste men individueel t.t.z. ieder vaartuig ging zijn eigen kans. Thans wordt een echte jacht ingezet met twee vaartuigen die slechts een sprotnet trekken (spanvisserij genoemd). Waar vroeger het sprotseizoen ingezet werd met november gaan de sprotvissers thans met oktober op zoek naar de zilvervisjes. Vandaar dat de eerste vangsten schommelend van 2 tot 300 kg niet door de rokerijen kunnen verwerkt worden daar ze veel te vet zijn om gerookt te worden ,en aldus niet bewaard kunnen worden. In visserijtermen wordt deze sprot dan ook zomersprot genoemd. Het eigenaardige van het huidige sprotseizoen is wel dat eenmaal Kerstdag voorbij het sprotseizoen als afgedaan mag worden beschouwd.

HARINGVISSERIJ :

De totale aanvoer van haring bedroeg in 1960 : 253.215 kg die verkocht werd voor 1.180.610 fr. De gemiddelde prijs bedroeg 4,66 fr per kg. In 1961 waren de onderscheidelijke getallen : 326 566 kg voor wat betreft de aanvoer en 1.095.794 fr voor wat betreft de gemaakte sommeringen. De gemiddelde prijs bedroeg 3.35 fr. 1961 brach tdus een meeraanvoer van 73.352 kg en een minopbrengst van 84 816 fr. De oorzaak daarvan is te zoeken in het feit dat dit jaar de aanvoer van volle haring veel geringer was, dan het vorig jaar en de meeraanvoer was tijdens de periode van de ijle haring. De minopbrengst ligt ook te zoeken in het feit dat de volle haring ook panharing genaamd, verkocht werd aan 16 tot 25 het kg. Daarbij kenden we een toestand waarbij de ijle haring dit jaar een moeilijk afzetgebied vond. De oorzaak was dat de Belgische vishandelaars zich lieten bevoorraden met Hollandse haring die nog lagere prijzen kende dan de Belgische haring. Om die reden klagen de Belgische vissers de toestand aan die in Holland en voornamelijk Breskens toegepast wordt bij de verkoop van de haring.

OP DE HANDELSHAVEN

Waar we in 1960 de aankomst kenden van 20 zeeschepen met een brutotonnemaat van 5000 ton kregen we in 1961 slechts 17 schepen met een tonnemaat van 6325 ton aan de kaai.

De brutotonnemaat is niet de ladig die werd gelost of geladen b.v. een vrachtschip van 500 ton bruto kan ruim 800 ton kolen opslaan. Wat de binnenscheepvaart-schepen betreft boekte 1961 de aankomst van 74 vaartuigen in de havenkom, dit tegen een totaal van 50 vaartuigen voor 1960.

Het rekord van aanleggen van binnenvaart-schepen bedroeg 138 dit tijdens de periode van de bouw van de nieuwe lange brug. — N

Enkelbreuk

Bij het zich aan boord begeven van zijn vaartuig de Z.535 is matroos René Couhysder uitgegleden en viel zo ongelukkig dat hij zich de enkel brak. Zowel de buiten- als de binnenenkel van de linkervoet was gebroken, en de ongelukkige moest ter verpleging opgenomen worden in de kliniek te Blankenberge.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

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

Lichte aanraking tussen O.183 en onbekende koopvaarder

De raad behandelde eerst het geval van de O.183 Oscar-Angèle die op 10 mei 1961 bij helder weer eventjes in aanraking kwam met een kleine koopvaarder waarvan de identiteit niet kon achterhaald worden. Het gebeurde toen de O.183 de vuurtoren van Nabtower dwars aan bakboord voorbij voer. De matroos Albert Deschacht die alleen aan het roer stond wijzigde voor de raad enigszins zijn verklaringen bij de waterschout. Hij werd in de onzekerheid gebracht door het wisselend maneuver van zijn tegenligger maar verwaarloosde signalen te geven om het eigen maneuver bekend te maken. De beide schepen scheerden tenslotte stuurboord aan stuurboord naast elkaar zonder dat ze ncemenswaardige schade opliepen. Niemand aan boord was zich trouwens bewust van de aanraking want niemand had iets gehoord of gevoeld.

Deschacht gaf toe dat er geen lucht op de stoomfluit stond. De raad zal in een volgende zitting het advies van de rijkskommissaris horen.

Twee maanden schorsing geeist voor schipper Brackx

De raad hoorde vervolgens de heer Bentein in zijn requisitoire tegen schipper Maurits Brackx van de O.285 Marie-José-Rosette die op 10 januari verging bij het uitvaren van de Westmanaeyaer-eilanden op IJsland. De rijkskommissaris hing een beeld op van de omstandigheden waarin zich de ramp voordeed en legde vooral de nadruk op de heersende storm waarvoor trouwens de IJslandse loods waarschuwde. Niettegenstaande alles besloot Brackx af te varen en vooraleer hij de havengeul uit was, minderde hij vaart om de loods toe te laten over te stappen. Daarna verhoogde hij de snelheid van zijn schip maar het bleek toen dat het niet gehoorzaamde aan het stuurboordmaneuver. Hij zette dan, aldus zijn verklaring, de motor op volle kracht maar het schip zette verder koers in Noordelijke richting en ramde zo de klippen bij de havenuitgang. Nog poogde Brackx zijn schip te ontzetten maar het werd integendel in de gierende storm tegen de rotsen geslagen aan de voet van de Noorderpier. Na twee dagen brak het schip middendoor. De bemanning was vanop de Noorderpier van het schip afgehaald.

In zijn konklusie verwijt de rijkskommissaris de schipper geen rekening te hebben gehouden met de meteorologische berichten en verwachtingen. Er stond reeds een stormwind van kracht 10 en men verwachtte kracht 12 na middernacht. Hij hield evenmin rekening met de sterke getijstroom. Verder gaf hij telaat full-speed om de haven uit te varen en hieruit blijkt dat hij de gedragingen van zijn schip onvoldoende kende hetgeen hem tot grote omzichtigheid had moeten aanmanen. Hij dacht er evenmin aan ankers klaar te houden. Het feit dat de loods zich niet buiten de haven waagde en vroeg in de havengeul nog te worden afgezet, was voor Brackx in feite een ernstige waarschuwing die hij eveneens in de wind sloeg. De enige reden waarom Brackx de haven wilde verlaten was om de volgende week te Oostende te kunnen markten. Zijn eerste zorg moest nochtans gaan naar de veiligheid van schip en bemanning en waar de loods verklaarde zijn vel niet te willen riskeren, mocht Brackx evenmin mensenlevens op het spel zetten. De rijkskommissaris eiste tenslotte een schorsing van twee maanden wegens al de opgesomde beroepsfouten. De raad zal in een volgende zitting uitspraak doen.

Het vergaan van de O.244

Tenslotte kwam de rijkskommissaris nogmaals aan het woord in verband met het vergaan van een ander vaartuig, de O.244 Philippe die op 21 oktober 1961 in de Noordzee verging op ongeveer 70 mijl van de Deense haven Esbjerg.

Alhoewel het schip water maakte, achtte de schipper Dury dit helemaal niet onrustwekkend. Dat zal wel zo geweest zijn ook gezien het vaartuig pas onder begon te lopen toen het aan bakboord door een hoge zee verrast werd. De schipper die toen aan een snelheid van 9 knopen naar de thuishaven liep, deed nog een vergeefse poging om op de zee te komen, maar slaagde daar niet in. Het schip dreunde onder de slag van de zee en spoedig stroomde de motorkamer onder water. Pompen kon niet baten en er werden vuurpijlen afgeschoten terwijl de O.244 terug naar de visgrond liep om hulp te zoeken. Aan een suksesvolle opsleping naar Esbjerg moest immers niet gedacht worden. Tenslotte kon de bemanning in veiligheid gebracht en werd het schip de prooi van de golven.

De rijkskommissaris is van oordeel dat niets kan ten laste gelegd worden van de bemanning maar stelt toch de vraag of schipper Dury zijn vaartuig, dat al van oudere datum was, niet teveel vermoeid heeft door het aan te hoge snelheid en tegen de stormwind in, naar Oostende te sturen. Hij vestigt dan ook de aandacht van de schippers op het feit dat ze bij het bepalen van hun snelheid de staat van hun vaartuig zouden in acht nemen.

Voorts is het niet begrijpelijk dat de zeevaartinspektie een vaartuig dat voordien water maakte en op de slipway bij gebrek aan plaats niet kon hersteld worden, zo maar in zee liet gaan, na op de bank wat nagezien te zijn. Elkeen die wat afweet daarvan zal moeten bekennen dat dergelijk nazicht onvoldoende, zoniet, niet bestaan heeft, vermits de schipper in zee daarna verklaarde dat zijn schip « lekte als een hazemand ». Deze zaak wordt op een latere datum voorgezet.

E.H. E. EVRARD, aalmoezenier der visserij, verlaat ons



Voor enkele dagen bereikte ons het nieuws dat E.H. E. Evrard, aalmoezenier van de visserij, tot pastoor te Komen benoemd werd. Dit bericht heeft ons onwillekeurig doen mijmeren over het Franse gezegde „ partir c'est mourir un peu", want de huidige aalmoezenier van het „Tehuis voor Zeelieden" te Ostende was in de visserijwereld meer dan hetgeen men noemt „the right man on the right place".

Naast mens op de hoogte van zijn taak, onvermoeibaar werker, begaafd met ruime kapaciteiten en initiatiefrijkdom, is hij tevens een priester met ruime moderne begrippen en vooral heel veel liefde voor de mensen over wiens morele en sociale zorgen hij te waken had. De nieuwe benoeming van E.H. Evrard is een daad die in de wereld van onze Vlaamse visserij met wrange gevoelens zal onthaald worden. Het zal onze vissers wel niet zo gemakkelijk vallen het broksken nijd in het hart te onderdrukken, waarmee zij op dit ogenblik aan de Komenaren zullen denken.

E.H. Evrard is een priester die niet gemakkelijk „gelost" wordt. Dat zagen wij al onmiddellijk na zijn priesterwijding in 1932 gebeuren. Hij bleef immers van 1932 tot 1944, dus een heel lange tijdspanne, als leraar aan het college te Moeskroen. Van 1944 tot 1951 kenden wij hem als onderpastoor in de SS. Petrus en Paulusparochie te Oostende. Zoals het met z'n beroemde voorganger, pastoor Pype, het geval was, bracht deze funktie hem in nauw kontakt met zee- en visserij-wezen tot hij in 1951 dan officieel benoemd werd tot aalmoezenier der vissers.

E.H. Evrard bleef dus slechts tien jaar in ons midden. In het moeilijke apostolaat, waarvoor pastoor Pype de grondslag legde is E.H. Evrard de man van het initiatief en de voleindigende organisatie geweest. Hij verlaat ons met een bilan waarboven wij mogen schrijven „af en in orde".

Het „Zeemanstehuis" met z'n sociaal centrum, boekerij, aquarium, restaurant, café, nette verblijfkamers, enz. staat er en vervult een uitnemende taak voor het volk waarvoor het geschapen werd. Met de vele visserfamilies langs heel onze Kust van Nieuwpoort over Oostende tot Heist werd kontakt gelegd, werden de zieken en gekwetsten onder ons in de hospitalen en klinieken regelmatig bezocht, getroost en opgebeurd en bij geborten en huwelijken de vreugde gedeeld. Aan land hadden de mensen van het harde vissersberoep geen eenzaamheid. E.H. Evrard wist zijn troostende woorden in daden om te zetten.

En de aalmoezenier die ons verlaat is veelzijdig ! Hij is een aristokratische verschijning geweest in onze wereld, die met z'n hart zeker toch nauwkeurig het kontakt met z'n volk kon treffen, eenvoudig en geholpen door zijn innemende goedheid en hulpvaardigheid. Hij deelde met ons in de diepste intimiteit van z'n hart het gevoel dat ons tot echte vissers maakt : de echte liefde tot de zee. Als U met hem spreekt over z'n reis naar IJsland aan boord van een vissersvaartuig en zijn wekelijkse reizen destijds aan boord van de „Ct Fourcauld", dan krijgt u de indruk dat hij met die zee met die vissers vergroeid was.

In de godsdienstlessen die hij aan onze Zeevaart- en Visserijscholen gaf, was het immer meer dan zijn vak en leerstof dat hij ons meegaf. Ook daar was het noch „droog" zijn, noch schoolmeesteren, noch kapitein aan wal spelen, doch het delen van onze specifieke liefde en zorgen. "Visserij is meer dan een beroep. Het is een passie" was het leitmotief van zijn onderwijs.

Wij wensen deze breeddenkende aktieve priester goede oogst en zien hem graag zo spoedig mogelijk terug in een midden waar nieman beter dan hij thuis hoorde.

DE BELGISCH - NEDERLANDSE VISSERIJ-ALMANAK 1962

De Belgisch-Nederlandse visserij-almanak is verschenen.

Dit lijvig boekdeel telt meer dan 1150 blz. en bevat zeer veel nuttige inlichtingen wetten en K.B. welke de visserij en de Zeevaart aanbelangen.

Aan dit boek verleenden Belgische en Nederlandse vaklui en overheden hun volledige medewerking en het mag gezegd dat deze 24e uitgave opnieuw als een werkelijke gids voor alle zeelieden mag aanzien worden.

Het boek is verkrijgbaar mits storting van het bedrag van 250 fr + 15 fr verzendingskosten voor 't Binnenland en 25 fr verzendingskosten voor het Buitenland op P.C.R. 418987 van Het Visserijblad of voor overschrijving ted Bank Crédit Ostendais van dit bedrag op rekening nr 740.

In Nederland volstaat het zich te wenden tot de firma Henk Zwart en het bedrag vooraf op haar bankrekening ter Rotterdamse Bank IJmuiden te storten of op postgiro nr 453338 van Machinefabriek en technische handel H. Zwart.

O.34 besproken in maandelijkse uitgave van de S.A.I.T.

In het trimestrieel tijdschrift „Electronics Digest", welke uitgegeven wordt door de S.A.I.T., en dat voor wat betreft de installatie en modernisatie op het gebied van radio en telefonie, steeds heel leerzame reportages inhoudt ,werd in een beknopte reportage de doopplechtigheid weergegeven van de eerste treiler van de gloednieuwe Oostendse rederij, de rederij „De Vuurtoren".

Aan de hand van dit artikel is gebleken dat de nieuwste Oostendse treiler met volgende toestellen is uitgerust : een hoofdzend- ontvangsttoestel type ER570W — een ultra sonore sounder type BF1—53A — een gekombineerde richtingzoeker type 7H2 — een Decca Navigator type MK5 en een Decca Plotter. Tenslotte werd nog een hulp ontvangsttoestel ingebouwd van het type R-Super dat gebruikt wordt ingeval van defekt en in andere gevallen voor de ontspanning van de opvarenden. — B.

Worden de kleine Oostendse Scheepswerven het slachtoffer van een komplot waaraan de Stedelijke Overheid achter de schermen meewerkt ?

Sedert meer dan een jaar is er aan de Vissershaven een strijd begonnen tussen kleine gevestigde scheepsbouwers en een nieuwe maatschappij welke de werf Loy heeft overgenomen en ten rechte of ten onrechte zich meer en meer vrijheid veroorlooft in het uitbreiden van deze werf.

Hierbij worden allerlei middelen gebruikt en mengt zich ook de stedelijke en landelijke overheid er tussen onder voorwendsel dat de uitbreiding van een werf aldaar zeer ten goede zou komen aan Oostende en het land, daar volgens hen honderden werklieden er zouden kunnen tewerk gesteld worden. Men zegt niet van waar men die zal halen. 't Zijn immers stielmannen welke men nodig heeft en geen werklozen.

Wij hebben al veel dergelijke vogels horen schuifelen en een mooier staaltje dan wat met de Brugse scheepsbouwwerven gebeurd is, bestaat er niet.

Het zou immers interessant zijn te weten hoeveel honderden miljoenen hier verspild werden !

Het is ook zonderling te moeten vaststellen dat almeteens hier honderden werklieden inzake scheepsbouw werk zouden vinden en dat alles hier in een versneld tempo, goedkoper en beter zou kunnen opgebouwd, waar alle andere werven van het land moeten vechten om de eindjes aan mekaar te knopen en waarvan sommigen nochtans ook zeer modern ingericht zijn en genoeg ondervinding hebben zoals Beliard, enz...

Wat nog meer opzien baart is dat sommige heren van onze stedelijke overheid hier achter de schermen de Hogere Overheid schijnen te hebben beïnvloed om kleine mensen, die houten scheepsbouwer zijn te willen doen verdwijnen om plaats te maken voor een zaak, waarvan het bekend is dat sommigen er belangen in hebben.

Wij hebben in deze aangelegenheid reeds doen uitschijnen dat deze kleine werven onmisbaar zijn voor de vloot, waarvan 65 % uit hout is gebouwd en nog velen uit hout bouwen.

Wij hebben reeds gezegd dat, als men werkelijk grootse plannen wil zien werkelijkheid worden, de plaats waar men het thans wil verwezenlijken daarvoor niet geschikt is, omdat de noodzakelijke uitbreiding van de haven daardoor totaal uitgesloten wordt en omdat daarvoor wel een andere plaats had kunnen uitgekozen worden.

Neen, het gezond verstand schijnt bij die Overheid uit den boze en waar er omtrent de elektriciteitskwestie op het stadhuis en op de Zeedijk reeds zoveel opspraak is verwekt, schijnt men nog niet genoeg verzadigd en wil men andere vergissingen begaan en nog meer opspraak verwekken.

Er komt een dag dat de publieke opinie naar meer uitleg zal vragen, hoe onschuldig ook al deze zaakjes schijnbaar afgehandeld of voorgesteld worden.

Wat er ook van zij, dinsdag is voor de Koophandelsrechtbank een eerste proces begonnen, waarop nog andere zullen volgen.

De schuld van dit alles ligt alleen bij de Hogere Overheid en in 't bijzonder bij de stedelijke, die niets gedaan heeft om hier rechtvaardig op te treden en integendeel de moeilijkheden en verdachtmakingen nog heeft helpen vergroten, tengevolge van haar houding, welke we weinig moedig mogen noemen.

EEN KORTGEDING VOOR DE KOOPHANDELSRECHTBANK

Uit wat dinsdag voor de Koophandelsrechtbank gepleit werd, blijkt ten volle dat de nieuwe werf V.O.S. zich niet houdt aan de grond van de overgenomen werf Loy, maar haar eisen of liever doelstellingen er toe strekken allen te doen verdwijnen, de ene na de andere.

De gevestigde scheepsbouwers voelen zich vanzelfsprekend bedreigd door deze nieuwe maatschappij. De laatste maanden hebben zij hemel en aarde bewogen om te beletten dat de plannen van de V.O.S. ten uitvoer zouden gebracht worden. Zij vermoedden natuurlijk dat met de tijd hun eigen scheepswerven zouden ingepalmd worden.

Ondertussen zet V.O.S. ongestoord haar plannen ten uitvoer en zo heeft zij omlangs reeds de plaats — op de gronden van de naburige scheepsbouwers — afgebakend, waar het geplande droogdok zou moeten gebouwd worden. Er werden reeds verscheidene paaltjes ingeheid en damplanken afgebroken.

De kleine werven, waaronder scheepsbouwer Deweert, hebben sedert 1947 een toegang van 18 m waterlinie. Zonder iemand te raadplegen, brengt men dit nu op 16,50 meter en ook voor Hillebrandt wil men het zelfde doen.

Tegen deze meetkundige operatie heeft scheepsbouwer Jef Deweert nu klacht neergelegd bij de Koophandelsrechtbank. De zaak kwam dinsdagmiddag voor in kortgeding. Het ging dus niet over de grond der zaak maar wel over 't feit als V.O.S. al dan niet het recht heeft over te gaan tot deze meetkundige operaties en of de voorbereidende werken derhalve moeten worden stilgelegd.

Scheepsbouwer Deweert had meesters Blanckaert en Pierre Vandenbroecke als advokaten ; de belangen van de V.O.S. waren verdedigd door Mr. Vander Vennet uit Eernegem, terwijl Mr. Coulier de belangen waarnam van de firma Soetaert, die de werken uitvoert.

In hun pleidooi voerden Meesters Blanckaert en Vandenbroecke aan dat door het feit dat de V.O.S. bepaalde toegevingen wil doen aan de scheepsbouwers, zij daarmee afdoende bewijst, dat zij deze in hun normale eksploitatie zal hinderen. De V.O.S. kan een brief voorleggen van Minister Merlot van Openbare Werken, waarbij deze zijn goedkeuring hecht aan het plan van de V.O.S. Dat heet Mr. Blanckaert machtmisbruik. Ten andere, zo ging hij verder, veronderstel dat binnen enkele maanden een andere minister de leiding heeft van het departement en met deze plannen helemaal niet akkoord gaat. Wat dan ? Volgens de advokaten gaat het hier om de strijd tussen de kleinen en de groten, die denken dat hen alles toegelaten is.

Mr. Vander Vennet voerde aan dat de uitvoering van deze plannen niet alleen zou ten goede komen aan Oostende, maar aan gans het land en zelfs aan de Europese gemeenschap. Honderden werklieden zouden tewerkgesteld worden, wat in het kader van de inspanningen voor werkverschaffing zeker niet te versmaden is.

De Koophandelsrechtbank heeft zijn beslissing in beraad gehouden en zal uitspraak doen, donderdag 18 jan. e.k.

Zonder deze uitspraak te willen beïnvloeden welke zal te beslissen hebben over het voorlopig al of niet stilleggen van de werken, zal achteraf deze zeer droevige kwestie verder zijn gang gaan.

Wij en met ons de ganse publieke opinie eisen klaarheid in deze duistere kombine waarin bepaalde overheid betrokken is en waarin men maar al te gemakkelijk bestaande schriftelijke overeenkomsten wil over het hoofd zien onder voorwendsel dat die kleine mensen hun terrein niet behoorlijk afbakenen of dat hun instellingen niet beantwoorden aan allerlei kleine vereisten, welke nochtans niets te zien hebben met de werkelijke redenen waarom deze mensen sedert 1947 daarheen geloodst werden om er op een hen toegewezen stuk grond kostelijke installaties op te trekken en schepen te bouwen.

Is het dan zo ver gekomen dat de Oostendse bevolking meer en meer „A la merci" zal zijn van enkele overheden die de belangen van een nijverheid en aangegane overeenkomsten aan hun zolen vagen om ze te vervangen door lage kombines, waar niets anders meer zal tellen dan de wet van de sterkste ? Wij stellen de vraag.

Stroming sleurde de sloep naar volle zee

FRANSE VISSER ZWALPTE VIJF DAGEN EN VIJF NACHTEN OP ZEE

MET BEVROREN HANDEN EN VOETEN EN HALFDOOD VAN DE KOUDE

Een Franse zeeman heeft gedurende vijf dagen en nachten zonder voedsel in een klein roeibootje in de Atlantische Oceaan voor de Franse Oostkust rondgezwalpt alvorens hij door de bemanning van een schip gered werd. De geneesheer die hem na zijn redding heeft onderzocht verklaarde dat alleen zijn uitzonderlijk sterk gestel het leven van de visser heeft gered.

Op 2 januari 1962 omstreeks 18.30 uur nam de 34-jarige visser André Desgrée afscheid van zijn vrienden te Clohars-Carnoët en begaf zich aan boord van zijn sloep om langs de kust naar de haven van Guidec (provincie Morbihan) te varen.

De zeeman kwam nooit in Guidec aan en toen men na vijf dagen nog geen nieuws over hem had ontvangen waande men hem verdronken.

Zondagmorgen ontving het postkantoor te Concarneau een draadloos telegram van het schip «La Conquerante» dat het ter hoogte van Concarneau op vijf mijl van de kust een sloep had opgehaald waarin zich een zeeman bevond André Desgrée en dat de schipbreukeling in goede gezondheid verkeerde.

In werkelijkheid was de zeeman halfdood van de koude en honger aangetroffen. Zijn handen en voeten waren gedeeltelijk vervroren en hij kon zich niet meer behelpen.

HET VERHAAL VAN DE SCHIPBREUKELING

In de namiddag liep «La Conquerante» de haven van Concarneau binnen. Op de kade werd André Desgrée opgewacht door zijn zielsgelukkige familieleden.

De visser, die door zijn makkers diende ondersteund te worden werd onmiddellijk naar de kliniek overgebracht waar hij zijn kinderen en zijn echtgenote over zijn schipbreuk vertelde.

— Kort na mijn vertrek uit Clohars-Carnoët verhaalde hij, werd mijn bootje door de stroming meegesleurd. Ik kon niet terug naar de kust. De eerste nacht zag ik op nauwelijks honderdvijftig meter afstand een vissersvaartuig voorbijvaren. Ik beschikte slechts over 'n doosje lucifers om te trachten zijn aandacht te trekken. Ik verbruikte ze allen. Niemand op het vissersvaartuig had me bemerkt, en ik riep als een bezetene.

Later zag ik nog vaak schepen die mij voorbijvaarden... maar de laatste dagen kon ik slechts machteloos toezien. Ik kon niet meer roepen en me zelfs maar bewegen Ik had al die dagen niets gegeten of gedronken en de koude verstijfde mijn ledematen. Ik durfde ten slotte niet meer bewegen in mijn klein bootje omdat ik vreesde dat het zou omkantelen. Ik voelde weldra dat mijn handen en voeten begonnen te bevriezen tot ik de laatste dag alle hoop verloor. Ik wachtte lijdzaam mijn dood af. Toen werd ik plotseling opgepakt maar ik was het me niet meer bewust, het was alsof een warme wind over me heen woei...

Op dat ogenblik was de zeeman reeds gered. Na enkele uren aan boord van de «La Conquerante» kwam hij terug tot het bewustzijn en kon hij reeds enkele koppen koffie drinken en een boterham en enkele sinaasappelen eten.

André Desgrée wordt thans verzorgd in het hospitaal te Concarneau waar hij nog verscheidene weken zal dienen te verblijven.

Zij hadden pech...

Zwaar stokanker opgevist

Toen de Z.544 de visserij bedreef op ongeveer 25 mijl van de thuishaven werd met de korre vastgeslagen. Pogingen werden gedaan om de boel los te krijgen waarin men tenslotte lukte. Een zwaar stokanker werd bovengehaald, waaraan een ketting bevestigd was die nog in de grond stak. Nadat de ketting was losgekomen en men reeds een 40-tal vadem had ingewonden, is de vistalieblok aan bakboordzijde naar beneden gestort. Hierdoor brak de schakel waarmede de vistalieblok vastzit, waardoor de ketting opnieuw van boord afrolde. Men slaagde er tenslotte in de ketting juist boven het anker af te zagen. Tijdens het winden gingen eveneens 20 vadem staaldraad verloren. Het opgeviste stokanker heeft een lengte van ongeveer 3 meter en weegt ruim 2000 kg. — B

Opsleping O.457 door Z.405

Terwijl de O.457 de visserij bedreef werd defekt vastgesteld aan het roer. Ziende dat herstellen onmogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de Z.405 van schipper Vantorre Omer. De opsleping verliep zonder moeilijkheden vanaf de visgronden. Het is zonderling te moeten vaststellen dat de O.457 dikwijls defekten heeft.

— B

Reddingboot verloren

Terwijl de Z.556 van schipper L. Serreyn de visserij bedreef op de visserijgronden van de Witte Bank werd het net vastgeslagen. Terwijl men poogde de boel te winden kreeg het vaartuig een hevige zee waardoor de reddingsboot overboord geslagen werd en verloren ging. Ook de «djok» van de bootrooster ging verloren, ondanks het feit dat deze vooraan en achteraan met een vierdubbele manillatouw was vastgemaakt. —B

Opsleping Z.405 door O.265

Terwijl de Z.405 onder het bevel van schipper Vantorre op weg was naar de visserijgronden op het Kanaal werd vastgesteld dat bij 't overdraaien van het stuurwiel, het vaartuig niet beantwoordde aan de bevelen. Bij nazicht werd vastgesteld dat het roer over een groot deel loshing. Via radio werd de hulp ingeroepen van de O.265 van reder Anthierens Jules. De Oostendse eenheid sleepte het defekte vaartuig veilig de haven van Milford binnen. —B

Blad van schroef

De Z.471 onder bevel van schipper Ackx Gerard was vertrokken naar de visgronden in de nabijheid van het lichtschip de «Noordhinderr» op ongeveer 10 mijlen buiten de Zeebrugse haven werden echter zware slagen op het achterschip gevoeld. Na de korre gewonden te hebben werd op eigen krachten de thuishaven terug aangedaan. Bij nazicht op de kuisbank werd vastgesteld dat een blad van de schroef geslagen was. — B

Blad van schroef

Toen de Z.449 die onder bevel stond van schipper Gustaaf Decloedt gekomen was op ongeveer 45 mijl van Zeebrugge werd schade vastgesteld aan het schroef. Gezien herstelling onmogelijk was werd de sleephulp ingeroepen van de Z.549 van de rederij Utterwulghe Laatstgenoemd vaartuig sleepte de Z449 veilig de haven van Zeebrugge binnen. Op de kuisbank werd vastgesteld dat een blad van de schroef was afgerukt. —B

Driftmarkers opgevist

Terwijl de Z.548 onder het bevel van schipper Van Waes, de visserij bedreef in de omgeving van het lichtschip «Smith Knoll» werd een driftmarker opgevist. Deze driftmarker droeg het volgende kenteken : Eng/61 - 4023. De driftmarker werd opgevist op een diepte van 23 vadem — B

Ook door de Z.551 van schipper Edmond Vandierendonck werd een driftmarker opgevist, op ongeveer 60 mijl N.W. van Zeebrugge. Deze driftmarker droeg het kenteken : Eng./61 - 4581 en werd opgevangen op een diepte van 28 vadem — B

Opsleping Z.400 door de „Zeetijger"

Toen de Z.400 van reder Mallefeydt Ch. de vissershaven van Zeebrugge verlaten had en gekomen was op ongeveer 16 mijl van deze haven begon de oliedruk van de motor te verminderen. Ziende dat het defekt niet kon hersteld worden werd via radio Oostende de hulp ingeroepen van een staatssleepboot. Het defekte vaartuig werd zonder verdere moeilijkheden de Zeebrugse haven binnengesleept door de sleepboot de «Zeetijger».

— B

Schade in vissershaven

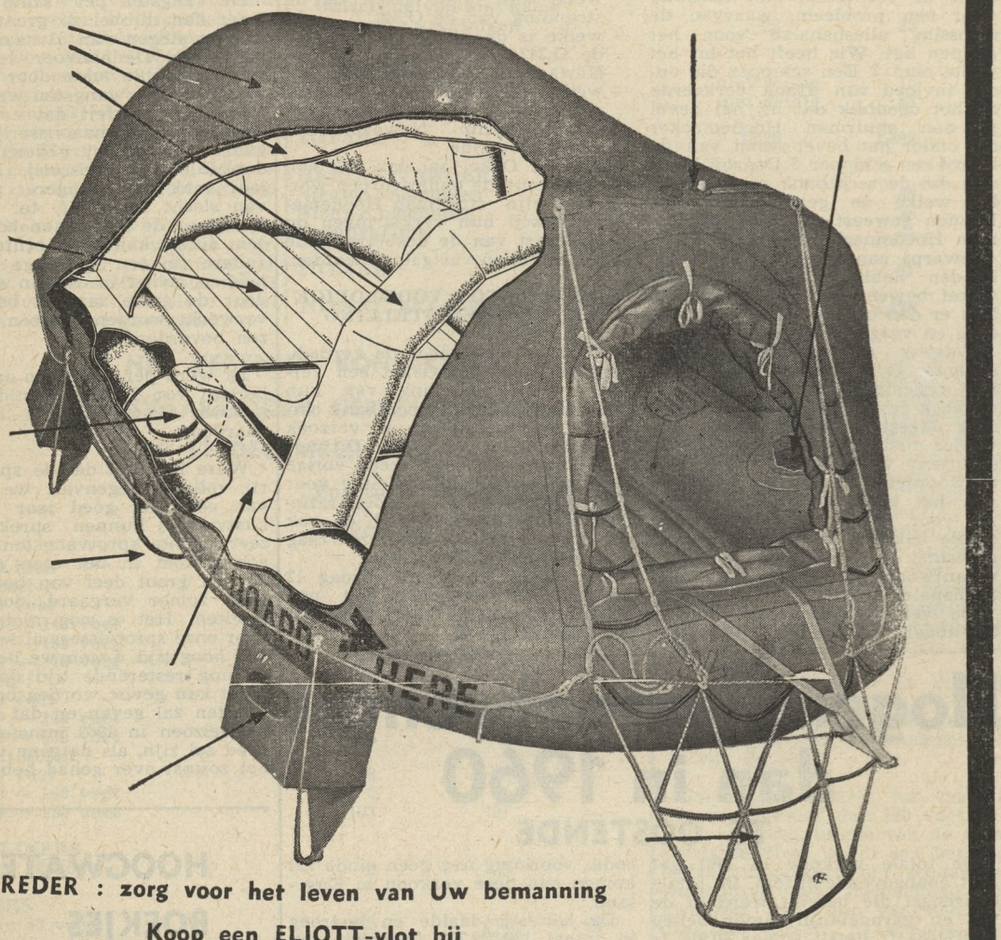
De Z.24 van schipper-reder Cogghe Henri lag gemeerd langsheen de vismijn te Zeebrugge. Op bakboordzijde van dit vaartuig lag de Z.188. Bij het aanzetten van de motor van deze laatste werd plots een hevig gekraak gehoord aan boord van de Z.24. Bij nader onderzoek werd vastgesteld dat de onderste en bovenste beugels van de visplank gebroken waren alsmede een viertal stutten vooraan terwijl de reling over een lengte van ongeveer 2 meter ontzet werd —B

De Z.543 verloor zijn roer

Zaterdag moest de Z.543 van reder Eug. Vlietinck door de O.312 naar de haven van Newline opgesleept worden daar zijn roer en de as er van gebroken was en verloren werd.

De herstelling zal te Newline geschieden. Op het ogenblik dat ons blad verschijnt, is de Z.543 reeds terug naar zee.

VEILIGHEID OP ZEE



REDER : zorg voor het leven van Uw bemanning

Koop een ELIOTT-vlot bij
Alle types verkrijgbaar

Teletoon : 729.51

27 H. Baelskaai - Oostende

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

Het vergaan van de O.342 „Normandie"

Aanvullend onderzoek bevolen - Schipper OCKET voor Boetstraffelijke Rechtbank

Vrijdagmorgen ving de Boetstraffelijke Rechtbank te Brugge aan met het onderzoek inzake het vergaan van de Oostendse treiler de O.342 «Normandie» van reder Lenaers uit Oostende die op 19 oktober van vorig jaar verging na op de South Middle Hasborough Bank te zijn gelopen. Hierbij kwam de twintigjarige matroos, Benoni Van Eecke om het leven.

Deze zaak werd in eerste instantie behandeld door de Onderzoeksraad van de Zeevaart. Het is tenandere tijdens de verschillende onderhoren welke uitgingen van voormeld lichaam dat het aan het licht kwam dat schipper Ocket in bedronken toestand verkeerde op het ogenblik der feiten. Een aanhoudingsbevel op naam van betrokken schipper werd uitgeschreven met het gevolg dat deze thans reeds twee maanden in voorarrest heeft doorgebracht in de Brugse gevangenis. Vorige week vrijdag dan werd een aanvang genomen met deze betreurenswaardige geschiedenis voor de Boetstraffelijke Rechtbank van Brugge onder voorzitterschap van rechter de Crombrugge. Schipper Ocket werd beschuldigd van in bedronken toestand een vaartuig te hebben bestuurd wat te vergelijken valt met een nachtelijke brandstichting. hetgeen als een misdaad bestempeld wordt en die door een Assissenhof kan behandeld worden.

DE ZITTING

Dat de zaak niet zo eenvoudig is als wel mocht gedacht worden is vrijdagmorgen gebleken in het verloop van de zitting. Vele mensen, in de meeste gevallen personen die weinig of niet betrokken zijn met de visserijmiddens, zijn zich inderdaad niet bewust der draagwijdte van de handeling van schipper Ocket. Hier dient inderdaad rekening gehouden met het feit dat vijf mensenlevens op het spel stonden waarvan tenslotte toch een slachtoffer te betreuren viel. Hier heeft schipper Ocket een onverantwoordelijke daad gesteld die wij alles behalve als een stichtend voorbeeld kunnen stellen voor de jonge vissers, zo het waar is dat hij bedronken was.

Als eerste getuige werd de heer Van Poucke, Waterschout Eerste Klasse uit Oostende opgeroepen. De vele vakkundige en technische gegevens welke door deze persoon werden uiteengezet bleken evenwel te ingewikkeld voor de rechtbank, zodat beroep gedaan werd op zeekaarten waarop kan aangetoond worden waar de Oostendse treiler verging .Aan de hand van deze zeekaart werd een bijkomende konfrontatie verricht in aanwezigheid van de schipper en de heer waterschout Van Poucke Deze konfrontatie had een dubbele reden : in de eerste plaats werd de juiste positie bepaald waar het ongeval zich voordeed terwijl er in de tweede plaats werd vastgesteld welke de juiste koers was welke de O.342 gelopen had, nadat schipper Ocket het stuur had overgeveven aan stuurman Hoedemacker, tot op het ogenblik dat het vaartuig vastliep.

Deze handeling is van uitzonderlijk belang want het is inderdaad gebleken dat er, bij een vergelijking van de verklaringen van de schipper en stuurman Hoedemacker, punten van betwisting zijn. en deze tegenstrijdigheden dienen getoetst te worden aan de ware toedracht der feiten. Volgens hoofd getuige Hoedemacker zou deze bij het overgeven van de wacht door schipper Ocket bevel gekregen hebben het lichtschip «Newarp» aan stuurboordzijde te houden. Steeds volgens getuige zou de schipper hierdoor een verkeerde koers hebben opgegeven waardoor het vaartuig uiteindelijk op de South Middle Hasborough Bank, ter hoogte van het Graafschap Norfolk. terechtkwam en zonk.

De afgelegde verklaring van schipper Ocket beweert echter het tegenovergestelde. Volgens deze zou hij aan stuurman Hoedemacker bevel gegeven hebben het lichtschip «Newarp» voortdurend aan stuurboord te houden. Hier staat de rechtbank dan tenslotte voor een probleem, waarvan de oplossing allesbehalve voor het grijpen ligt. Wie heeft het bij het juiste eind ? Een schipper die onder invloed van drank verkeerde op het ogenblik dat hij het bevel gaf aan stuurman Hoedemacker die onder het bevel stond van de betrokken schipper ? Daarbij komt nog dat de rechtbank moet uitmaken welke de gevolgen hadden kunnen geweest zijn moest stuurman Hoedemacker inderdaad de «Newarp» aan stuurboordzijde gehouden hebben, zoals schipper Ocket beweert bevolen te hebben. Zou er dan ook gevaar voor stranding en vergaan bestaan hebben ?

Volgens de verdediging van schipper Ocket is inderdaad lang niet uitgemaakt of deze laatste wel degelijk de fout heeft aan de stranding. Meester Coulier gaat zelfs verder met te beweren dat ook de stuurman voor een gedeelte verantwoordelijk is aan de stranding van het vaartuig en stelt in die zin voor dat ook laatstgenoemde op de beklaagdenbank zou dienen geplaatst te worden om de juiste verantwoordelijkheid in deze zaak te bepalen.

De vertegenwoordiger van het Openbaar Ministerie, de heer Scholliers replikeert hier evenwel dat schipper Ocket niet terechtstaat voor stranding of onvrijwillige doding, maar enkel wegens het besturen van een vaartuig terwijl hij onder de invloed van drank verkeerde.

Voorzitter de Crombrugge is evenwel van oordeel dat vooraleer deze zaak verder kan gezet worden er nog verschillende punten zijn die aan een nader onderzoek dienen onderworpen te worden, terwijl eveneens dient rekening gehouden te worden dat de mogelijkheid bestaat dat schipper Ocket zich vergist heeft tussen lichtschepen Newarp en Hasborough. De Voorzitter beveelt dan ook een aanvullend onderzoek in deze zaak.

KONFRONTATIE

De punten die ondermeer dienen opgelost te worden zijn de volgende :

— welke is de juiste positie van de stranding van de O.342 ?
— welke is de juiste koers welke de O.342 heeft gevolgd met de Newarp aan bakboordzijde ?
— welke is de koers die de O.342 zou kunnen hebben volgen met het lichtschip Newarp aan stuurboordzijde ?

Schipper Ocket zal dan ook aan een konfrontatie onderworpen worden met zijn stuurman Hoedemacker, terwijl hun verklaringen op de zeekaart van de desbetreffende gebieden zullen vastgelegd worden.

VERZOEK TOT VOORLOPIGE IN VRIJHEIDSTELLING

Tenslotte werd door de verdediging van schipper Ocket een verlopige invrijheidstelling van hun kliënt ingediend. De rechtbank oordeelde evenwel dat op dit verzoek niet kon ingegaan worden. Dit verzoek werd inderdaad reeds vorige week tijdens de behandeling voor de Raadkamer bij de Boetstraffelijke rechtbank ingediend, en ook deze instantie heeft aan deze vraag geen gevolg kunnen geven.

Deze zaak wordt op vrijdag 12 januari 1962 voortgezet met een konfrontatie op de kaart zoals hoger vermeld. — B

Hogere jaaropbrengst dan in 1960

TE OOSTENDE

De totale verkoop in 1961 gaf zeer hoopgevende cijfers. De totale opbrengst die bereikt werd in de vis- en garnaalmijn samen beliep 399.959.084 fr hetzij amper 40 916 fr te kort om de 400 miljoen te bereiken. Indien er minder schepen in Engeland verkocht hadden ware voornoemd cijfer zeker met enkele miljoenen overschreden geweest. Er is in 1961 enorm veel in buitenlandse havens verkocht door de Oostendse vissersvloot. Sommige schepen kwamen zelfs maar één keer verkopen in de thuishaven gedurende het ganse jaar. Het moet gezegd dat ook in het buitenland mooie resultaten bereikt werden zodat voorlopig nog geen einde zal komen aan deze verkoop in Engeland.

De aanvoer daalde en bedroeg in totaal 136.559.703 fr hetzij een miljoen 200.000 fr minder dan in 1960. De opbrengst bedroeg in 1960 echter slechts 392.094.068 fr zodat de gemiddelde prijs steeg van 10,30 naar 10,99 fr per kg.

Het leeuwenaandeel van de verkoop ging natuurlijk naar de vis : 388.014.962 fr de garnaalverkoop bracht 6.601.209 fr op, de sprotverkoop haalde 1.811.192 fr de verkoop van ijle haring bracht 2.638.831 fr op en de deelvis werd verkocht voor 892.990 fr.

1961 BETER GARNAALJAAR DAN 1960

Reeds verschillende maanden terug konden we voorspellen dat 1961 gunstiger zou zijn voor onze garnaalvissers dan 1960. De vangsten waren veel beter hetgeen van aard was om de kustvissers terug over te schakelen op de garnaalvisserij in plaats van de visvangst te bedrijven. De vooruitzichten zijn dan ook uitgevallen en de vooruitzichten overtroffen.

In 1961 werd inderdaad dubbel zo veel garnaal aangevoerd dan in 1960. Dit natuurlijk voor wat Oostende betreft. De gemiddelde prijs is natuurlijk gedaald maar in verhouding toch niet zo erg dat de opbrengsten merkelijk hoger waren dan in 1960. en er uiteindelijk een bedrag van 6.601.209 fr werd bereikt tegenover 5.334.459 fr het jaar daarvoor. De gemiddelde prijs daalde van 48,64 fr naar 30,66 fr De kwaliteit van de garnaal was dit jaar tamelijk goed en de prijzen zelden onder de 10 fr per kilo gedaald. In vorige perioden van grote aanvoer werden vaak prijzen van 2,3 en 4 fr genoteerd. Dit was dit keer niet het geval.

De vangsten per schip waren meer dan dubbel zo groot dan in 1960 en stegen van 33 naar 70 kilo per schip. De aanvoer verhoogde met in gelijke mate door het feit dat er minder vangsten werden en niet door het feit dat er minder schepen de garnaalvisserij bedreven zoals men zou geneigd zijn te denken. De kustvisserij had dit jaar vaak met langere perioden van slecht weer af te rekenen waardoor de uitvaarten belet werden. Zulks kan dan echter in de andere zin een gunstige invloed hebben gehad in die zin dat hierdoor de grote aanvoer beter kon verwerkt worden hetgeen de prijzen bevorderde.

Er werd per schip een opbrengst bereikt van 2.172 fr gemiddeld tegenover slechts 1631 fr het jaar daarvoor.

Ware het niet dat de sprotvisserij volledig tegenvalt we zouden van een zeer goed jaar voor de kustvisserij kunnen spreken. De zeer slechte sprotvangsten hebben echter roet in het eten geggooid en een groot deel van het profijt deze zomer vergaard, doen wegsmelten. Het is nog niet te laat voor onze sprotvissers al wordt het wel hoog tijd. Laten we hopen dat de nog resterende tijd dat er op sprot kan gevist worden betere resultaten zal geven en dat het garnaalseizoen in 1962 minstens even goed zal zijn, als datgene waar we het zojuist over gehad hebben.

HOOGWATER-BOEKJES 1962

De Hoogwaterboekjes voor 1962 met allerlei nuttige inlichtingen zijn verschenen.

Ze zijn verkrijgbaar bij alle dagbladverkopers en boekwinkels van de Kust voor de prijs van 8 fr.

Dit bedrag plus 1 fr kosten kan Nr 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust".

Buitenlandse berichten

Wat het «Fleckreport» inhoudt in verband met de Vloot (III)

De diepzeevisserijvloot heeft zich in Engeland goed gehandhaafd. Met 37 % van de 230 vaartuigen van deze kategorie, welke niet ouder dan 10 jaar zijn, mag gezegd worden dat deze vloot betrekkelijk « up to date » is. De vervanging van kolen als brandstof door stookolie, wat al een aanvang nam voor de tweede wereldoorlog, heeft zich verder doorgezet, zodat thans de vaartuigen op kolen in de minderheid zijn.

Er is een tendenz geweest van minder, maar grotere vaartuigen, te bouwen. De technische ontwikkeling welke de grootste wijziging in de industrie kan brengen is wel het invriezen op zee. Vaartuigen van 130 tot 140 voet worden traditioneel aangezien als zijnde de « Middle Water » vloot (grote middenslag), welke in hoofdzaak de wateren van de Faroë-Eilanden bevissen. De « Middle Water » vloot van Aberdeen bevat echter een groot aantal vaartuigen gaande van 115 tot 130 voet.

In het begin van het jaar waren 52 van de 73 trawlers in de laatste 5 jaar gebouwd, wat wel het resultaat is van de toegestane kredieten.

De « Near Water » vloot heeft lang te lijden gehad van de overbevissing op haar traditionele visgronden. Finantiële steun heeft een modernisatie van deze vloot echter in de hand gewerkt.

Toelagen en leningen voor vissersvaartuigen in Groot-Brittannië goedgekeurd door « White Fish Authority », « Herring Industry Board under the Sea Fish Industry Acts » 1951 en 1959, en de « White Fish and Herring Industries Acts » 1953 en 1957 : totaal goedgekeurd tot 31-3-1960.

	Aantal goedgekeurde toepassingen		Toegekend bedrag	
	Toelagen	Leningen	Toelagen	Leningen
WITVIS VANGERS				
Nieuwe vaartuigen :				
Near & Middle water	280	276	6.955.036	17.760.930
Inshore	694	650	1.955.305	3.910.179
Nieuwe machines voor « inshore » vaartuigen	423	347	190.158	334.382
Omzetting van met kolen gestookte vaartuigen	23	23	151.386	387.535
Opnieuw uitrusten :				
Near & middle water	niet geldig	15	niet geldig	178.617
Inshore	niet geldig	88	niet geldig	26.640
TOTAAL	**1.420**	**1.399**	**9.291.885**	**22.598.283**
HARING VANGERS				
Nieuwe vaartuigen	50	46	186.883	255.477
Nieuwe machines	59	35	54.003	75.954
Heruitrusting	niet geldig	—	niet geldig	—
TOTAAL	**109**	**81**	**240.886**	**331.431**
TOTAAL ALLE VAARTUIGEN	**1.529**	**1.480**	**9.532.771**	**22.929.714**

IN HET VERENIGD KONINKRIJK VISSERSVAARTUIGEN GEREGISTREERD OP 31 DECEMBER 1959

	Engeland en Wales	Schotland	Noord-Ierland
TRAWLERS			
a) diesel :			
140 voet	20	1	—
130 — 140 voet	46	1	—
70 — 130 voet	174	61	—
40 — 70 voet	133	12	13
b) olie :			
140 voet	179	1	—
130 — 140 voet	11	8	—
70 — 130 voet	3	5	—
c) met kolen :			
140 voet	38	—	—
130 — 140 voet	6	1	—
70 — 130 voet	103	87	—
LONG-LINERS (boven 70 voet)	2	22	—
SENNERS (boven 40 voet)	158	649	49
Drijfnetten (boven 40 voet)	11	185	
GEMENGDE KLEINE VAARTUIGEN	4.000	2.000	60

Begin 1960 bedroeg het aantal vaartuigen in deze kategorie gebouwd na 1949 : 153 op een totaal van 433 trawlers. Waar echter in de « distant water » vloot slechts 5 vaartuigen dateren van voor 1933 zijn er 213 vaartuigen van de « near water » trawlers gebouwd voor 1930, waarvan 148 van voor de eerste wereldoorlog.

Een opvallende evolutie hebben de Senners gekend in Schotland, welke hun aandeel in de vangsten van ronde vis te Schotland opdreef van 26 % tot 44 % sedert 1950. Er zijn nu in Schotland 650 zulke vaartuigen van meer dan 40 voet.

De haringvloot, welke reeds slonk voor de oorlog in verhouding tot het verminderde verbruik, is verder afgebrokkeld. Het grootste gedeelte van de haring wordt nog met het drijfnet gevangen en een klein gedeelte met het ringnet.

De kustvloot, middenslag en diepzeevisserijvloot worden gesubsidieerd sedert 1950. De subsidies, alhoewel vooropgesteld voor een bepaalde periode en met beperkte doeleinden, werden regelmatig uitgebreid en het toepassingsgebied verruimd. De finantiële steun is tweeërlei :

— een subsidie voor de visserij-eksploitaties ;
— een systeem van toelagen en leningen voor de modernisatie van de vloot.

Beide zijn beperkt tot vaartuigen van minder dan 140 voet.

Voor de vaartuigen van de diepzeevisserijvloot wordt een bepaald bedrag uitgekeerd per zeedag, in verhouding tot hoeveelheid en kwaliteit van hun vangsten, bedrag dat wisselt naargelang het type van vaartuig.

De kustvissers ontvangen een bedrag per ben vis aangevoerd en welke gekocht wordt voor menselijk verbruik. Aanvankelijk was de subsidiering beperkt tot de aanvoeren van rondvis, maar werd in 1957 eveneens van toepassing voor de haringvloot.

De tijdelijke subsidies beoogden het in de vaart houden van oudere vaartuigen, terwijl de toelagen en leningen de modernisatie van de vloot op het oog had. Er werd verhoopt dat de nieuwe vaartuigen rentabel zouden zijn zonder enige steun. Zulks is echter onwaar gebleken. Het toelagensysteem loopt normaal ten einde in 1961 terwijl de subsidies slechts in 1963 zouden opgeschort worden. Het komitee wijst op het scherpe onderscheid bouwsektor waar de periode onbemet de financiële steun in de landperkt is. Het haalt verder aan dat voor 1960 en 1961 een bedrag van 4,5 miljoen £ voorzien was voor dergelijke steun aan de zeevisserij, zijnde 8 t.h. van de waarde van de visaanvoer in 1959. De geplande uitgaven voor de landbouwsektor bedroegen 254 miljoen £.

VISSERIJMETHODEN EN GRONDEN

a) HET TREILEN :

De trawlers voeren 70 t.h. van het totaal aan witvis aan in gewicht en 75 t.h. naar waarde. De bodemtrawlers zijn gewoonlijk aktief in waters van 200 vadem en somtijds van 300 vadem.

Het grootste aantal van de trawlers zijn van 700 tot 200 voet, gewoonlijk ingedeeld in:

— «near water» vaartuigen (middenslag) van 70 tot 130 voet.
— «middle water» vaartuigen (kleine IJslanders) van 130 tot 140 voet.

(vervolg op keerzijde)

— «distant water» vaartuigen (diepzeevloot) + 140 voet.

Een groot gedeelte van de aktiviteiten van de distant watervloot is gekoncentreerd rond IJsland.

Verder de Barentzee en de kusten van Noord-Noorwegen. De Noordzee en de visgronden langs West-Schotland maken het voornaamste aktieterrein uit voor de eerste kategorie en de Faroëeilanden worden in hoofdzaak bevist door de vaartuigen van de tweede klas.

b) VISSEN MET SEINE-NET

Het Deense Seine-net wordt in hoofdzaak eveneens aangewend voor het vangen van bodemvis, zoals het treilnet, en wordt zowel in Engeland als in Schotland aangewend, maar er is een verschil in de aangewende techniek. Vaartuigen welke met het Seine-net vissen zijn raar langer dan 75 voet en bevissen doorgaans de Noordzee en de waterent en Westen van Schotland. De reizen zijn meestal niet langer dan één week.

c) VISSEN MET DRIJF- EN RINGNETTEN

Voornamelijk gebruikt voor het vangen van de pelagische vissoorten. De drifters maken het grootste gedeelte van de haringvloot uit.

De Schotse drifters zijn zelden langer dan 80 voet, varen 's avonds uit en keren de volgende dag terug. De Engelse drifters hebben een lengte van 70 à 90 voet, en bieden de mogelijkheid meer verscheiden visgronden te bevissen. Vaartuigen met ringnetten zijn meestal van 40 tot 60 voet lang.

Het verslag van het komitee kommentarieert tamelijk breedvoerig de verliezen waarmede de vaartuigen werken, om praktisch voor elke kategorie van vaartuigen tot dezelfde konklusie te komen : zonder staatssteun is verlies onvermijdelijk. Het wijst echter op 2 punten welke hun invloed doen gelden op de gegevens welke aangewend worden om de toestand van de zeevisserij te maken nl. :

1) afschrijvingspercentage en -periode.
2) De belangen van veel rederijen welke deze hebben in nevenbedrijven.

De diepzeevloot werd altijd aangezien als de meest rentabele, alhoewel de laatste 3 jaren de resultaten negatieve cijfers vertonen. Uitbreiding van territoriale wateren heeft belangrijke visgronden aan deze kategorie van vaartuigen ontnomen, zodat andere en verder afgelegen visgronden dienden bevist. Als de meest hoopvolle oplossing wordt de ontwikkeling van fabriekschepen naar voor gebracht. Werkelijk fabriekschepen, welke gans hun vangst verwerken, welke thans reeds bestaan, zijn de «fairry» vaartuigen, welke voor drie maand in zee blijven. Voordeel van zulke schepen is het **onmiddellijk** invriezen van de vangsten, terwijl langs de andere zijde de grote kosten van deze vaartuigen dienen geteld en het tekort aan bemanning wanneer veel dergelijke schepen moesten in vaart gebracht worden. De reaktie van de verbruiker t.a.v. oevroren vis dient eveneens afgewacht. Het gedeeltelijk fabriekschip (voert eveneens verse vis aan), neeft eveneens een grote toekomstmogelijkheid. De uiteindelijke oplossing van specialisatie zou bestaan in het in vaart brengen van moederschepen, welke bevoorraad worden met de vangsten van trawlers.

Volgens het verslag zijn volgende nadelen verbonden aan de trawlervisserij.

— praktisch de helft van de reis wordt besteed aan het gaan en keren van de visgrond;
— moderne trawlers zijn te kostelijk voor het transport van de vangsten ;
— slechts de helft van de paardekracht wordt voor de eigenlijke visserijoperatie aangewend.

De modernisatie van de **middenslagvloot** werd de laatste jaren aande hand van leningen en toelagen. gemoedigd door de Regering aan Deze vloot bestaat nog uit een groot aantal stoomschepen van voor de laatste en zelfs van voor de eerste wereldoorlog. De akkomodatie van deze schepen is weerzinwekkend en dergelijke vaartuigen zullen langsom meer te kampen hebben met bemanningstekort, alnaargelang er meer moderne vaartuigen in vaart komen. De nieuwere vaartuigen zijn aldus bemand met de beste lui.

Goede vissers bewerken mede het resultaat, maar in 1959 hadden 79 van de 184 middenslagschepen, gebouwd na 1950, een verlies.

J. VAN BROECK

(vervolgt)

DE JAPANSE DIEPZEEVISSERIJ

Gezien het feit dat de aanvoeren van de Japanse diepzeevloot welke opereert in de wateren van Oost-China voortdurend verminderen, gaan de grote Japanse rederijen hun bedrijvigheden steeds meer en meer toespitsen op de visgronden welke gelegen zijn ondermeer ten N.W. van Australië, ten W. van Nieuw-Zeeland, de westkust van Afrika en de Bering Zee. Hiervoor dienen evenwel nog grote plannen verwezenlijkt te worden.

Thans echter kan reeds gezegd worden dat deze plannen alle kans voor welslagen inhouden. Grote hektrawlers zijn in konstruktie op verscheidene scheepswerven. Het reeds bestaande vaartuig, de „Amagi-Maru" heeft een zusterschip gekregen, nl. de „Ibuki-Maru" met een bruto-tonnage van 2.500 ton. De eigenaars, de rederij „Nippon Suisan" hebben het inzicht nog vier dergelijke visserijvaartuigen te bouwen, welke in 1962 dienen geleverd te worden.

Vijf van deze zes eenheden zullen de visserij bedrijven in de Grote Oceaan. Diezelfde maatschappij zal eveneens een aanvang nemen met de bouw van een diepvriesinstelling te Las Palmas (Kanada) terwijl er tevens zal overgegaan worden tot de in gebruikname van de diepvriesfabriek te Tema in Ghana.

Een andere Japanse societeit, die ondermeer de hektrawler „Akebono-Maru 50" op expeditie naar de visgronden in de Bering Zee stuurde, laat thans een nieuwe identieke hektrawler bouwen, nl. de „Akebono-Maru 51". Verder zal deze maatschappij nog twee zelfde vartuigen in de vaart brengen voor einde 1962. — B.

GEVOELIGE DALING VAN DE ZALMVANGSTEN IN JAPAN

Aanvoer van roze zalm met 90 % gedaald

Gedurende de zalm-kampagne 1960 werden door de 12 vloten, bijgestaan door fabriekschepen welke deelnamen aan de kampagne in de noordelijke wateren van de Grote Oceaan slechts 26.423.807 zalmen aangevoerd tegenover 42.331.078 vissen gedurende de kampagje 1959 (37%).

Deze gevoelige daling is vooral te wijten aan grote tegenslag van de aanvoeren van roze zalm (90%), welke praktisch onvindbaar bleek.

De Japanse vloot welke gedurende 1959 de zalmvisserij bedreef in de noordelijke wateren van de Grote Oceaan omvatte 16 fabriekchepen en 460 zalmvissersvaartuigen. In het jaar 1960 was deze vloot evenwel merkbaar kleiner en bestond slechts uit 12 fabriekschepen en 410 zalmvissersvaartuigen. Deze vermindering van de Japanse zalmvloot vond haar oorzaak in het verminderen van het kwantum welke hen opgelegd was door het Japanse—Russische Verdrag. Ingevolge voormelde overeenkomst zagen de Japanse zalmvissers hun vangstkwantum inderdaad terug gebracht van 85.000 ton in 1959 tot 67.000 ton in 1960. Hierdoor zag de Japanse regering zich genoodzaakt volgende beperkingen op te leggen : 54.000 ton werden toegekend aan de diepzeevisserij, terwijl de resterende 13.000 ton toegewezen werden aan de kustvisserij. Te noteren valt dat in 1955, welke een rekordjaar was, de produktie van de Japanse diepzeevissersvloot 64.000.000 zalmen bedroeg, welke neerkwam op ruim 115.000 ton. — B.

Opgeleid in Ierse wateren

Ierse korvetschepen hebben twee Poolse vissersvaartuigen gepraaid en naar de haven van Waterfoord opgebracht. Volgens de bevelhebbers van deze korvetschepen hebben deze Poolse schepen gevist in de Ierse territoriale wateren waar momenteel veel haring gevangen wordt.

Beide Poolse schepen de «Nida» en de «Luzyca» hebben Gdynia als thuishaven. Zowel de schepen als hun lading kunnen in beslag genomen worden. Waarschijnlijk zullen ze echter na het storten van een boete terug vrijgelaten worden. De Ierse schepen traden op na een klacht van de Ierse vissers.

Engelands vuurtorens en lichtschepen

Het merendeel van de lichtboeien- en bakers die de scheepvaart rond de Engelse kust de weg wijzen zullen in de nabije toekomst hun energie betrekken van zonnebatterijen welke in de aardsatellieten zijn ingebouwd. Deze ontwikkeling is min of meer het resultaat van het onderzoekingswerk dat momenteel verricht wordt door de technici van Trinity House te Londen, het officiële lichaam dat verantwoordelijk is voor de lichten en bakens aan de kusten van Engeland en Wales.

Tegenwoordig worden de lichtboeien welke in sommige districten mijlen ver uit de kust liggen gevoed door middel van gascylinders die elke negen maand moeten vernieuwd worden. Dit gebeurt vaak onder moeilijke omstandigheden.

De eigenschappen van zonnebatterijen voor gebruik op zee zouden het onderhoud op zee van deze lichtboeien en gejsoleerde bakens veel eenvoudiger maken. Er zal echter nog heel wat werk moeten worden verricht vooraleer men zo ver zal zijn. Onlangs plaatste men langs de Engelse kust een zonnebatterij van 400 cellen voor onderzoekingsdoeleinden. Deskundigen zijn echter de mening toegedaan dat er jaren zullen verlopen vooraleer zonnebatterijen op zee hun energie zullen leveren ten behoeve van de scheepvaart.

De experimenten met zonnebatterijen vormen een fascinerende schakel tussen modern wetenschappelijk onderzoek en de Engelse zeevaartgeschiedenis.

Uitwisseling van opdrachten tussen Sovjet-Rusland en Japan

Gedurende de voorbije zomer werden door een Russische zending, bestaande uit acht leden, de operaties gadegeslagen welke door hun Japanse kollega's uitgevoerd werden in de Noordelijke wateren van de Grote Oceaan. Tevens werd een blik geworpen op de installaties welke gevestigd zijn te Hokkaido.

Als tegenpartij bevond zich een Japanse zending te Kamchatha en Sakhaline. Een gedelte van de Russische kommissie heeft tevens een bezoek gebracht aan het zalm-fabriekschip « Meisei-Maru ». Een andere groep bezochten d' markten, de konservenfabrieken, de scheepswerven, de werkhuizen, de opzoekingsstations, enz.... Een derde groep scheepte in aan boord van het opzoekingsvaartuig « Mokko-Maru », die zopas proeven heeft gedaan met netten van verschillende grote van mazen voor de zalmvisserij.

Thans reeds werden vergelijkingen gedaan door de Russen, die onder meer de Japanners verzocht hebben een grotere aandacht te wijden aan het instandhouden van de visstapel in de noordelijke streken van de Grote Oceaan. — B.

De krabbenvisserij in Mexico

De blauwe krab bevindt zich thans in grote hoeveelheden op de beide kusten van Mexiko. Hun handelswaarde schijnt echter van geringe waarde te zijn, en dan vooral op de westkust. In 1960 werden de krabben verkocht hetzij op hun geheel (691 ton) hetzij als vlees van schelpdieren (400 T.)

De huidige uitvoercijfers zijn praktisch zonder belang, en dit ondanks een stijging van 1.8 ton in 1959 en 7.9 ton in 1960. Er bestaat echter kans dat hierin een verbetering zal treden. Thans geschieden die uitvoeren per kamion tot aan de grens van de USA. — B.

AMERIKAANSE PROEFNEMINGEN VOOR HET ONTSNAPPEN VAN ONDERMAATSE VISSOORTEN UIT HET NET

Gedurende één van de vele wetenschappelijke zeereizen welke ondernomen werden door het Amerikaanse opzoekingsvaartuig "Delaware" werd een speciale aandacht gewijd aan het probleem van het laten ontsnappen uit het net van ondermaatse vissoorten, en dan vooral de kabeljauwsoorten. Het spreekt vanzelf dat hiervoor speciale netten dienden ontworpen te worden.

Een proefneming, aan de hand van een onderwater geplaatste kamera heeft reeds de verschillende de verscheidene vissoorten welke in het net gevangen zaten. Het dan ook met dit punt als basis dat verschillende types speciale netten vervaardigd werden, met als enig doel het laten ontsnappen van de vissoorten met weinig of geringe handelswaarde terwijl de grotere soorten, die wel handelswaarde hebben in de netten gevangen blijven.

Zo werd ondermeer een proefneming gedaan met een sleepnet met een zogenaamd venster, een opening welke zich in het achtereind bovenaan bevond. Dit venster lijkt soms een gewoon gat, maar dan weer een strook net waarvan de mazen veel groter zijn dan het overige gedeelte van het net. Dit zogenaamde venster was bedekt met een dubbele bodem, welke voorzien was teneinde de kwantiteit en de aard van de ontsnapte vissen te kunnen waarnemen.

Aan de hand van deze proefnemingen werd ondermeer bewezen dat de verschillende vissoorten op verschillende hoogten in het visnet terecht komen en dat ook hun reakties met het oog op een ontsnapping varieren van soort tot soort. De kabeljauw, en de haring vertonen een neiging tot stijgen en pogen te ontsnappen langs het zogenaamde venster, dat ze dan ook in grote mate doorschrijden. De wijting daarentegen vertoont eerder een voorkeur tot dalen, en is het ontsnapte gedeelte heel wat kleiner. — B.

Freetown : aanvoerhaven van tonijn

De regering van Sierra-Leone heeft aan een grote Amerikaanse tonijnverwerkende firma langsheen de westkust van de USA de toelating verleend om een tonijnbasis op te richten in Freetown.

De maatschappij heeft het plan opgevat om een havenhoofd te kontrueren voor het meren van de tonijnvangers. Verder zal voorzien worden in de bouw van een invriesfabriek, een pekeluitrusting en een ijsfabriek. Verder bevat het plan nog de konstruktie van een konservenfabriek voor het konserveren van tonijn. Hiervoor werd door de Amerikaanse maatschappij reeds overgegaan tot de aankoop van de thans bestaande fabriek te Kissy.

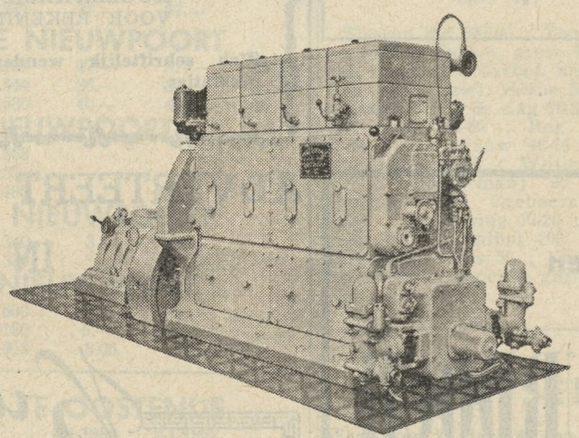
In 1960 werd in de haven van Freetown in het totaal 2.340 ton tonijn aangevoerd en werd er gedurende de 5 eerste maanden van het vorige jaar zo maar eventjes 2.768 T. aangevoerd. — B.

TANKER MET AUTOMATISCHE AFSTANDSBEDIENING

Hoe meer de scheepvaarttechniek voortschrijdt hoe meer er in de betrokken nijverheden gesproken wordt over de technische vernieuwing van de te bouwen schepen. In Japan heeft men tegenwoordig vooral belangstelling voor schepen met automatische aandrijving. Een van de grootste scheepswerven aldaar heeft zich gespecialiseerd op automatische afstandsbediening. Onlangs liep bij deze werf de tanker «Lisichansk» van 35.000 ton van stapel. Dit voor rekening van de maatschappij Sudoimport, te Moskou. Het schip is uitgerust met verscheidene automatische bedieningssystemen. Het schip wordt gebouwd op de Ishikawajima-Harima Heavy Industry Co Ltd. te Tokio. Het schip is sedert juli van dit jaar in aanbouw en zal waarschijnlijk einde januari van het volgend jaar worden geleverd. Er wordt een motor ingebouwd die een kracht zal ontwikkelen van 18.000 PK.

Vanuit een bedieningsplaats in de romp van het schip worden door middel van een oliedruk-systeem op afstand ongeveer zeventig kranen bediend voor het laden en lossen van het schip. De tijd die de bemanning anders nodig heeft voor het opendraaien van kranen e.d. wordt door dit systeem dus uitgewonnen. Het peil in de verschillende laadtanks kan door degene die de kranen bedient direkt op de bedieningsplaats worden afgelezen. Ten behoeve van de veiligheid van het schip wordt het behalve van een stoom- en een CO brandbusinstallatie ook voorzien van een schuimblusinstallatie. Al deze systemen kunnen vanaf verschillende plaatsen in het schip, waaronder de brug, op afstand worden bediend.

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



2049V

ANGLO BELGIAN COMPANY S. A.
Wiedauwkai 39, Gent — Tel. 23.45.42 (5 lijnen)
AGENTEN: H. Boydens, Velodroomstr. 4 Oostende. Tel. (059) 721.56
De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

UURTABEL

voor de week van 14-1-62 tot 20-1-62

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

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

Afvaarten uit Dover :

- alle dagen te 11.10 u (2) en te 16.10 u (3)

(1) vervoert ook auto's op 15-1, 17-1, 18-1, en 20-1-62
(2) vervoert ook auto's op 14-1, 16-1 18-1 en 19-1-62
(3) vervoert ook auto's

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende :

- op 14-1, 16-1 en 19-1-62 te 12 uur

Afvaarten uit Dover :

- op 15-1 17-1 en 20-1-62 te 12 uur

Japans fabriekschip in Portugees Angola

Het Japanse fabriekschip « Renshin-Maru » met een bruto-tonnage van 14.000 ton kreeg de toelating om gedurende 75 dagen een kampanje te bedrijven in de wateren van Portugees Angola. Gedurende de voormelde tijdspanne zal het aan de Japanse eenheid toegelaten zijn een 7.000 à 8.000 ton grote produktie vismeel voort te brengen. Een akkoord werd bereikt met de Angola-overheden te Luanda, zodat de vaartuigen van deze vissershaven zullen instaan voor de vereiste bevoorradingen. De resterende kwanta zullen overgemaakt worden aan de Angolese Vissers-Corporatie. Vóór deze kampanje was de Renshin-Maru bedrijvig in de wateren van de Bering-Zee. — B.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

BEVOEGDHEID van TRINITY HOUSE

Tegenwoordig heeft Trinity House, een gilde van zeelieden die sedert de Middeleeuwen ononderbroken haar werk heeft verricht, de zeggenschap over alle vuurtorens, lichtschepen en boeien in de kustwateren van Engeland en Wales. In Schotland worden deze beheerd door verschillende maatschappijen Afgezien van de vuurtorens heeft Trinity House de zeggenschap over 35 bemande lichtschepen terwijl men ook verantwoordelijk is voor circa 600 boeien waarvan 200 verlicht. De maatschappij is ook betrokken bij zaken die het loodswezen betreffen. Er worden weliswaar door maatschappijen geen schepen beloodst, maar bij officiële plechtigheden escorteren zij het koninklijk jacht en andere officiële vaartuigen. Zij heeft toezicht op de beloodsing in het London district, dat zich uitstrekt van London Bridge in het hart van de stad tot Sunk Sand aan de kust van Suffolk in het Noorden en tot Dungeness aan de kust van Kent in het zuiden. In dit gebied verleent Trinity House de loodsvergunningen evenals in enkele andere districten waarvan Southampton het voornaamste is.

Trinity House bezit een eigen technische staf belast met het onderhoud het ontwerpen het bouwen installeren van alle installaties van vuurtorens, lichtschepen, boeien en bakens. Ook de uitrusting van mistsignalen valt onder haar bevoegdheid. Verder is er een research- en ontwikkelingsafdeling verantwoordelijk voor alle nieuwe elektrische en elektronische apparatuur, zoals de zonnebatterijen.

Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

★

Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17
Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

hand
in
hand

BELANGRIJKE FIRMA TE BRUSSEL

Zoekt afdelingschef VISHANDEL

VEREISTE KWALITEITEN :

— OUDERDOM 25 A 45 JAAR
— VOLLEDIGE KENNIS VAN HET VAK
— DYNAMISME
— PERSONEEL KUNNEN LEIDEN

GEBODEN VOORDELEN :

— ZEER GOEDE VERDIENSTEN VOLGENS KWALIFICATIES
— VIJFDAGENWEEK
— MOGELIJKHEID TOT PROMOTIE
— MOGELIJKHEID OM LATER KOPER TE WORDEN VOOR REKENING VAN DE FIRMA

Zich schriftelijk wenden Bureel blad met opgave van prestaties. (2671V—3803W)

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van Schepen
N.V.

BELIARD - MURDOCH

2049V

ADVERTEERT

IN HET VISSERIJBLAD

REDERS,

LEEST UW

VAKBLAD!

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

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAN, 27, OOSTENDE - Tel. 716.89

Kursaal
OOSTENDE

Night-Club
« La Champagne »

Zaterdag 13 en
zondag 14 januari
van 22 uur af.

Zondag 14 januari
van 16 tot 19 uur.

JACQUELINE NERO

HET GROOT DANSORKEST
VAN HET KURSAAL VAN
OOSTENDE
onder leiding van
FRANZ ANDRE

met de zangeres
VIVIAN COUSIN
en
JOSE REI MARTINES
en
zanger-animator
ANDRE JEAN

Montrosezaal

Van 13 januari af en dit
gedurende drie week-ends :

INTERNATIONAAL
SALON
van de SERIGRAFIE

Inkom : Zeedijk
Vrije ingang.

Inlichtingen :
Kursaal Oostende
Tel. (059) 751.11.

Koninklijke
Schouwburg
Oostende

Zondag 14 januari 1962 te 20 u.

De „GALA'S KARSENTY"
(Productions Herbert)
stellen voor :

„JEAN DE LA LUNE"

van Marcel Achard,
van de Academie Françoise,

met DARRY COWL
Enscenering : Pierre Dux
Plaatsen : 160 - 110 en 80 fr

Inlichtingen en reservatie :
Kon. Schouwburg Oostende
Tel. (059) 713.22.

(11005N—2681V—3818W)

Datum	Vangsten	Kgr.	F.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
5-1	4	20.050	61.040			
6-1	8	19.550	59.150			
8-1	20	410.700	4.366.293			
9-1	25	187.900	2.618.490			
10-1	14	87.900				
	71	**726.100**				
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
3-1	2	71	3.729			
4-1	2	133	6.511			
5-1	1	9	333			
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
4-1	4	11.896	128.210			
6-1	5	6.982	67.590			
8-1	16	61.052	676.250			
9-1	11	46.704	532.250			
10-1	13	52.236	580.280			
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
4-1	14	3.094	99.687	27.—	38.—	
5-1	4	937	34.868	35.—	42.—	
6-1	20	2.014	61.044	28.—	36.—	
8-1	1	101	4.646	46.—	46.—	
10-1	3	291	15.841	51.—	57.—	
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
5-1	1	85	4.189	47.—	51.—	49.28
6-1	1	96	2.544	26.—	29.—	26.60
10-1	1	39	1.560	40.—	40.—	40.—
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
4-1	2	1.256	14.868			
8-1	10	29.277	307.521			
10-1	9	31.804	338.495			
HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT						
4-1	2	6.780	20.340	3.—	3.—	
6-1	2	4.750	14.350	3.—	3.10	
SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT						
6-1	2	100	600	6.—	6.—	
9-1	2	2.030	12.180	6.—	6.—	
10-1	2	350	2.818	8.05	8.05	

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	8-1-1962	9-1-1962
Grote schelvis	17.20-27.—	.....
Middelmatige schelvis	13.80-20.—	.....
Kleine schelvis	6.40-11.—	14.20
Kabeljauw	9.20-17.60	12.80-17.20
Gullen	4.40-11.60	9.—
Wijting	9.20	4.— 9.—
Schaat	14.—17.—	18.—
Zeebaars	9.50-15.—	11.—15.80
Leng	11.—17.80	11.60-16.40
Schartong	10.—12.60	40.—53.—
Heilbot	25.—50.—	40.—53.—
Koolvis	5.20-12.80	11.—11.80
Hondstong	.....	7.—15.40
Zeewolf	.....	.....
Platen	12.—	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

ZATERDAG, 6 JANUARI 1962

Z.432	2	150	50	43.950
Z.458	2	50	20	17.290
Z.454—233				
Haring		1400	3.10	4.340

MAANDAG, 8 JANUARI 1962

Z.525	3	150	35	22.560
Z.499	3	150	30	23.340
Z.501	3	200	40	26.190
Z.22	3	150	30	22.240
Z.264	3	100	40	22.180
Z.557	11	800	150	105.790
Z.733	4	300	45	36.230
Z.430	7	550	100	67.870
Z.400	5	200	50	55.180
Z.553	5	300	60	47.710
Z.508	5	300	60	41.560
Z.270	5	400	100	63.020
Z.409	5	650	85	67.030
Z.538	4	200	50	38.730
Z.541	2	100	25	19.710
Z.453	2	100	20	16.910

DINSDAG, 9 JANUARI 1962

Z.570	2			15.220
Z.472	8	400	80	76.790
Z.251	8	300	80	49.120
Z.268	6	100	60	35.760
Z.512	5	250	60	43.820
Z.764	7	450	100	65.300
Z.517	6	300	80	57.130
Z.240	5	300	70	56.310
Z.476	4	250	60	33.950
Z.552	5	300	60	61.650
Z.561	4	150	50	37.200

WOENSDAG, 10 JANUARI 1962

Z.466	2	100	25	13.500
Z.467	4	200	45	34.250
Z.456	4	200	35	35.300
Z.445	6	250	80	51.930
Z.480	5	300	80	51.370
Z.473	7	650	120	95.590
Z.548	7	300	120	76.880
B603	6	200	60	53.120
Z.560	7	400	80	68.550
Z.477	6	200	60	36.150
Z.471	6	450	70	61.270
Z.475—410				
Sprot		242	6.60	1.600

DONDERDAG, 11 JANUARI 1962

Z.556	5	400	30	34.740
Z.93	4	350	70	60.100

GENT

Week van 30 dec. '61 tot 5 jan. '62 (per kg)

Tongen 3/4 88-100 ; Tongen, kleine 58-65 ; Tarbot, grote 120 ; Tarbot, midd. 90 ; Tarbot, kleine 48-55; Griet 95 ; Griet, kleine 55 ; Grote iek 35-45 ; Iek 3e slag 18-25 ; Schelvis, midd. 42-66 ; Rog (vlerken) 68-74 ; Kabeljauw 48-74 ; Hozemondhamme 68 ; Wijting 16-24 ; Arend (Pieterman) 80 ; Rode knorhaan 45 ; Zeebaars (repen) 55-70 ; IJle haring 12-20 ; Haringshaai 38-55 ; Heilbot 100 ; Koolvis 34-42 ; Zonnevis 55 ; Verse garnalen 80-90 ; Gepelde garnalen 250-280 fr.

BRUSSEL

Week van 30 dec. '61 tot 5 jan. '62 (per kg)

Tongen 3/4 95-110; Tongen v/kleine 80 ; Tarbot, grote 130 ; Tarbot, midd. 95 ; Tarbot, kleine 60 ; Griet middel, 85 ; Grote iek 40-50 ; Kleine iek 32 ; Schelvis, midd. 60-75 ; Rog (vlerken) 70-80 ; Kabeljauw 55-80 ; Gullen (repen) 66 ; Wijting 24-30 ; Zeebaars (repen) 60-78 ; IJle haring 20-28 ; Heilbot 110 ; Koolvis 40-50 ; Verse garnalen 90-100 ; Gepelde garnalen 260-290 fr.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 15 JANUARI 1962

IJsland : O.294, O.228, O.318, O.81.
Witte Zee : O.216 (1.000 bennen).
Noord : O.215
Kanaal : Z.227, Z.581, O.119, O.66, O.34.
Witte Bank : O.131, O.279.
West : O.148, O.128.

DINSDAG, 16 JANUARI 1962

IJsland : O.293, O.242.
Noord : Z.212
Kreeftenput : Z.510.
Witte Bank : O.105.
West : O327.

WOENSDAG, 17 JANUARI 1962

IJsland : O.224, O.250 (vermoedelijk)
Noord : O.124, O.231.
Kanaal : O.287.
Witte Bank : Z.549, Z.537, O.166, O.256, O.278, O.326.
West : O.349, O.185.

REDERS, LEEST

UW VAKBLAD !

MARKTBERICHTEN

	NIEUWPOORT			ZEEBRUGGE		
	4-1-1962	8-1-1962	10-1-1962	8-1-1962	9-1-1962	10-1-1962
Grote tong — Grosse sole	47	51	48	52-54	52-53	51-52
Bloktong — Sole moyenne	48	51-53	50	52-56	52-55	50-56
Fruittong — Sole 3/4	48	53-54	51	54-58	52-56	53-57
Schone kleine tong — Petite sole	47	50-54	51	52-58	51-56	50-56
Kleine tong — Toute petite sole	43	41-43	42	59-54	52-54	50-54
Grote tarbot — Turbot gros	... ...	50-53	50	50-54	52-58	46-58
Middelm. tabot — Turbot moyen	50	40-42	45	43-47	48-50	31-45
Varia — Divers	... ...	24-27	30	20-28	26-30	20-23
Griet — Barbue	24	21-28	27	23-28	26-30	23-25
Pieterman — Grande vive	... ...	37-40	40	42-43	... ...	42-45
Grote pladijs — Grosse plie	4	4- 5	4	4- 5	4- 5	4- 5
Middelm. pladijs — Plie moyenne	7	5- 6	4- 5	4- 5	4- 5	4- 5
Kleine pladijs — Petite plie	6	5- 7	7- 9	7- 8	6- 9	6- 8
Deelvis — Portion	... ...	... ...	... ...	6- 8	6- 8	6- 8
Kabeljauw — Cabillaud	... ...	20-23	24	24-27	22-25	19-24
Gul — Petit cabillaud	17	10-16	17	13-20	13-18	15-18
Keilrog — Raie radiée	... ...	10-16	17	18-21	... ...	... ...
Rog — Raie	... ...	14-16	16	13-15	16-18	16-18
Tilten	10	12-13	11	10-12	11-13	12-13
Scherpstaarten	9.—	9-10	7	9-11	9-13	10-13
Halve man	7	6- 9	6- 8	6- 7	7- 9	10-11
Grote wijting — Gros merlan	... ...	... ...	... ...	3- 7	3- 8	3- 8
Kleine wijting — Petit merlan	5	5- 6	6	... ...	... ...	... ...
Bot — Flet	4	3- 4	4	... ...	... ...	... ...
Schar — Limande	15	12-15	15	... ...	... ...	... ...
Zeehaai — Aiguillat	... ...	7- 8	... ...	9-10	... ...	9-10
Zeehond — Chien de mer	... ...	9-10	9	8- 9	9-10	9-10
Robaard — Grondin rouge	... ...	... ...	16	... ...	... ...	... ...
Knorhaan — Grondin	... ...	6- 7	... ...	6- 8	... ...	... ...

oostendse markt en vismijnecho's

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

—o—

De aanvoer was in de voorbije week opnieuw groter dan de voorgaande weken. Na twee weken van we er nu weer een met drie verkoopdagen. De aanvoer was vooral slechts twee verkoopdagen kregen maandag zeer omvangrijk en bestond voornamelijk uit IJslandse soorten. Toch was de totale aanvoer van deze soorten niet zo ruim als op het eerste zicht wel zou blijken. Het was dank zij de vangsten van de Witte Zee dat er nogal wat ronde vis en vooral gullen op de markt waren. De tongenaanvoer kondigde zich als zeer schaars aan maar was in feite groter dan verwacht. Dit had een prijsdaling voor gevolg van die reeds op de dinsdagmarkt intrad. Deze schepen brachten echter ook grote vangsten platvis aan die erg goedkoop waren. Dit laatste is niet zozeer te wijten aan het feit dat deze vissoort momenteel zeer mager is en bijgevolg zeer weinig kommerciële waarde heeft. Dat er voor platvis wel belangstelling is kan gemerkt worden aan de goede prijzen die voor platjes betaald werden.

Haring was zeer schaars en werd door twee overblijvende spannen slecht op een paar dagen gebracht De prijs voor de haring is overigens zeer goed.

De kustvisserij was niet biezonder bedrijvig. Garnaal was zeer schaars, sprot zoals gewoonlijk eveneens. Haring liet deze schepen toe enigszins iets te verdienen.

De totale aanvoer bestond uit 'n 12.900 tal bennen vis zowat 32.000 kg tongsortering. Haring was in zowat 50.00 kg voorhanden. 71 schepen kwamen verkopen.

Vijf IJslanders brachten in totaal zowat 3950 B vis op de markt het grootste deel (3450 B) werd op de maandagmarkt aangevoerd. De prijzen voor IJslandes soorten waren wel bevredigend en sommige soorten waren zelfs bepaald duur. Zo kregen we bonen tot 750 fr per ben, koolvis daalde daarentegen tot 590 fr, leng . vooral blauwe leng, was zeer peperduur en noteerde tot 820 fr. Kabeljauwprijzen bleven konstant rond de 850 fr per ben. Alles bijeen voor de kleine IJslanders renderende uitslagen en voor de grootste schepen te lage resultaten omwille van de te kleine vangsten.

Een vangst van de Witte Zee werd door de O.85 aangevoerd. Deze vangst bevatte ongeveer 2200 bennen vooral bestaande uit kabeljauw en nog meer uit gullen. Deze gullen waren duurder dan de vorige keer dat zulke vangst werd gelost zodat de uitslag ook bevredigend was.

Van de Noordzee en de Noop Head kwamen in totaal 4 schepen verkopen. Zeer weinig Noordzeevis dus die goede prijzen kregen. Witte kabeljauw tot even boven de 1100 fr per ben. Redelijk grote vangsten bijgevolg bevredigende uitslagen. Vijf kanaalvangsten, woensdag meest van deze soorten. Goede prijzen vooral voor keilrog Kleine vis is woensdag duurder dan maandag. en dinsdag. Renderende uitslagen voor de verschillende schepen die in totaal 850 bennen vis en 2900 kg tong aanvoerden Tien Witte Bankers zorgden voor 890 bennen vis en 1850 kg tong. Tongprijzen waren maandag hoogst kenden dinsdag een gevoelige daling en waren woensdag opnieuw iets duurder. Grote vangsten platvis die gans de week goedkoop verkocht werden. Toch renderende uitslagen voor de meeste van deze schepen. Van de Oost werden 4 vangsten verkocht. Ook hier zeer grote vangsten platvis. Bevredigende uitslagen. Een kreeftenputter loste op de dinsdagmarkt een ruime vangst en noteerde ook een bevredigende uitslag.

De Westaanvoer was evenals de vorige week zeer ruim, vooral dinsdag werden veel Westvarianten binnengebracht. Ze werden die dag ook het goedkoopst verkocht. Dank zij de zeer grote vangsten werden toch nog renderende uitslagen bereikt. In totaal 27 schepen 2850 bennen vis en 6900 kg tong van deze visgrond.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	8-1-1962	9-1-1962	10-1-1962			
Tongen, grote — Sole, grosse	50.—55.—	50.—55.—	45.40-51.80	.....	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	49.80-54.—	49.80-55.50	42.—49.80	.....	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	52.—55.30	52.—54.—	44.—50.60	.....	.....	.....
Voor-kleine — Toute petite	50.50-54.—	46.50-50.—	48.—51.—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	42.—46.—	40.—44.60	43.—49.60	.....	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	46.—52.—	47.20-52.—	53.—54.50	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	30.—41.—	46.—50.—	30.—42.—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	17.40-23.—	17.40-31.—	19.—25.—	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	4.— 7.—	4.— 7.—	4.— 6.—	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	4.— 7.80	4.— 7.80	4.— 8.40	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	7.— 9.80	6.80- 8.40	6.—12.60	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	7.40-11.—	6.20-11.—	7.80-13.40	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	5.80- 7.60	4.40- 7.—	5.60- 7.40	.....	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	22.50	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	16.80-18.—	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	10.—20.—	13.40	.....	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	37.40	40.—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	21.—	24.—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	7.40	.....	.....	.....
Rog — Raie	5.80-15.80	8.80-16.—	8.—16.—	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	7.20-11.—	.....	10.—16.60	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	7.40-10.—	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	15.80-24.60	13.80-22.40	16.—22.40	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	5.20-15.20	9.40-13.60	7.80-16.40	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	32.—40.—	37.—	40.—42.—	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	3.— 8.—	3.— 5.60	4.80- 7.—	.....	.....	.....
Schar — Limande	.....	8.80	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	19.60-24.—	23.80-24.—	21.—27.60	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	8.—10.—	10.—11.40	8.80	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	6.60- 9.50	8.—10.20	8.80-11.10	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	36.—	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	22.50-19.—	.....	11.70-21.—	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	10.40-23.40	16.—22.50	11.80-20.—	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	20.—35.—	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	16.—	.....	16.—20.—	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	6.60- 8.—	4.20- 7.—	4.— 4.40	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	19.—21.40	22.40-25.—	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	6.40- 7.20	7.70- 8.10	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2.40- 3.—	2.20- 2.80	2.20- 3.—	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	30.—47.—	57.—	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	11.80-12.40	11.60-12.80	13.20	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	16.—	11.50	16.—	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

VRIJDAG, 5 JANUARI 1962

SANDETTIE		Haring		
Z.454—233	1	—	16500	50.330
O.49—100	1	—	3550	10.710

ZATERDAG, 6 JANUARI 1962

SANDETTIE		Haring		
O.283—284	2	—	9100	27.500
O.127—153	2	—	4400	13.200
Z.462—550	2	—	4250	12.750
O.177—628	1	—	1800	5.400

MAANDAG, 8 JANUARI 1962

IJSLAND				
O.136 ✗	16	1200	—	590.055
O.298	17	1200	—	630.900
O.269	17	550	—	333.820
O.217	18	500	—	264.810
WITTE ZEE				
O.85	25	2300	—	878.810
MINCHES				
O.88	17	500	—	277.040
KANAAL		Tongen		
O.174	15	250	—	151.868
O.155	14	180	300	131.960
WITTE BANK		Tong		
O.235	14	110	2500	180.640
Z.419	14	110	2300	173.360
OOST		Tong		
O.152	9	120	800	86.260
Z.329 ✗	8	120	200	71.150
Z.526	10	100	500	76.960
WEST		Tong		
O.276	9	200	300	96.340
N.209	5	120	300	66.940
N.819	10	110	—	50.850
O.147	9	180	500	128.390
O.277	10	110	300	67.230
O.349	7	100	—	35.910
O.77	4	50	—	24.410

DINSDAG, 9 JANUARI 1962

IJSLAND				
O.19 ✗	18	500	—	266.300
MORAY				
O.335	15	430	—	281.820
O.108	11	300	—	176.750
WITTE BANK		Tong		
Z.290	11	80	1300	88.760
O.254	16	100	2000	130.830
Z.775	15	90	2200	140.550

O.345	9	50	600	57.940
Z.222	15	80	2300	143.320
WEST			Tong	
N.210	5	190	200	135.960
O.185	8	150	—	87.950
O.142	5	50	100	38.240
Z.201	6	120	600	80.750
Z.523	11	150	800	120.560
Z.30	9	140	600	91.400
N.701	6	120	200	62.190
O.532	4	50	200	27.390
N.710	4	100	—	72.240
Z.544	7	130	1000	116.290
N.750	3	60	—	46.360
O.154	5	80	300	63.450
N.763	4	80	200	49.540
OOST			Tong	
Z.530	9	200	1000	112.550
KREEFTENPUT			Tong	
Z.562	13	70	2000	149.820
SANDETTIE			Haring	
O.127—153	2	—	6000	39.550

WOENSDAG, 10 JANUARI 1962

NOUP HEAD				
O.305	11	270	—	171.910
KANAAL			Tong	
O.191	14	100	1000	114.300
O.94	12	140	800	130.120
O.160	8	180	200	119.580
WITTE BANK			Tong	
O.170	14	100	1700	135.130
Z.745	13	70	2000	127.960
Z.547	12	100	2400	164.140
WEST			Tong	
O.196	6	100	—	67.240
O.346	6	80	—	57.040
N.762	5	70	200	73.990
N.730	4	80	100	70.640
O.192	3	80	300	51.520
O.184	7	80	400	76.490
O.135	5	120	300	72.100

VRIJDAG en ZATERDAG

alleen haring

Op de laatste twee verkoopdagen van verleden week kwamen alleen haringvissers en kustvissers verkopen. In verhouding lukten de kustschepen de beste uitslagen. De haringvangsten waren niet erg omvangrijk behalve dan vrijdag voor de Z.454 en de Z.233 die samen toch 16.500 kg losten en hiervoor 50.330 fr besomden. De haringprijs is zaterdag opnieuw gedaald tot het opvangpeil dat ondertussen opnieuw werd verhoogd tot 150 fr per ben of drie frank per kilo. Over het algemeen was het echter weer een onrenderende visserij.

MAANDAG :

ruime aanvoer

Twintig schepen kwamen op de eerste verkoopdag van de tweede week verkopen. De aanvoer was redelijk omvangrijk maar niet bizonder verscheiden aangezien vooral IJslandse soorten werden aangevoerd. Tongen waren nogal aan de schaarse en dus duurder dan verleden week. Over het algemeen was het echter een gunstige verkoopdag met bevredigende en renderende prijzen voor de meeste schepen.

Vier IJslanders twee kleine en twee grote lossen 3450 bennen vis. Dooreen dus geen te grote vangst die hoogstens 1250 bennen bevatten. De prijzen voor deze soorten zijn niet allemaal even hoog als verleden week, toch zijn ze nog zeer goed en dat is vooral het geval voor grote schelvis, blauwe leng rode zeebaars, kabeljauw en koolvis. Vooral rode zeebaars is zeer duur, er is ook niet veel zulke vis op de markt. De gemiddelde prijs bedraagt nog ruim 50 0fr per ben. Weinig wijting van deze visgrond in tegenstelling met andere weken. Op te merken is dat de partijen kabeljauw en gullen van deze visgrond groter worden. De prijzen voor kabeljauw waren dan ook menselijk en schommelden van 600 naar 860 fr per ben. Schelvis noteerde maandag tot 1350 fr. Alles bijeen geen slechte markt voor deze soorten. Spijtig waren niet alle vangsten groot genoeg om renderend te zijn. Ze schommelden van 630.900 fr voor de O.298 naar 264.800 fr voor de O.217.

Noordzeevis werd alleen aangevoerd van de Minches, dit door de O.88. Dit schip viste dus ook in de omgeving van Noop Head waardoor dan ook flinke partijen haaien werden gelost van bij de 200 bennen. Haaien werden overigens niet slecht verkocht en kregen zelfs zeer goede prijzen. Kabeljauw van deze visgrond noteerde tot 1100 fr per ben, een zeer goed prijs. De vangst was goed gevarieerd en bevatte voornamelijk kabeljauw, schelvis, totten, haaien en gullen. De uitslag was wel bevredigend en beliep 277.040 fr.

Weer een Witte Zee-vangst

Dit keer was het de O.85 die met een vangst van de Witte Zee, van het noorden van de Noorse kust terugkeerde. Zoals steeds omvatte deze vangst voornamelijk kabeljauw en nog veel meer gullen (meer dan 1000 bennen). Benevens deze twee soorten werd ook nog schelvis, gullen, heilbot en zeebaars binnengebracht. Zoals altijd werden deze soorten goedkoper verkocht dan deez van IJsland en werd door de O.85 een opbrengst bereikt van 878.810 fr dit na een nogal lange reis. De gemiddelde prijs voor deez soorten bedroeg deze keer ongeveer 400 fr per ben wat toch meer is dan vereleden week. Dit is misschien wel gedeeltelijk te wijten aan het feit dat het maandag was en dat er zeer weinig rode zeebaars wordt aangevoerd voor het ogenblik. Hierdoor is de vraag naar de zogenaamde filetsvis tamelijk groot ,hetgeen een gunstige weerslag heeft op de gullenprijs Slechts een minieme hoeveelheid moest worden opgevangen.

Weinig Kanaalvis

Twee kanaalschepen losten samen ongeveer 450 bennen vis en 'n 300 kg tongen. Nogal veel rog voor beide vangsten die wel niet bijster duur waren maar toch ook weer niet spotgoedkoop. Keilrog was zelfs bepaald duur en uoteerde bestendig boven de 1000 fr per ben. Staartvissteenschol, schotse schol, vlaswijting en grote soldaten waren eveneens duur zodat uiteindelijk wel renderende uitslagen werden bereikt respektievelijk door de O.174 met 151.868 fr en door de O.155 met 131.960 fr De zeven Westvissers deden het evenmin slecht en konden doorgaans zelfs grote vangsten vis aanvoeren. De hoeveelheid tong door deez schepen aangevoerd zelfs grote vangsten vis aanvoeren. De hoeveelheid tong door deze schepen aangevoerd was zes van de zeven vangsten zeer gering zodat opbrengsten van 24.410 fr voor de O.77 naar 128.390 fr voor de O.147 als zeer goed beschouwd mogen beschouwd worden. Roggen van deze visgrond noteerden tot 790 fr per ben, wijting haalde de 40 0fr per ben. Tarbot van deze visgrond haalde nog 52 fr per kilo.

Stijgende tongenprijzen

De tongenaanvoer was op de maandagmarkt bepaald schaars. De prijzen voor deze tongen waren dan ook hoger dan verleden week en, dit dan vooral voor de middensorteringen waaraan een zeker tekort schijnt te bestaan. Ze haalde de drievierden sortering opnieuw tot 2.700 F waar deze soort vorige week op zeker ogenblik daalde tot 2.100 F per ben. De voor-kleine soort steeg opnieuw tot boven de 50 F per kg terwijl de kleine sortering van 1950 naar 2.300 F per ben is gestegen. De grote soorten houden zal het prijspeil van de voorgaande weken. Platvis is niet, wat men noemt : duur, integendeel. Toch schijnt er een zekere tendens te bestaan naar een gunstiger markt dit althans te oordelen naar de stijgende prijzen die op het einde van de verkoop werden genoteerd. Alles bijeen een gunstige verkoopdag voor de Witte Bankers die schitterende uitslagen boeken gaande van 173.360 F voor de Z.419 naar 180.640 F voor de O.235.

Drie Oostschepen brachten ook nog wat tong op de markt al was het niet bijzonder veel. De vangsten platvis waren echter des te groter en dit platvis wordt steeds magerder. Dit is trouwens een verschijnsel dat elk jaar terugkeert en tevens de reden waarom de opvangprijs werd verlaagd tot 200 F per ben. Maandag is evenwel geen enkele ben moeten worden opgevangen van dit platvis, zodat ook voor deze schepen nog bevredigende uitslagen werden geboekt gaande van 71.150 F voor de Z.529 naar 86.260 F voor de O.152, dit telkens na zeer korte reizen.

DINSDAG :

meer vis dan verwacht

Op de tweede verkoopdag kwamen veel meer schepen verkopen dan voorzien. Een zeer groot aantal Westschepen kwam tamelijk onverwacht op de markt. Het goede weer liet deze schepen toe in korte tijd grote vangsten bijeen te vissen. De markt was als gevolg van deze grote Westaanvoer tamelijk eenzijdig hetgeen een prijsdaling voor gevolg had. Alle soorten, uitgenomen de IJslandse en de ronde soorten waren goedkoper. Alles bijeen werden echter nog renderende uitslagen geboekt.

Een IJslander nog op de markt met zeer gretig afgenomen soorten. Alle vis van deze vangst werd vlot en duur verkocht zodat met een eerder kleine vangst nog 265.000 F werd bereikt. De gemiddelde prijs voor IJslandse vis steeg met een kleine 50 F per ben gemiddeld, dit dank zij de betere prijs voor kabeljauw en rode zeebaars. De meest aangevoerde soorten zoals wijting bv. kregen dezelfde prijs, opvangprijs. Blauwe leng was zeer duur en haalde meer dan 800 fr per ben, voor rode zeebaars werd tot 750 F betaald. Schelvis en totten waren er praktisch niet.

Twee Noordzeevangsten met deze van de O.335 als omvangrijkste. Dit schip maakte ook de langste reis. Witte kabeljauw werd duur verkocht en kreeg hogere prijzen dan maandag. Door deze schepen werden dan ook renderende uitslagen geboekt gaande van 176.000 F voor de O.108 (12 dagen) naar 281.000 F voor de O.335.

Goedkopere tongen dan maandag

De tongenaanvoer was ongeveer dubbel zo groot als maandag. Dit voor gevolg. De tongenaanvoer is inderdaad merkelijk groter dan had een aanzienlijke prijdaling verwacht. Alle sorteringen kenden sterk dalende prijzen en er werd reeds halverwege de markt geen 50 fr meer betaald voor de duurste soorten. Toch bleef de gemiddelde prijs op een behoorlijk peil zodat mits een redelijke vangst nog zeer goede uitslagen konden worden bereikt. Platvis was zeer goedkoop en daalde tot het opvangpeil. De aanvoer van deze soorten was eveneens zeer ruim want ook van de Oost werden grote partijen platvis gebracht. De hoop maakt de was hier dan zeker wel het geval want dank zij de grote vangsten werden renderende uitslagen geboekt. Ook de Oostvangst gaf een rendeernd resultaat dat 112.000 fr beliep dit voor de Z.530 Voor de Witte Bank werden uitslagen genoteerd gaande van 57.340 fr voor de O.345 naar 143.320 voor de Z.222

Westvis was dinsdag dus in grote hoeveelheid voor handen. De aanvoer was veel kleiner dan de vraag en voor de kleine vissoorten bestond zeer weinig belangstelling. Ook hier konden echter mooie vangsten worden binnengebracht en dit meestal na zeer korte reizen zodat hier de opbrengsten zeer renderend waren. Er werden zelfs een paar rekordreizen geboekt o.a. door de N.210 die voor het eerst een bedrag van 135.000 fr bereikte. De andere uitslagen schommelden van 27.390 fr voor de O.532 naar 120560 voor de Z.523

Tenslotte werd nog een vangst van de kreeftenput gebracht door de Z.562. Ook deze vangst gaf een zeer renderende uitslag : 149.820 fr voor de Z.562. Een dag dus met veel vis maar wat meer is, met veel mooie vis.

Vakantiebijslag voor de vislossers van de Zeebrugse vissershaven

Tijdens de zitting van de Nationale Paritaire Kommissie voor de Zeevisserij, welke plaats greep op 20 oktober 1961 werd beslist dat een vakantiebijslag voor het jaar 1961 zou toegekend worden aan de vislossers van de Zeebrugse vissershaven.

De beslissing van de Nationale Paritaire Kommissie voor de Zeevisserij hield volgende in : de werkgevers-vislossers van de vissershaven van Zeebrugge verlenen in 1961 aan de arbeiders die minstens drie maanden in het bezit zijn van een vislosserskaart op het ogenblik van de hoofdvakantie, een vakantiebijslag gelijk aan 2 fr (twee frank) per gewerkte dag gedurende het verlofdienstjaar 1960.

Bij Kon. Besluit van 23 december 1961 en verschenen in het Staatsblad van 6 januari 1962 werd deze beslissing bindend verklaard en heeft uitwerking vanaf de dag van publikatie in het Belgische Staatsblad.

Oorlogsschade aan binnenschepen

STRENGE WET VOOR ONJUISTE AANGIFTE

De «Antonius» de «Catharina 9» en de «Rupel» waren de hoofdvedetten van een administratief geding dat zopas voor de raad van State beslag kreeg.

De eigenaar van deze drie schepen door oorlogsfeiten beschadigd kreeg van de commissie van beroep vor oorlogsschade van de provincie Antwerpen, d.d. 25 juli 1960 een vergoeding van 211.923 frank voor de «Antonius» en de «Catharina 9» met een maximumherstelkrediet van 289.935 frank. En voor de «Rupel 3» geen cent.

Met deze beslissing nam de heer V.d. Morliere wonende Zeedijk te Blankenberge hoegenaamd geen vrede. Hij legde zijn geval voor de Raad van State zich afvragende waarom hij voor de «Rupel 3» geen schadevergoeding ontving terwijl de bevoegde commissie toch vastgesteld had dat deze boot ontkopt werd.

Bovendien aldus de verzoeker werden de vaartuigen «Antonius» en Catharina» door deze commissie ten onrechte als bedrijfsuitrusting beschouwd en niet als boten, zodat de vergoeding heel wat lager werd becijferd dan normaal zop zijn geweest.

De vierde kamer van de Raad van State, voorgezeten door raadsheer Vranckx, heeft het beroep van de heer V.d.m. afgewezen. Om welke redenen ?

Wij citeren :

«De commissie heeft inderdaad 't bestaan van de oorlogsschade aan de «Rupel 3» vastgesteld. Zij heeft evenwel eveneens vastgesteld dat verzoeker het «totaal» verlies van het schip Rupel III heeft aangegeven en in die bewering heeft volhard om een vergoeding te bekomen waarop hij geen recht had.. In die omstandigheden heeft de commissie artikel 56 van de oorlogsschadewet toegepast luidens hetwelk hij door bedrog een grotere vergoeding tracht te bekomen dan die waarop hij recht heeft, geheel of gedeeltelijk vervallen verklaard kan worden van het recht op staatstussenkomst.

De «Rupel 3» ging inderdaad niet totaal verloren, zij was slechts ontkopt.

En wat de «Antonius» en de «Catharina 9 » betreft, lezen wij in de considerans van het arrest, dat «bewuste elementen niet gewoonlijk gebruikt of bestemd zijn tot het vervoer van personen of zaken. Als vlottende kranen varen ze niet en maken een onderdeel uit van de uitoefening van het bedrijf... Zij moeten dus aangezien worden als bedrijfsuitrusting... en beantwoorden niet aan het concept van boot zoals omschreven door de wet. Deze bepaalt dat als binnenschepen worden beschouwd vaartuigen gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot vissen, slepen, of gevende verrichting van scheepbaggeren of tot elke andere winstvaart in de territoriale wateren...»

De Vlaamse Televisie en de Visserij

Nadat de Vlaamse televisie een korte akutaliteit gaf over de bemanningsproblemen en de uitbreiding van de vloot wordt in een derde enquête de aandacht besteed aan het Handelsaspekt .

Deze korte reportage zal plaats hebben op zaterdag 23 december a.s. te 19.30 uur in het programma «Echo».

Beelden van de afslag in de vismijn, beelden van een haring- en sprotrokerij en intervieuws zullen het geheel uitmaken.

Wie iets interessants wil zien en horen, stemme af in de televisie op «Echo».

FRANSE TREILER GEZONKEN NABIJ BREST

TIEN OPVARENDEN VERMIST

De Franse treiler «Michel et Manu» uit Douarnenez is dinsdagavond gezonken tussen Ouessant en de Franse kust op een rots te zijn gestoten. Drie opvarenden wisten zwemmend de kust te bereiken, terwijl tien andere vermist worden. Vijf reddingsboten nemen aan het opsporingswerk deel. De zee is tamelijk ruw.

Gemerkte rog

Op de Z.504 die onder bevel stond van schipper Desmedt Achiel werd tussen de vangst een gemerkte rog aangetroffen. Deze rog werd gevangen op ongeveer 60 mijl van de Zeebrugse haven en droeg het kenteken : EL - 3295. De rog werd gevangen met het sleepnet op een diepte van 23 vedem. — B

EEN PRACHTIGE KOSTELOZE FILMAVOND VOOR REDERS EN VISSERSFAMILIES

Op vrijdag 19 januari 1962 richten de S.V. SCAP en Hulp in Nood met de medewerking van Caltex Petroleum Cy een kosteloze filmavond in welke doorgaat te 19 uur stipt in de zaal «Opex» Thomas Vanloostraat op de wijk Opex.

Hiernavolgende prachtige films worden vertoond :

PROGRAMMA

1. MEN SHIPS AND OIL

Een prachtige nieuwe kleurenfilm die de geschiedenis weergeeft van de laatste reis van een tankschipkapitein

2. NAAR HET EUROPA VAN MORGEN

Uitzonderlijke kleurenfilm
Steeds nauwer banden binden de naties van het oude continent samen. Zo ontstaat het Europa van morgen, dat geen grenzen meer zal kennen en, laat ons hopen ook geen oorlogen.

3. PIPELINE IN ARABIE

Kleurenfilm over het reusachtig werk dat ondernomen werd in 1947 voor het leggen van een pijpleiding van 700 km dwars door de Arabische Woestijn.

Uitnodigingen zijn te bekomen in de burelen van SCAP en Hulp in Nood Hendrik Baelskaai 27, Oostende.

Het afgelopen visserijjaar te Zeebrugge

VIER MILJOEN F MEER DAN IN 1960

Het zopas afgelopen jaar is voor de Zeebrugse haven goed geworden. De opbrengst steeg inderdaad van 113.607.350 fr in 1960 tot 117.523.281 fr in 1961, hetzij dus een verhoging van ongeveer 4 millioen. Deze verhoogde opbrengst is hoofdzakelijk te danken aan de verkoogde garnaalanvoer. Deze aanvoer bedroeg inderdaad 641.129 kg met een opbrengst van 15 millioen 945 285 fr tegen onderscheidelijk 279.274 kg en 11.33. 638 fr. De gemiddelde prijs lag echter aanzienlijk lager. Hij bedroeg slechts 24,87 fr het kg tegen 40,47 fr in 1960.

De aanvoer van de vis daalde daarentegen lichtjes; hij bedroeg 6.386.411 kg met een opbrengst van 100.994.876 fr tegen onderscheidenlijk 7.159.090 kg en 102 millioen 241.948 fr in 1960. De gemiddelde prijs lag echter enigszins hoger : hij bedroeg 15,81 fr tegen 14,28 fr in 1960.

Er werd anderdeels in 1961 nog 72.302 kg sprot met een totale opbrengst van 432.260 fr en een gemiddelde prijs per kg van 5,98 fr te Zeebrugge aangevoerd en 48.239 kg haring met een opbrengst van 150.950 fr en een gemiddelde prijs van 3,12 fr per kg.

Oktober was voor de vismijn te Zeebrugge de beste maand met een totale opbrengst van 13.007.210 fr. Hieronder volgt trouwens een volledig overzicht van de opbrengsten per maand gedurende het afgelopen jaar : januari 9.798.400 fr februari : 7.126.260 fr; maart : 9.550.260 fr; april : 9.385.290 fr; mei 9.672.020 fr; juni : 9.076.347 fr; juli 9.697.196 fr; augustus : 10.583.390 fr; september : 10.381.337 fr; oktober : 13.007.210 fr; november : 9.832.325 fr en december : 10.413.246 fr, wat een totaal van 117.523.281 fr uitmaakt.

Het Priviligie der Visscherie

VERLIEST DE STAD BRUGGE HAAR GEZOND VERSTAND ?

Sedert maanden zet een Zeebrugse avonturier de visserijwereld, de gemeente Brugge en nu ook het Ministerie van Buitenlandse Zaken in rep en roer omtrent een Privilegie waarbij 50 vissers sedert 1666 in Engelse territoriale wateren zouden mogen vissen.

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken geraadpleegd heeft tenslotte aan de stad Brugge een nota laten geworden wijzend op het onzinnige van dergelijke avontuur dat achteraf gans de Belgische visserij zou kunnen treffen, moest de Engelse regering het nu eens in zijn bol krijgen de territoriale wateren van drie op zes mijl te brengen. Dit schijnt onze Brugse vaderen daarin gesteund door enkele avontuurlijk aangelegde journalisten, nog niet tot bezinning te hebben laten komen.

De stad Brugge heeft thans een antwoord aan het Ministerie van Buitenlandse Zaken laten geworden, na raadpleging van advocaat Traen uit Brugge, lid van de gemeenteraad en die de zaken van dit privilegie grondig bestudeerd heeft.

In die nota worden nieuwe onderhandelingen gevraagd met het Ministerie teneinde te bekomen dat de zaak desnoods voor een Brits gerecht zou kunen worden behandeld, en dit om uit te maken of het privilegie inderdaad al dan niet nog rechtsgeldig is.

De geschiedenis is echter lang niet zo eenvoudig. Want deskundigen hebben onlangs uitgemaakt dat er in feite twee privilegies bestaan, een van mei 1666 en een van augustus 1666. In het eerste gaf Koning Karel II de Brugse vissers de toelating in de Engelse wateren te vissen, maar in zijn privilegie van augustus breidde hij dit recht uit tot de Schotse wateren.

Men ziet dus, dat zowel de Schotse autoriteiten als de Engelse, in de zaak nog hun woordje kunnen meepraten.

Zou de stad Brugge niet beter doen dan bepaald gemeenteraadslid te vragen waarom hij er de schepen van zijn rederij niet heen zendt.

Heeft de gemeenteraad van Brugge dan werkelijk geen nuttiger werk te verrichten dan zich bezig te houden met deze geschiedkundige roman, waaraan alle werkelijkheidszin ontbreekt ?

Of zijn er nog geen vergissingen genoeg begaan, welke men zich te laat moet beklagen. We menen te weten dat de redersgroeperingen de stad Brugge gevraagd hebben aan dit avontuurlijk gedoe een einde te stellen wil men erger voorkomen.

Verkocht

De Z.611 van Brouckaert A. en Fr werd deze week verkocht aan reder Emiel Dobbelaere van Zeebrugge.

WIE OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN VAN HET VISSERIJBEDRIJF

neemt een abonnement op

HET VISSERIJBLAD

„Van de NEDERLANDSE Visserijgolf"

EEN INVOERRECHT OP VIS IN NEDERLAND

Het besluit van het ministerie van Financiën om per 1 januari op de zo genoemde koopvis, die in het buitenland of van een buitenlandse rederij is gekocht, invoerrechten te heffen is in visserijkringen in het algemeen niet bijster enthousiast ontvangen. Ook de bij die gelegenheid verplicht gestelde „eigen verklaring" — betreffende de eigen vangst en hetgeen „vreemd" is gekocht — heeft nogal wat wrevel gewekt. In verscheidene aanvoerhavens, zoals onder andere Vlissingen en Colijnplaat, is dan ook protest aangetekend tegen het bij de landing aangeven van de lading, hetgeen in de praktijk lastig is.

In het kader van de EEG-regeling voor het buitentarief wordt sedert 1 januari op alle koopvis, die buiten de EEG is gekocht, invoerrecht geheven. Om gelijke tred te houden met de andere EEG-landen moest men op zeer korte termijn tot deze belasting overgaan, omdat de besprekingen over de internationale buitentarieven nog maar midden december konden worden afgesloten. Daardoor heeft het aan tijd ontbroken om met de betrokken instanties voorafgaand overleg te plegen over de wijze waarop de invoerrechten zouden worden geheven.

Min of meer als noodmaatregel heeft het ministerie van Financiën, in casu de afdeling Invoerrechten en Accijnzen, nu bepaald dat elke aanvoer van vis verantwoord moet worden.

Inmiddels hebben vertegenwoordigers van de betrokken redersen visserkringen niet stilgezeten. Met hun aktiviteiten zijn zij reeds zover gevorderd, dat binnenkort een andere procedure zal worden gevolgd, waaraan minder bezwaren zullen kleven. Vermoedelijk zal de afrekening van de invoerrechten via de rederijen in perioden geschieden. Overigens hebben de funktionarissen, die de invoerrechten moeten hebben, het consigne gekregen de nieuwe regeling zo soepel mogelijk toe te passen. De besprekingen over een vereenvoudiging van deze regeling worden intussen voortgezet.

De heffing van invoerrechten op koopvis van buiten de EGG-landen geldt voor alle soorten vis. Voor haring zullen van 15 februari tot 15 juni geen invoerrechten worden geheven, omdat dan toch slechts weinig of helemaal geen haring wordt geïmporteerd. Buiten die periode wordt echter — evenals op makreel en sprot — 6 percent geheven. Voor plat- en rondvis geldt het gehele jaar door een heffing van 4,5 percent. Voor vis-filets bedraagt deze 5,4 percent.

Het ligt in de bedoeling deze invoerrechten nog te verhogen. Na verloop van tijd zou men van plan zijn op koopharing, makreel, en sprot, die dus buiten de EGG-landen wordt gekocht, een heffing van 20 percent in te stellen. Voor plat- en rondvis zou deze dan 15 percent worden en voor visfilets 13 percent.

Voor de rederijen en haringhandels, die dikwijls koopharing uit Ierland betrekken (Ierland is niet aangesloten bij de EEG).

VISSERIJSNIPPERS

DE FIRMA G. KORNAAT te Vlaardingen heeft aan de firma Boot te Alphen aan de Rijn opdracht verstrekt tot het bouwen van een nieuwe treiler. Dit schip zal gelijk zijn aan de KW.144 Cornelis Den Dulk, alleen de breedte wordt twintig centimeter meer. De motor krijgt een vermogen van 900 PK (Industrie). De treiler dient ter vervanging van de uit de vaart gaande vleetlogger VL.132 « Wilhelmina 1 ».

DE VL.131 « PETONELLA » is het nieuwe jaar wel heel goed begonnen. Na een reis van zeven dagen naar de Engelse westkust boekte het schip een besomming van niet minder dan f.39.750.

ALLE SCHIPPERS, die thans IJmuiden binnenlopen, moeten een schriftelijke verklaring aan de douane overleggen, dat ze geen vis hebben overgenomen van buitenlandse schepen of in buitenlandse havens hebben geladen. Kunnen ze dat niet, dan moeten ze invoerrechten betalen, terzij tenzij het over Benelux-schepen of Beneluxhavens gaat.

SCHIPPER H. VAN DEN BOSCH van de IJM.10 « Maria van Hattem » is nu schipper op de IJM.15 « Emma ».

DE OMZET VAN HET Staatsvisershavenbedrijf te IJmuiden is hoger geweest dan ooit tevoren. Ze was f.62.900.682,69 tegen in 1960 : f.56.668.387,88.

DE SCH.171 « Cornelis Vrolijk » Fzn heeft voor een aanvoer van tweeduizend kisten westkustharing de fraaie besomming van f.42.000 geboekt.

Meer zoute haring, maar minder opbrengst in Scheveningen

Op de Scheveningse afslag is in 1961 de aanvoer van gezouten haring wel groter geweest, maar de opbrengst daalde. De aanvoer steeg ten opzichte van 1960 met 4,2 percent, de opbrengst liep terug met liefst 8,9 percent. De totale opbrengst van de in Scheveningen aangevoerde vis daalde met amper 1,1 %.

De aanvoer van 359.666 kantjes gezouten haring bracht f.15.111.181 op tegen in 1960 : 344.962 kantjes voor f.16.597.665.

Heel wat beter kan de opbrengst van verse vis worden genoemd en eveneens die van verse haring.

Deze steeg met 5,2 %. De aanvoer steek met 0,6 %. De opbrengst van 31.994.023 kilo was in 1961 : f.14.589.449.

Met een grote aanvoerstijging van 142.008 kilo in 1960 naar 416.415 kilo in 1961 maakten de garnalenvissers een goed jaar. De opbrengst steeg niet evenredig, van f.388.121 naar f.804.058.

Aanvoer visserijprodukten liep in oktober sterk terug

De totale aanvoer van visserijprodukten bedroeg in oktober 38,6 miljoen kg met een waarde van 15,1 miljoen gulden, terwijl in de overeenkomstige maand van 1960 42,4 miljoen kg (17,8 miljoen gulden) werd aangevoerd. De teruggang in de aanvoer is grotendeels toe te schrijven aan de teleurstellende produktie van gezouten haring. Bij de rondvis blijkt vooral de aanvoer van kabeljauw en schelvis de totale produktie van deze groep te hebben verminderd.

In de groep platvis trad in de aanvoer slechts een geringe daling op, echter steeg de opbrengst door hogere prijzen. De aanvoer van verse haring steeg van 4,4 tot 6 miljoen kg. Aan gezouten haring werd 3,8 miljoen kg minder aan land gezet.

De mosselproduktie gaf een daling van 0,6 miljoen kg te zien. De aanvoer van garnalen steeg van 0,7 tot 0,9 miljoen kg, maar de opbrengst liep door lagere prijzen iets terug.

In de eerste tien maanden bedroeg de totale aanvoer van visserijprodukten 231 miljoen kg met 'n waarde van 113,1 miljoen gulden tegen 226,2 miljoen kg (110,2 miljoen gulden) in de overeenkomstige periode van 1960.

Wordt de aanvoer naar groepen vissoorten vergeleken met die van de overeenkomstige periode van 1960, dan blijkt dat de totale rondvisproduktie weinig wijziging vertoont. Daarentegen blijkt de aanvoer van platvis wel aanmerkelijk te zijn gestegen. De opbrengst steeg zelfs met 6,2 miljoen gulden.

Speciaal de sterke toeneming van de tongenaanvoer heeft tot dit gunstige resultaat meegewerkt.

De produktie van verse haring daalde van 35,2 tot 33,7 miljoen kilo, terwijl die van de gezouten haring verminderde van 46,1 tot 45,2 miljoen kilo. De gemiddelde prijs van gezouten haring liep terug van 54 tot 51 cent per kilo.

De aanvoer van mosselen steeg aanzienlijk de aanvoer van garnalen nam iets toe, hoewel de opbrengst verminderde. De aanvoer van zoetwatervis toonde een teruggang.

PRIJSINDEXCIJFERS

Het prijsindexcijfer voor de visserij (1950-1952 is gelijk aan 100 bedroeg 132 tegen 122 in september en 143 in oktober 1960. In vergelijking met oktober 1960 zijn vooral prijsdalingen voor verse vis en gezouten haring die het ongunstige resultaat bewerkstelligen aldus het Centraal Bureau voor Statistiek. In vergelijking met september zijn er over vrijwel de gehele linie prijsstijgingen waar te nemen.

Het prijsindexcijfer van de kostenfaktoren daalde in september met 4 punten in vergelijking met augustus 1961 als gevolg van lagere prijzen vor onderhoud vistuig en dergelijke van vaartuigen. In vergelijking met september 1960 steeg de index één punt door hogere lonen.

Situatie bij IJmuider haven is gevaarlijk

De situatie in de omgeving van de IJmuider buitenhaven is voor de scheepvaart momenteel niet ongevaarlijk. Deze gevaren zijn ontstaan door de werkzaamheden aan de nieuwe havenhoofden. Door het verlengen van de pieren liggen vele obstaksels, zoals zinkstukken en grote hoeveelheden keien en grint, tot 1,5 m beneden de waterspiegel.

De havenmeester van het Noordzeekanaal heeft binnen het gevarengebied rondom het zuiderhoofd verboden te varen, te vissen of voor anker te gaan. Binnen dit gebied werken bovendien verschillende soorten vaartuigen zoals onderlossers.

De kosten van eventuele schade, veroorzaakt door vaartuigen binnen het gevarengebied, aangebracht aan werktuigen, meetapparatuur, zinkstukken en dergelijke zal op de betrokkene worden verhaald.

De schade, die de vaartuigen zelf of aan hun netten oplopen, zal echter niet worden vergoed. Gezonken schepen dienen op kosten van reder of eigenaar worden verwijderd.

Hieruit volgt al dat de gevaren ter plaatse bepaald niet denkbeeldig zijn.

Tijdens eksplosies op het zuiderhavenhofod wordt op deze pier een rode vlag getoond. De semaphore geeft het teken „haven gestremd" door rood-wit-rode licht onder elkaar. Gedurende de eksplosies moet men op minstens een halve mijl van de pier verwijderd zijn in verband met rondvliegend gesteente.

Zender en ontvanger te Scheveningen

In het seinhuis van de Scheveningse havenmond is een nieuwe zend- en ontvanginstallatie geplaatst. Het betreft een hoogfrequentie-apparatuur, die gebruikt kan worden voor het havenverkeer voor mededelingen aan buitengaats liggende schepen en voor assistentie van de radar bij het binnenpraten van schepen.

De nieuwe apparatuur kan op de duur Scheveningen-Radio van werkzaamheden ontlasten.

Alleen die schepen, die ook over een zend- en ontvanginstallatie aan boord beschikken, kunnen de nieuwe mogelijkheden benutten.

Bij kotters is dit over het algemeen wel het geval, maar bij de loggers bepaald niet. Op 15 januari zal de installatie officieel door wethouder van Rheenen in gebruik worden genomen.

MARKT

IJMUIDEN

AANVOEREN

EN

BESOMMINGEN

DONDERDAG

Aanvoer 3654 kisten, waarvan 77 tong en tarbot, 46 schol, 4 schar, 3149 haring, 4 schelvis, 237 wijting, 106 kabeljauw en gul, 1 haai, 9 koolvis, 21 diversen.
Besommingen : IJM.73 f.5570.

VRIJDAG

Aanvoer : 5130 kisten, waarvan 240 tong en tarbot, 170 schol, 2 schar, 5 bot, 4594 haring, 5 wijting, 92 kabeljauw en gul, 22 diversen.
Besommingen : VL.131 f.39.600.

ZATERDAG

Aanvoer 9530 kisten, waarvan 1196 tong en tarbot, 720 schol, 12 schar, 16 bot, 7093 haring, 2 schelvis, 347 wijting, 120 kabeljauw en gul, 24 diversen.
Besommingen : SCH.27 f.20.000.

MAANDAG

Aanvoer 8960 kisten, waarvan 2109 tong en tarbot, 1 heilbot, 1753 schol, 41 schar, 7 bot, 3970 haring, 27 schelvis, 819 wijting, 186 kabeljauw en gul, 3 leng. 6 poon, 6 koolvis en 32 diversen.
Besommingen : SCH.171 f.21.600.

DINSDAG

Aanvoer 1400 kisten, waarvan 615 tong en tarbot, 656 schol, 3 schar 22 haring, 70 wijting, 15 kabeljauw en gul, 19 diversen.
Besommingen : KW.82 f.12.270 ; HD.79 f.10.790 ; IJM.154 f.13.370 ; VL.121 f.31.700 ; VL.7 f.16.800 ; SCH.171 f.17.700.

WOENSDAG

Aanvoer 3110 kisten, waarvan 465 tong en tarbot, 1 heilbot, 10 tongschar en schartong, 408 schol, 11 schar, 3 bot, 898 haring, 46 schelvis, 885 wijting, 164 kabeljauw en gul, 18 leng, 6 poon, 75 koolvis, 20 diversen.
Besommingen : VL.110 f.17300 ; IJM.56 f.12.360 ; KW.159 f.22.520 ; KW.139 f.17.200.

Brief uit Yerseke

Brief uit Yerseke nr 858
Yerseke, 6 januari 1962

« Laten we eten en drinken en vrolijk zijn, want morgen sterven we »

In het laatste nummer van ons plaatselijk blad (en ook in der nummers van de voorbije week in ons streekblad) vonden we een verslag over de jaarvergadering van de vissersvereniging « Yerseke » gehouden vorige week.

We komen daar straks op terug maar willen eerst wat zeggen over iets wat de voorzitter C. Pekaar toen wel zegde maar niet in de verslagen werd vermeld. Mogelijk vond men het beter dit wel geschikt te achten voor de op de vergadering aanwezigen (in hoofdzaak mosselkwekers) dan dit ook mee te delen aan « de buitenwacht ». Het bleef dus onder ons.

Wat zei dhr Pekaar dan wel ? Na alle bezwaren die wegen en alle **(lang niet denkbeeldige)** gevaren die dreigen, gaf Pekaar de raad alle narigheid, althans voor deze avond, uit het hoofd te zetten teneinde onbelemmerd en blijde vrij van zorgen **« te feesten ».**

Voor de radio hoorde ik wel eens zingen : « Zet de zorgen aan de kant ». Wij kunnen die gegeven raad en dat gerichte verzoek niet waarderen en we dachten dadelijk aan het hierbovenstaande bijbelwoord. In het Heilige Boek wordt de houding van die mensen waarover wordt gesproken en gehandeld, ten zeerste afgekeurd. Blijkt duidelijk dat Pekaar de (zwaar) dreigende gevaren in hun concequenties ziet als leven of dood en zijn of niet zijn, dan zou het mijn inziens meer voor de hand liggen en bepaald aanbeveling verdienen de mogelijke gevolgen eens goed te bekijken en te trachten verweer- en aanpassingsmiddelen te beramen. Soit ! Pekaar deed dit niet en daar mee uit !

Maar nu de vraag : **« Zou het werkelijk de dood zijn »** als uit al die deigingen die Pekaar zo vreest (doch althans tijdelijk) weg tracht te « feesten », zouden uitlopen op verdwijning van « de Centrale ». Zou het dan werkelijk niets zijn, tegenover nu zo (heel !) veel voor de mosselmensen ? Veel gunstige voorwaarden achten wij (eventueel zonder « Centrale ») voor de kwekers aanwezig.

Ten eerste is (we mogen wel zeggen de gesel) van overproduktie zoals in het voor « Centrale » tijdperk, vrijwel uitgesloten te achten. Vooral nu Zeeland als produktiegebied afgeschreven schijnt te moeten worden.

Dan, de prijs is goed en de afnemers zijn bereid (dit bleek reeds jaren) die zonder morren te betalen. Wat wil een verkoper nog meer ? Als regel, niet TE GROTE voorraad van goede en gevulde mossels met een goed tot best vragend klantenkorps aan prima prijzen.

Wel, dan zou « moedertje Centrale » ter ziele zijn, zelfstandig gehandeld en gerekend moeten worden. Wil iedereen gelijk verkopen ontstaat overvloed op de markt met als gevolg (als regel !) prijdaling.

We herhalen er zal moeten worden gerekend door de mosselkwekers zelf. Aan de wijze waarop zij met de bovengenoemde troeven in handen het spel spelen zullen, zal gezien worden wat de verzorging van de wieg tot het graf voor nadelige sporen heeft achter gelaten.

Het zal dan blijken wat er volgens Graham Hutton in « Het Beste » van december 1961 te verwachten valt. Hij schrijft : « De gevaren van de welvaartstaat heeft een verlammende invloed (gehad) op het persoonlijk initiatief ». Zij zullen als mosselkweker en -verkoper moeten tonen dat er bij hen de oudsten en bij de zonen (de jongeren) nog iets overgebleven is (zij het sluimerend) van de ondernemingsgeest, durf en aanpak van de mensen uit het mosselvak voor de « Centrale » tijd.

Een korrespondent in ons streekblad schreef in een bespiegeling naar aanleiding van het 25-jarig bestaan van « de Centrale », over de ondernemende Yersekenaars, smalend als VRIJBUITERS (wat laster was ! !)

Laten zij (zo straks « de Centrale» verdwijnen) tonen, hun vaderen waardig te zijn, zodat we niet moeten zeggen : « zoons van een voorgeslacht.... ....Dat willen, durfde en winnen en strijden kon ....Mocht gij dan anders niet van uwe vaadren erven, Dan naam en faam alleen (en beide veel te groot voor u) moet gij erbarmelijk traag en log als lood, Hun dege daden, drang en vinnige vechtlust derven ? »

(Vrij naar Pol de Mont)

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

	4-1-1962	5-1-1962	6-1-1962	8-1-1962	9-1-1962	10-1-1962
Tongen, grote — Sole, grosse	4.60- 4.50	4.80- 4.30	4.50- 4.—	4.50- 4.—	4.40- 4.20	4.60- 4.30
3/4 tongen — 3/4 sole	4.— 3.60	4.40- 3.70	4.40- 3.40	3.50- 3.10	3.40- 3.20	3.40- 3.10
Bloktongen — Sole moyenne	4.— 3.30	4.80- 3.30	4.30- 3.30	3.40- 2.70	3.30- 2.80	3.40- 3.10
Voor-kleine — Petite	4.— 3.40	4.90- 3.50	4.50- 3.40	3.30- 2.80	3.60- 3.—	3.70- 3.50
Kleine — Toute petite	3.—2.10	4.50- 3.—	3.70- 3.—	3.— 2.50	3.40- 2.90	3.50- 3.20
Tarbot, groot — Turbot, gros	3.60- 3.50	4.60- 3.50	4.80- 4.20	3.90- 3.50	4.— 3.40	4.10- 3.50
Middel — Moyenne	.....	**100.—70.—**	**110.—66.—**	**98.—64.—**	**120.—**	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	**114.—72.—**	**114.—84.—**
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	**48.—**	.....	.....
Schol — Plie	**39.—25.—**	**39.—38.—**	**40.—35.—**	**38.—31.—**	**41.—35.—**	**43.—36.—**
Grote iek — Grosse	**36.—**	**38.—**	**39.—33.—**	**36.—31.—**	**44.—36.—**	**40.—37.—**
Kleine iek — Petite	**45.—**	**54.—38.—**	**47.—45.—**	**46.—28.—**	**51.—41.—**	**43.—36.—**
Iek 3e slag — 3e sorte	**63.—54.—**	**63.—39.—**	**49.—45.—**	**49.—32.—**	**55.—9.3—**	**40.—36.—**
Platjes — Toute petite	**67.—56.—**	**71.—38.—**	**54.—30.—**	**50.—32.—**	**50.—38.—**	**46.—28.—**
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....	**60.—54.—**
Middel — Moyen	.....	.....	.....	**57.—**	.....	**62.—54.—**
Kleine — Petit	**72.—**	.....	**62.—58.—**	**65.—58.—**	.....	**61.—58.—**
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	**26.—24.—**	.....	**44.—43.—**
Kabeljauw — Cabillaud	**166.—122.—**	**135.—83.—**	**116.—70.—**	**114.—56.—**	**55.—46.—**	**109.—53.—**
Gullen — Petit cabillaud	**90.—41.—**	**63.—40.—**	**57.—38.—**	**58.—37.—**	**49.—**	**52.—28.—**
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	**126.—**	.....	.....
Wijting — Merlan	**44.—19.—**	**40.—27.—**	**44.—13.—**	**40.—12.—**	**34.—21.—**	**45.—14.—**
Schar — Limande	**34.—0.3—**	**33.—**	**42.—24.—**	**50.—26.—**	**44.—40.—**	**57.—34.—**
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan —	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	**42.—**
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	**44.—**	.....	**47.—41.—**
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	**37.—26.—**
Volle haring — Hareng	**25.—14.—**	**14.—11.—**	**20.—11.—**	**18.80-11.—**	**18.80-18.—**	**30.—23.—**
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	**25.—**	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3.60	.....	.....	3.90- 3.50	.....	3.60
Koolvis — Colin	**58.—**	.....	.....	.....	.....	**58.—42.—**
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	**56.—43.—**	.....	.....	**56.—54.—**	.....	**50.—36.—**
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	**23.—20.—**	**25.—10.—**	**18.—16.—**	.....	**17.—**
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	7.—	8.—	5.50	.....	6.—

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 Sauvenièr 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 !

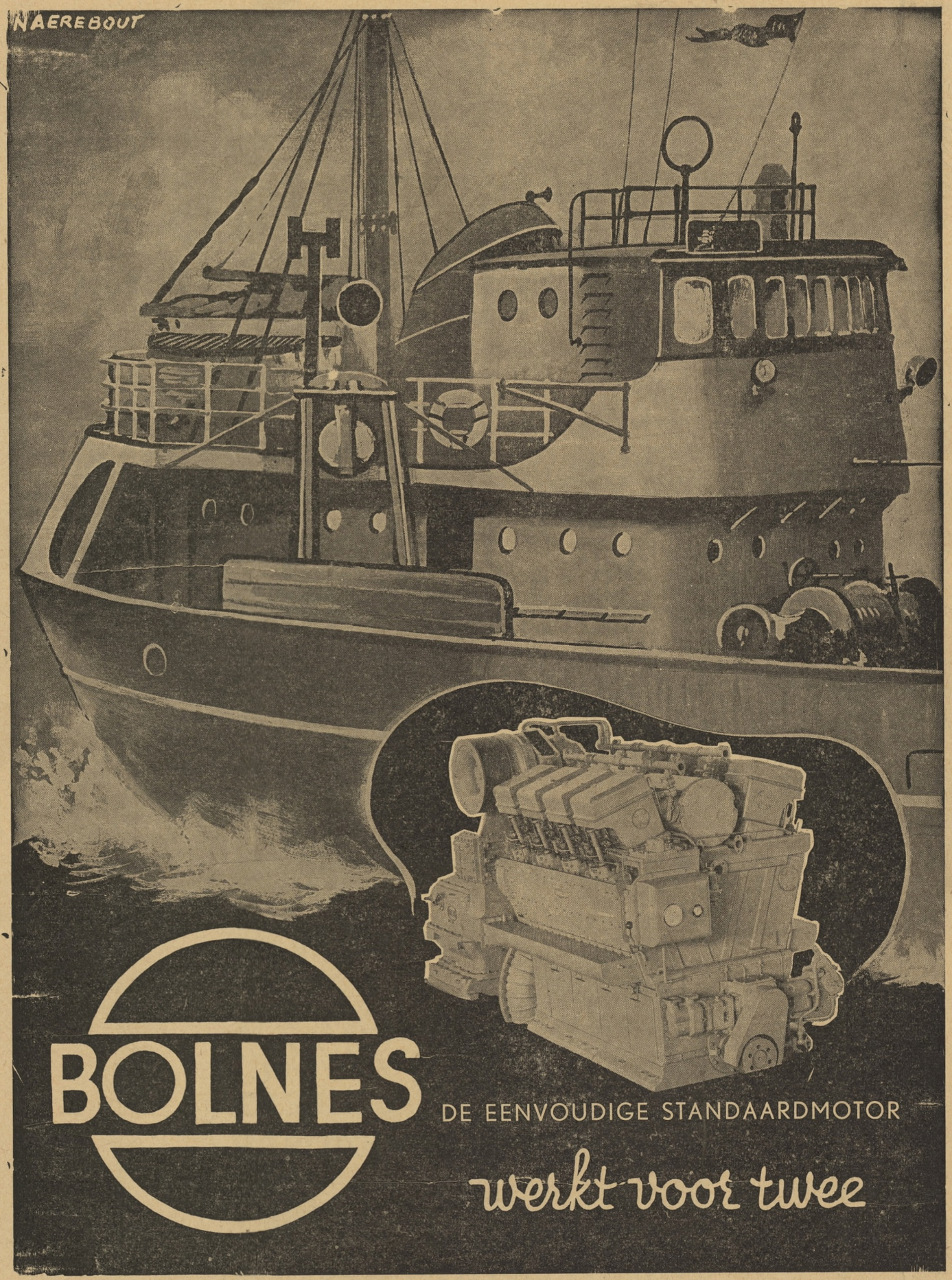
DEUTZ



Diesel-
SCHEEPS-MOTOREN
VAN 5-1500 PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

ASV



Inlichtingen : N. V. MACHINEFABRIEK « BOLNES », Krimpen a.d. Lek. Tel. 341
Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.
H. ZWART - Tel. 5459-5110
IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART
ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78