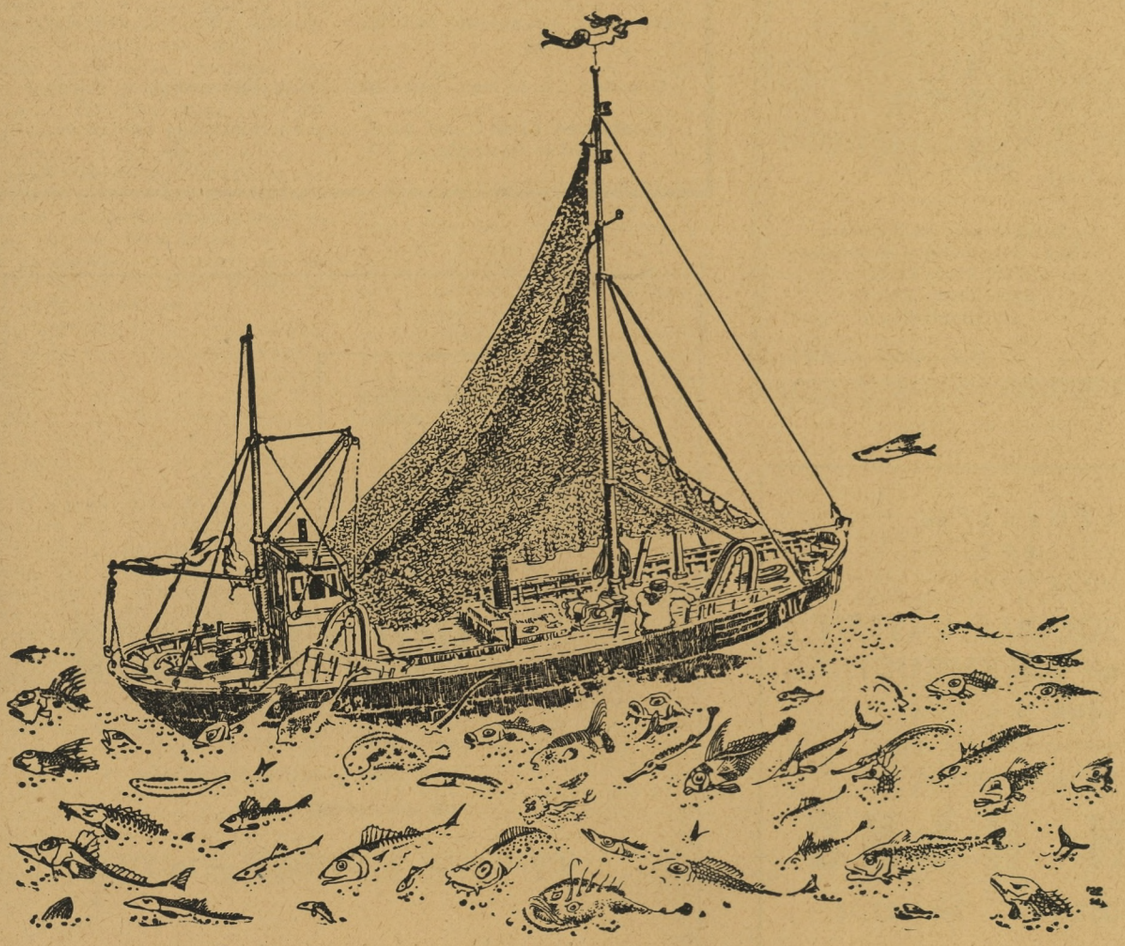
31e JAARGANG — nr 4 — VRIJDAG 25 JANUARI 1963
PRIJS : 5 FRANK

HET VISSERIJBLAD

VAKBLAD VOOR:
REDERS — VISSERS — NIJVERAARS EN HANDELAARS UIT HET BELGISCHE EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF — VERSCHIJNT ELKE V R IJ D A G —



CASINO-

Kursaal OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE"

Zaterdag 26 en zondag 27 januari van 22 uur af.

Zondag 27 januari van 16 tot 19 uur.

Nana Mouskouri

MERINO COSTA en zijn orkest

FRANZ ANDRE piano

Vrijdag 25 januari te 20 uur :

Konferentie ingericht door „Amitiés Françaises"

„LA NOUVELLE RACE"

door Michel de Saint-Pierre

Plaatsen : 50 F

Inlichtingen en lokatie : Sekretariaat „Amitiés Françaises" Tel. (059) 772.34

Inlichtingen : Casino-Kursaal Oostende Tel. (059) 751.11.

KONINKLIJKE SCHOUWBURG OOSTENDE

Zondag 27 januari te 20 uur :

De „Galas Karsenty" stellen voor

„TCHIN-TCHIN"

van François Billetdoux

Met **MADELEINE ROBINSON** en **DANIEL GELIN** Enscenering François Darbon

Plaatsen : 160 - 110 en 80 F

Dinsdag 29 januari te 14 u. 30.

„Ontdek de wereld"-vertoning Schoolcyclus

„SCHATTEN EN GEHEIMEN UIT EGYPTE"

door Samivel. **Ouders** : 20 F

Inlichtingen en lokatie : Kon. Schouwburg Oostende Tel. (059) 713.22 (van 10 tot 13 u. en van 16 tot 19 u.)

(181N—3038V—5166W)

N.V ANGLO BELGIAN COMPANY

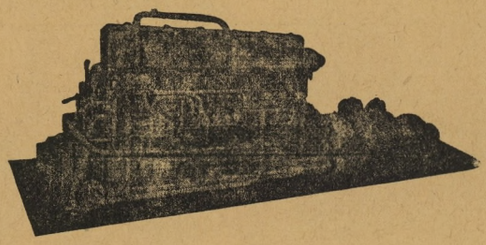
WIEDAUWKAAI, 35, GENT, Tel. 23.45.41 (5 lijnen) Telex 9.298.

AGENTEN .

I.V.E.S. Mac Leodstraat, 2, OOSTENDE Tel 755.04

VAN ROSSUM'S MOTOREN, Papendrecht. Holland Tel. Dortrecht 6171.

DIESEL MOTOREN A.B.C. van 4 tot 840 PK



ONDERHOUDSDIENST :

V.O.S., Nieuwe Werfkaai, 3, OOSTENDE. Tel. 729.04

P. DE COKER, Rederijkaai, 22, ZEEBRUGGE Tel. 050/542.66.

VAN ROSSUM'S MOTOREN, Papendrecht. Holland Tel. Dordrecht 6171.

DRINGEND GEVRAAGD TE OOSTENDE

VROUWELIJKE BEDIENDE

Vereist : volmaakte kennis v. Nederl., Fr. en daktylogr. Ervaring.

Geboden : hoog loon - vaste betrekking - interessante werkkring.

Geschreven kandid. met curr. vitae en refertes te richten aan : **Postbus Oostende, nr 173.**

(3037V—174N—5251W)

REDERS en VISSERS, VOOR UW

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de beroepsvereniging

HAND IN HAND

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

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

HULP IN NOOD

verzekert aan zeer goede voorwaarden de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE — Tel. 716.89

VRIJDAG 25 JANUARI 1963

HET VISSERIJBLAD

DRUKKERIJ
Tel. 777.13

Verant. Druk.-Uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan, 22, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

ABONNEMENT
Binnenland : 1 jaar : 250 F
Zes maanden : 125 F
Drie maanden : 75 F

BUITENLAND 1 jaar : 275 F

NEDERLAND :
1 jaar : 20 Gld of 275 F

N.232 «DE CARINA» nabij Terschelling VERGAAN

OPVARENDEN DOOR NEDERLANDSE KOTTER GERED

Het nieuwe jaar, waarop in onze visserskringen alle hoop gevestigd was, heeft waarlijk een zeer slechte start genomen. Inderdaad, pas twee weken geleden werd de O.140 «Don Bosco» door een biezondere zware brand geteisterd of daar werd onze visserij opnieuw in opschudding gebracht door het vergaan van de N.232 «De Carina» van het echtpaar Gonzales-Durnez uit Nieuwpoort. Bedoeld vaartuig werd evenwel sedert vorig jaar in huur genomen door de rederij Seghers, die het vaartuig uitbaatte.

Alle opvarenden werden aan boord genomen van de Nederlandse kotter K.W. 117 «Mare Liberum» van de rederij J. van Duyn, en na verzorging veilig aan de wal gezet te IJmuiden alwaar zij verder aan de goede zorgen werden toevertrouwd van de Belgische Konsul aldaar, de heer Henk Zwart.

De opvarenden kwamen in de nacht van zaterdag op zondag terug te Oostende aan

De N.232 «De Carina» had op vrijdag 4 januari de Oostendse vissershaven verlaten met bestemming naar de visserijgronden op de Witte Bank. Volgende bemanningsleden waren aangemonsterd : schipper Robert Beyen, 52 jaar, wonende te Oostende, A. Liebaertstraat 52; stuurman Juvenal Deley, 50 j. wonende Buurtspoorwegstraat 37, te Bredene; motorist Gilbert Desmedt, 51 j. wonende Vissersplein, 1 te Oostende; de matrozen Jean Abiven, 36 j en wonende St.-Franciscusstraat 31, te Oostende en René Dyserinck 27 j wonende Nieuwlandstraat, 80 eveneens uit Oostende.

Zaterdagmorgen werd in de nabijheid van het lichtschip «Texel» ter hoogte van Terschellingen en op zowat 90 mijl ten noorden van IJmuiden een laatste trek gedaan. Op dit ogenblik heerste een windkracht zeven en lag de temperatuur verscheidene graden onder 't nulpunt. Aan boord was alles wel en maakte men aanstalten om de terugreis aan te vatten. Het moet zowat kwart voor één geweest zijn toen de opvarenden plots opgeschrikt werden door een hevige ontploffing in de motorkamer. Onmiddellijk werd door de motorist een onderzoek ingesteld maar deze kon enkel vaststellen, dat de motor volledig uit elkaar was geslagen en geen herstellen mogelijk was. Ook de zendinstallatie bleek defekt terwijl geen elektrische verlichting meer kon bekomen worden. Door deze ontploffing was er evenwel een groot gat in de bodem van 't ijzeren vaartuig geslagen, met het gevolg dat veel water het vaartuig binnendrong.

Aan boord gaf men zich spoedig rekenschap dat het vaartuig verloren was. Vuurpijlen werden afgeschoten teneinde de aandacht van in de omgeving verblijvende schepen te trekken. Een motorschip dat in de omgeving kwam, merkte deze hulpsignalen niet op, zodat men aan boord steeds in nauwer schoentjes kwam te staan. Geen enkel feit wees erop dat de hulpsignalen van de Nieuwpoortse eenheid werden opgemerkt.

Ondertussen spoelde het water reeds op het dek van het langzaam zinkende vaartuig, tot uiteindelijk hulp kwam opdagen met een Katwijkse eenheid, de KW 117 «Mare Liberum» van de rederij J. van Duyn. Voornoemd vaartuig dat onder bevel stond van schipper Jaap van Duyn was op terugreis en bevond zich zowat acht mijl ten noorden van de zinkende «De Carina» toen de vuurpijlen werden opgemerkt. Onmiddellijk werd koers gezet naar de plaats des onheils alwaar na ongeveer 3 uur aangekomen werd. De schipper van de Nederlandse kotter poogde langszij te komen van de Nieuwpoortse eenheid, wat wel enigszins bemoeilijkt werd door de hevige deining der zee. Tenslotte na vele pogingen slaagde men er toch in, en kon de bemanning van de zinkende eenheid overspringen aan boord van de Nederlandse kotter.

De N.232 «DE CARINA»

Aan boord werden hen de eerste zorgen toegediend door een hulpvaardige Nederlandse bemanning.

Ondertussen bleef de «Mare Liberum» in de onmiddellijke omgeving van de «Carina» om af te wachten wat er mede zou gebeuren. In het donker kon dit vaartuig in het zicht gehouden worden bij middel van een vuurpotje dat zich aan boord bevond. Plots verdween ook dit lichtje en werd aangenomen dat de «Carina» voorgoed in de golven verdwenen was. Men maakte aanstalten om weg te varen naar IJmuiden, toen men opnieuw een lichtje zag flikkeren. Bij nader onderzoek bleek dit evenwel het automatisch ontstoken licht te zijn van de dinghy. Het werd losgesneden en dit was meteen het laatste overblijfsel van de N.232 «De Carina»

Inmiddels was ook de Z.547 «Saturnus» van reders Neyts Theodoor en Leopold in de nabijheid gekomen, en bood aan de «Mare Liberum» te vergezellen naar IJmuiden om de bemanning over te nemen en naar de thuishaven te brengen De schipper van de N.232 «De Carina» aanvaardde evenwel na kontaktname met de reders, deze hulp niet, zodat de Z.547 na bereidwaardige hulp te hebben aangeboden de reis kon verder zetten.

Het vaartuig had op het ogenblik van het vergaan zowat 2000 kilo tong aan boord en 100 bennen vis.

De volledige uitrusting van de bemanning ging eveneens verloren.

WRAK OPNIEUW DRIJVEND

Naar onze Nederlandse korrespondent wist mede te delen bestaan er vermoedens dat de nieuwe Nederlandse hektreiler KW 43 «Rijnmond II» in de nacht van zaterdag op zondag op de terugreis op het wrak van de gezonken N.232 zou gestoten zijn. Hierdoor liep voornoemde hektreiler lekkage op, maar de waterdichte schotten waarvan het vaartuig voorzien is, konden de schade tot een minimum beperken.

Volgens de mening van de bemanning van de bedoelde hektreiler zou de «Carina» ingevolge een luchtbel onderste boven gedraaid zijn, en afgedreven zijn in zuidelijke richting.

In verband met deze mogelijkheid konden we tenslotte zekerheid bekomen door de verklaring van schipper Beyen.

Deze wist ons te vertellen dat 't Elliot-vlot dat zich aan boord bevond wel in gereedheid werd gebracht maar evenwel niet over boord werd gegooid. Dit was ook nog zo toen de bemanning reeds de zinkende Nieuwpoortse eenheid had verlaten.

Toen het vaartuig tenslotte zonk werd het vlot geopend. Dit vlot was evenwel verbonden aan het vaartuig met een lijn van zowat 14 vadem. Bij middel van de Nederlandse kotter werd toen de juiste positie gemeten alsook de diepte, waarbij ongeveer 22 vadem werd aangewezen. Het ligt dan ook voor de hand dat de gezonken eenheid nooit op de bodem heeft gelegen. Door omstandigheden welke wij hoger reeds aanhaalden is het vartuig opnieuw naar de oppervlakte gestegen, waar het thans volgens schipper Beyen met de neus bovenuit moet drijven.

Dit wordt thans bevestigd door een vliegtuig gestationeerd aan boord van het vliegdekschip «Karel Doorman» die het wrak heeft opgemerkt. Naar wij konden vernemen werd opdracht gegeven de N.232 tot zinken te brengen. Het schijnt evenwel dat dit bevel nog niet uitgevoerd werd.

Ook kon vernomen worden dat door de ontploffing in de machinekamer de zeekraan volledig werd weggeslagen, zodat veel water langsdaar het vaartuig is binnengedrongen.

PECH VOOR DE REDERIJ SEGHERS

Niettegenstaande het feit dat de N.232 in feite geen eigendom was van de rederij Seghers, zijn zij toch nauw verwant met de uitbating hiervan. Het vergaan betekent meteen een nieuwe tegenslag voor de voornoemde rederij, die ook in 1961 de O.244 zag verloren gaan, eveneens in de eerder diepe wateren van de Witte Bank, zodat de kansen op berging onbestaande zijn.

Ook toen had de voornoemde rederij de O.244 sedert betrekkelijk korte tijd, in volledige eigendom evenwel, in uitbating.

Het verlies van twee eenheden in een periode van nagenoeg anderhalf jaar betekenen ook voor grote rederijen zoals betrokkene, zware tegenslagen. Van dezelfde rederij vergingen nog : de O.336 «Yarmouth» in 1951 ter hoogte van Yarmouth en de O.173 «Confiance» die verloren ging in 1957.

DE N.232 «DE CARINA»

De N.232 «De Carina» is een stalen vissersvaartuig van het middenslagtype, dat gebouwd werd op de scheepsbouwwerven Goole in Engeland in 1922. Het vaartuig had een bruto-tonnage van 97.29 ton voor 'n netto-tonnage van 30,51 ton, en was uitgerust met een Carels motor van 250 PK van het bouwjaar 1937.

De hoofdkarakteristieken waren de volgende :

— lengte : 26.08 m
— breedte : 5.76 m
— diepgang : 2.82

Verder was het uitgerust met de vereiste navigatieapparaten zoals ondermeer een radiofonie, richtingszoeker en ultrasonore dieptemeter.

Dit vaartuig was een Engelse stoomdrifter die in de haven van Hull (Engeland) werd aangekocht door de «Oostensche Reederij» in het jaar 1925. Het werd toen ten boek gesteld onder de O.232 «Joseph Wauters». In 1936 werd het vaartuig verkocht aan reder Danneel Marcel die het vaartuig liet ombouwen tot een motortreiler, en herdoopt werd als de O.232 «Roger-Robert».

ENKELE LOTGEVALLEN VAN DE GEZONKEN EENHEID

Op 13 januari 1939 verliet de O.232 «Roger-Robert» de Oostendse haven om de visserij te gaan bedrijven naar de visserijgronden van Eddystone. Er stond een sterke bries en tijdens de visserij werd 't zo slecht dat schipper Marcel Danneel zich genoodzaakt zag Newlyn binnen te lopen. De volgende dag voer de Oostendse eenheid opnieuw uit, maar opnieuw moesten zij gaan schuilen te Newlyn. Op 27 januari werd opnieuw uitgevaren, nu de zee kalmer was en de storm enigszins geluwd. Niet voor lang evenwel want kort daarop ontbrak een nieuw stormweder. De O.323 «Roger-Robert» bevond zich toen op ongeveer 15 mijl S.S.E. van de «Eddystone Lighthouse» terwijl er gevist werd tot de zondagmorgen. 's Namiddags omstreeks halfvier ontwaarde de bamanning noodseinen in de verte, en niettegenstaande de hevige storm zette de Oostendse eenheid koers in de richting der noodseinen.

Naderbij gekomen zag men dat het de «Julie» een Engels vaartuig was dat zich in zinkende toestand bevond, terwijl de vier opvarenden zich op het dek bevonden. Van aanleggen was er evenwel geen sprake.

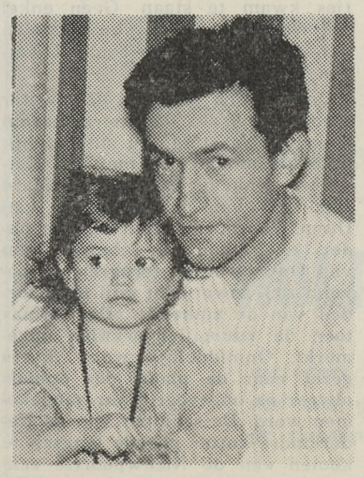
Zo dicht mogelijk werd het zinkende vaartuig benaderd en een lijn overgeworpen. Na menigvuldige pogingen slaagde de bemanning van de O.232 Roger-Robert» erin de vier Engelse vissers te redden en veilig aan boord van hun vaartuig over te brengen. Dit was niet voor tijd, want omzeggens onmiddellijk hierop verdween de «Julie», dit was het Engelse vissersvaartuig in de golven.

De schipbreukelingen werden te Plymouth ontscheept.

Bij het uitbreken van de oorlog in mei 1940 bevond de O.232 zich op zee, en slaagde er niet in de thuishaven te bereiken. Het schip vestigde zich in een Engelse haven alwaar het werd opgeëist door de Britse Admiraliteit, en bij de Royal Navy werd ingelijfd. Op 2 juli 1942 ving het vaartuig zijn opdracht als patrouljeeenheid aan te Lowestoft, om tenslotte van 1943 tot einde 1944 dienst te doen als postvaartuig in Noord Ierland

Op 31 augustus kwam de O.232 «Roger - Robert» terug te Oostende aan weer het na een grondige herstelling opnieuw regelmatig de visserij kon bedrijven.

In 1961 overleed reder Marcel Danneel, die ondertussen samen met zijn zoon Roger het vaartuig verder had uitgebaat, waarop het tenslotte verkocht werd aan het echtpaar Gonzales-Durnez uit Nieuwpoort — B



De bemanningsleden van de N.232 « De Carina » zijn veilig in familiekring teruggekeerd. Van links naar rechts : schipper Robert Beyen, motorist G. Desmedt en matroos Jean Abiven met zijn dochtertje.

Het Vissersmonument

Enkele maanden terug schreven wij dat de oud-leerlingenbond Vissersvreugd, de gedachte had opgevat een Vissersmonument te Heist op te richten.

Naar wij vernamen is een eerste kontaktvergadering hiervoor belegd geweest tussen het schepencollege en een afgevaardigde van het Ministerie van verkeerswezen, dhr Dries Claeys, volksvertegenwoordiger, dhr Storme van de Bestendige Deputatie en dhr. Vermeille, sekretaris van Vissersvreugd.

Wij kunnen ons slechts verheugen om deze eerste gunstige kontaktname en hopen dat alles uiteindelijk een gunstig resultaat moge krijgen.

zij hadden pech...

REDDINGSBOOT VERLOREN

Toen de Z.476 «Noorderblik» onder bevel van schipper Gerard Ackx de terugreis aangevat had, kwam het vaartuig in een storm terecht, waardoor de reddingsboot losgeslagen werd en verloren ging. Het vaartuig kon verder behouden de thuishaven bereiken.

MOTORSCHADE

De Z.54 «Cecile» van schipper O. Creyf, lag gemeerd in de vissershaven van Zeebrugge. Toen de schipper aan boord ging om de motor te laten opwarmen, stelde hij bij het draaien vast dat er water uit de motorblok liep ter hoogte van de eerste cilinder. Bij nader toezicht bleek er een barst van 1 cm in de blok te zijn. De oorzaak ervan is onbekend

AKTIE TERRYN TEN BATE VAN „IBIS"

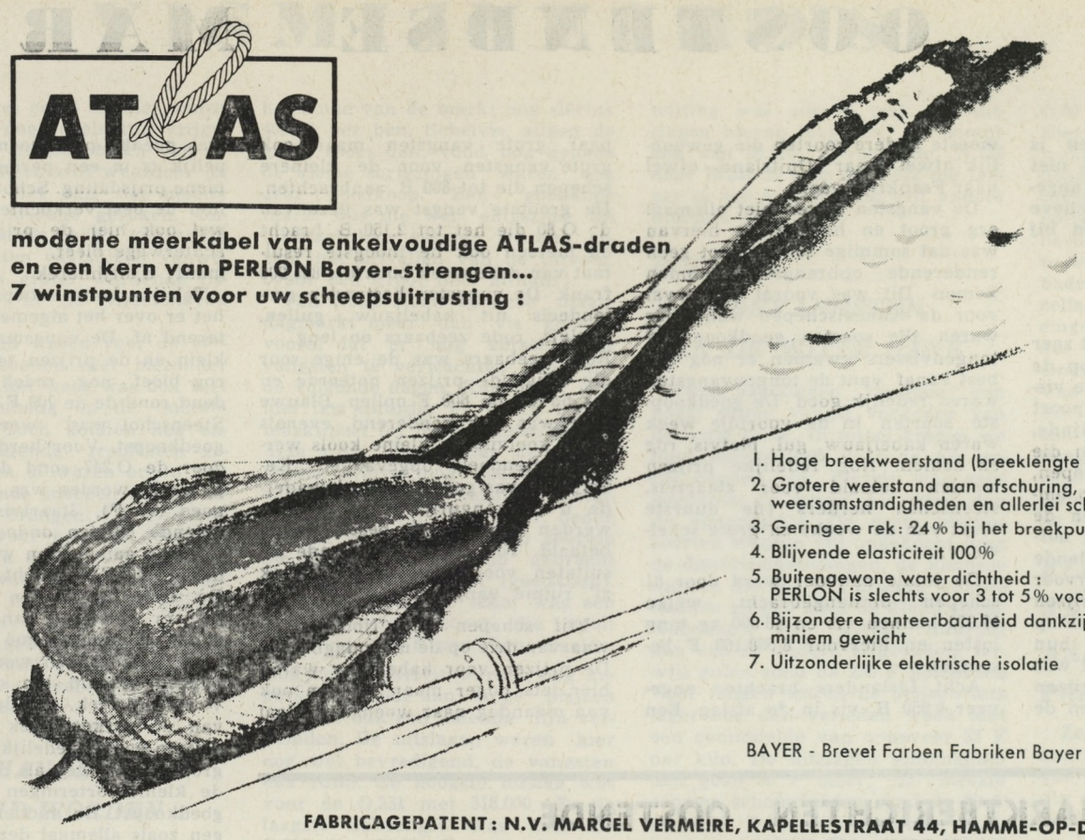
Op zaterdag 19 januari jl gaf de heer J. Terryn sekretaris van de «Propagandakommissie voor meer Visverbruik» te St.-Amandsberg 'n voordracht te Ardooie-Tassé in verband met het visverbruik. Deze voordracht ging door in het lokaal van de biljartklub «Vermaak na Arbeid», in samenwerking met ondermeer de firma's Globus, Parlevliet Proba Solo en Remy en kende een goede belangstelling.

Ter gelegenheid van deze bijeenkomst nam de heer Terryn andermaal de gelegenheid te baat om 'n omhaling te doen, ten voordele van het Kon. Werk «Ibis». Deze kollekte bracht de som van 190 F op. Onze hartelijke gelukwensen gaan dan ook naar de heer Terryn evenals onze dank aan de milde schenkers, in naam van de Ibisjongens.

— B

ATLAS

moderne meerkabel van enkelvoudige ATLAS-draden en een kern van PERLON Bayer-strengen... 7 winstpunten voor uw scheepsuitrusting :



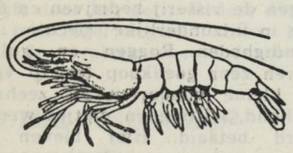
1. Hoge breekweerstand (breeklengte ± 30 km)
2. Grotere weerstand aan afschuring, weersomstandigheden en allerlei schadelijke stoffen
3. Geringere rek: 24% bij het breekpunt
4. Blijvende elasticiteit 100%
5. Buitengewone waterdichtheid : PERLON is slechts voor 3 tot 5% vochtopslorpend
6. Bijzondere hanteerbaarheid dankzij zijn miniem gewicht
7. Uitzonderlijke elektrische isolatie

BAYER - Brevet Farben Fabriken Bayer A.G. Leverkusen

FABRICAGEPATENT: N.V. MARCEL VERMEIRE, KAPELLESTRAAT 44, HAMME-OP-DURME, BELGIË

HOUTEN VISSERSVAARTUIG TE KOOP

Gebouwd in 1946 — motor A.B.C. 135/250 PK — steeds varende.
Zich wenden bureel blad. (3039V)



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)

HOOGWATERBOEKJES IN TWEE TALEN

Deze boekjes met allerlei nuttige inlichtingen zijn verkrijgbaar bij alle dagbladverkopers en in alle boekwinkels van de stad en ook in onze drukkerij aan de prijs van 8 F.

HAVENATLAS met GEGEVENS over 12.000 HAVENS

Begin van dit jaar zal een uitgeverij te Munchen de eerste 5000 exemplaren op de markt brengen van een naslagwerk waarin ongeveer 12.000 havens ter wereld in tekening te vinden zullen zijn. De samensteller van het werk is Dr. Gustav Adolf Theel, chef van het instituut voor Scheepvaartonderzoek in Bremen.

Dr Theel en zijn medewerkers hebben gedurende vier jaar aan deze haven-atlas gewerkt. Zij hebben er ongeveer 40.000 werkuren aan besteed. De stad Bremen heeft de samenstelling van de havenatlas bevorderd met 'n schenking van 15.000 DM

Na zijn verschijning zal deze haven-atlas in totaal 350.000 D.M. hebben gekost. De in kunstleder gebonden atlassen zullen voor 92 D.M. te koop gesteld worden. De gehele atlas is in het Engels gesteld. De titel er van luidt : «The world Shipping Scene».

De atlas omvat 172 kaarten, waarin rond 12.000 havens der gehele wereld zijn getekend. Zij zijn onderverdeeld naar hun aard : universele havens (Antwerpen), passagiershavens, stukgoedhavens, visserijhavens enz. Bovendien geeft de atlas informatie over 959 scheepswerven van de gehele wereld. Ook de havens en de scheepswerven van de landen van de kommunistische blok zijn in deze atlas te vinden.

Te verkrijgen Noordzee boekhandel Vindictivelaan Oostende

KOMMANDANT TIMMERMANS GAAT OP RUST

Na een jarenlange dienst als direkteur van het Loodswezen, de Bebakeningsdienst enz... gaat Kommandant André Timmermans op rust.

Ter gelegenheid van deze opruststelling zal voormelde personaliteit op vrijdag 25 jan. a.s. afscheid nemen van de diensten waarover hij sedert ettelijke jaren het bevel voerde.

Tijdens deze plechtigheid zal 'n cocktail aangeboden worden in de lokalen van de «North Sea Yacht Club» te Oostende van 17.30 uur tot 19 uur

Film over bokkenvisserij

TE HEIST AAN ZEE

Onlangs werd een kleurfilm over de bokkenvisserij van de hand van cineast Claeys uit Westkapelle vertoond. Deze film, die een zeer interessant iets is, en die thuishoort in een visserijschool, zou naar het schijnt worden aangekocht door 't ministerie. Wij verhopen dat ook deze film in onze beide Visserijscholen zal voorgesteld worden, want het is een leerzaam dokument.

Voor nieuwbouw en herstellingen van schepen

N.V.

BELIARD-MURDOCH

2049V

OOSTENDSE MARKT

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

— o —

De zeer strenge winter heeft zeer zeker zijn stempel gedrukt op de voorbije week in de Oostendse vismijn. De havens van Nieuwpoort en Zeebrugge, gesloten zijnde, kwamen talrijke schepen van die havens naar Oostende verkopen, hetgeen de aanvoer ongewoon omvangrijk maakte. Niet alleen de grote aanvoer was trouwens oorzaak van de nog sterk dalende prijzen, ook het slechte vervoer met kamions drukte de prijzen omlaag. De uitvoerders werkten op halve krachten en kregen hun wagens niet tijdig binnen. Dit was vooral oorzaak van dalende prijzen voor koolvis, gullen, tongen en de meeste andere soorten die gewoonlijk ofwel naar Duitsland ofwel naar Frankrijk gaan.

De vangsten waren niet allemaal erg groot en het gevolg hiervan was dat sommige schepen tot geen renderende opbrengsten konden komen Dit was vooral het geval voor de Kanaalschepen want hier waren alle soorten goedkoop. De tongenvissers kwamen er nog het best vanaf want de tongenvangsten waren redelijk goed. De goedkoopste soorten in de voorbije week waren kabeljauw, gul, platvis, rog en haaien. Nog redelijke prijzen werden betaald voor staartvis, steenschol, herders (de duurste soort van de week) en grote schelvis.

De totale aanvoer werd door 61 schepen binnengebracht, welke 16.070 bennen vis en 46.000 kg tong losten en hiervoor 8.568.160 F besomden

Acht IJslanders brachten ongeveer 8.950 B. vis in de afslag. Een paar grote vangsten maar ook grote vangsten voor de kleinere schepen die tot 800 B. aanbrachten. De grootste vangst was deze van de O.80 die het tot 2.150 B. bracht en meteen ook he thoogste resultaat van deze week boekte : 885.000 frank. De vangsten bestonden grotendeels uit kabeljauw, gullen, koolvis, rode zeebaars en leng.
Rode zeebaars was de enige soor die stijgende prijzen noteerde en tot boven de 600 F opliep. Blauwe leng was ook renderend, evenals grote koolvis. De kleine kools werden grotendeels opgevangen. Kabeljauw was goedkoop en benaderde de opvangprijs. Voor wijting werden maandag de beste prijzen betaald. Toc nog bevredigende resultaten voor deze schepen dank zij ruime vangsten.

Vijf schepen van Noop Head waarvan drie op de maandagmarkt. De prijzen voor kabeljauw waren hier iets hoger maar daalden ook van maandag naar woensdag. Haai was goedkoop hetgeen wel begrijpelijk is in een periode van algemene prijsdaling. Schotse schol was hier de best verkochte soort alhoewel ook hier de prijsdaling niet achterwege bleef.
manl; n,uitjhherek

Talrijke kanaalschepen brachten het er over het algemeen niet schitterend af. De vangsten waren te klein en de prijzen te klein. Keilrog bleef nog redelijk prijshoudend rond de de 700 F schommelen. Steenschol was woensdag niet goedkoopst. Voor herders waarvan door de O.247 rond de 15 bennen gebracht werden was de prijs zeer goed (50 F). Staartvis kende ook dalende prijzen ondanks een niet te grote aanvoer en werd zelfs onder de 40 F verkocht.
De witte bankers en de kreeftenputters deden het lang niet slecht dank zij nogal ruime tongenvangsten. Voor tongen werden dalende prijzen betaald ten opzichte van verleden week. Op de drie dagen van de verkoopweek bleven de prijzen echter redelijk vast met de grote sorteringen als de duurste en de kleine sorteringen als veruit 't goedkoopst. De middensoorten kregen zoals allemaal dezelfde prijzen t.t.z. rond de 33 F per kilo. Tarbot was goedkoop vooral de kleine soorten, de grootste tarbot kreeg nog goede prijzen. Platvis waarvan tot rond de 100 bennen gebracht werden per vangst was zeer goedkoop Hier bleven de uitslagen van de meeste schepen bevredigend tussen de 110.000 en de 150.000 F

Voor de westschepen was het weer een slechte week. De meeste schepen konden amper een paar dagen de visserij bedrijven en dan nog in uitzonderlijke slechte omstandigheden. Roggen en gullen waren zeer goedkoop terwijl voor de kleine vissoorten als zeehaai, zeehond, wijting en platjes weinig werd betaald. Hier bleven de meeste opbrengsten begrepen tussen de 25.000 en de 40.000 F

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	21-1-1963	22-1-1963	23-1-1963	.....	.....
Tongen, grote — Sole, grosse	37,—45,—	37,—45,—	42,—44,—	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	33,60-39,20	31,80-36,—	31,80-38,—	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	34,—40,40	33,60-38,—	34,60-38,—	.....	.....
Voor-kleine — Petite	33,20-42,—	34,80-38,40	36,—39,—	.....	.....
Kleine — Toute petite	30,60-35,—	28,20-33,60	31,—35,20	.....	.....
Tarbot groot — Turbot gros	54,—69,—	52,—64,—	53,—67,—	.....	.....
Middel — Moyenne	31,60-44,—	31,—47,—	36,—38,—	.....	.....
Kleine — Petite	20,—24,—	17,—19,—	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	5,— 6,60	5,— 5,40	5,— 6,40	.....	.....
Grote iek — Grosse	5,20- 5,40	5,— 7,40	5,— 5,20	.....	.....
Kleine iek — Petite	7,20- 9,40	7,80- 9,—	6,40-10,40	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	8,—10,—	8,80-12,—	8,—11,80	.....	.....
Platjes — Toute petite	4,40- 7,—	4,—- 5,—	5,— 6,80	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	10,—12,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	6,— 9,—	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	21,—22,—	18,—	21,—23,—	.....	.....
Kleine — Petit	8,40	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	7,40-12,80	4,40-11,—	6,60-11,60	.....	.....
Rode poon — Perlon	6,80- 7,—	4,—10,—	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	9,—15,40	8,—14,—	8,80-15,60	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	5,— 8,80	7,40-11,60	8,—13,60	.....	.....
Hozemondahmme — Baudroie	28,—43,40	27,—42,50	30,—32,40	.....	.....
Wijting — Merlan	5,60- 9,—	3,60- 8,20	5,40- 9,20	.....	.....
Scahr — Limande	.....	6,60- 6,80	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	13,—20,—	11,—20,—	10,—17,40	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	5,—- 7,80	3,50- 7,80	5,— 7,60	.....	.....
Hondshaai — Rousette	5,50- 6,—	4,—	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	20,—22,—	21,—22,—	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	6,40-13,—	8,—10,20	9,40	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	11,20-14,20	5,—15,40	6,60-13,40	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	7,—11,40	6,—12,—	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	5,40	4,40- 5,40	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	6,80	7,50	.....	.....
Schartong — Cardine	10,—26,—	10,20-20,80	10,—20,—	.....	.....
Volle haring — Hareng	7,80	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,20- 2,80	2,20- 3,—	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	40,—-45,—	29,—40,—	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	8,—12,40	5,40- 7,60	4,40-10,40	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	12,—13,20	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	9,40-11,—	10,40-13,80	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	33,—	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....

MAANDAG

INVLOED VAN DE WINTER

Een niet zo groot aantal schepen als verwacht, ook al verkochten dan 21 schepen. De totale aanvoer bestond uit een ruime 7000 bennen vis benevens een 1400 kg tongsortering. De prijzen waren zoals verwacht nog lager dan de voorgaande week waardoor nu reeds verscheidene soorten tot het opvangpeil zijn teruggevallen. Bij deze soorten moeten eerst en vooral platvis vermeld worden. Verder van de IJslandse soorten kabeljauw en leng, terwijl op het einde van de markt ook wijting en koolvis tot het minimumpeil terugvielen. Als het nog een paar weken blijft winteren zal het zeker zo ver komen dat de schepen de haven niet meer zullen kunen aandoen, iets wat reeds te Nieuwpoort en te

EN VISMIJNECHO'S

Zeebrugge het geval is. Hier wordt het vlotdok nog regelmatig vrijgehouden door de sleepboten van de staat en de Zeemacht waardoor de schepen, zij het dan met moeite nog tot de loskade geraken. Ondertussen wordt het gevaarlijk voor de houten vaartuigen vanwege de steeds groter wordende ijsblokken die in de vissershaven ronddrijven.

De vangsten waren voor de verschillende schepen niet biezonder omvangrijk, het weer was ook niet biezonder gunstig op de meeste visgronden. Toch konden nog enkele bevredigende resultaten geboekt worden al waren er nu ook al verschillende schepen die het zo ver konden brengen. De kwaliteit van de aanvoer kan bij dergelijk weer moeilijk beoordeeld worden. aangezien, wanneer de vis enige tijd uit het ruim is, deze stijfbevroren staat.

De totale aanvoer bracht maandag nog 3.638.082 F op, in normale omstandigheden ware hier zeker 1 miljoen bijgekomen.

VISSERSHAVEN MOET ONTRUIMD WORDEN

Vanwege de direktie van de vissershaven wordt een oproep gericht tot de reders welke hun vaartuig in de haven ligt. Vooral de reders die van zin zijn hun schip stil te leggen gedurende de vorstperiode. Deze maatregel komt zeker op zijn tijd en is ingegeven door het belang van de andere schepen. De houten vaartuigen worden aangezet de vissershaven te verlaten om in de handelsdokken te gaan liggen waar het water vrij blijft door het getij. Reders die deze maatregel negeren zullen hiervan de gevolgen moeten dragen.

RUIME IJSLANDSE VANGSTEN

Vier schepen kwamen van IJsland hun vangst verkopen en losten samen zowat 4200 bennen vis. De vangsten waren vnl samengesteld uit kabeljauw, gullen, leng. koolvis, rode zeebaars en wijting. Voor rode zeebaars werd maandag meer betaald dan de week daarvoor aangezien we nu van 360 naar 500 F noteerden, dit dan volgens de grootte en de kwaliteit. Kabeljauw en gullen daarentegen vielen af en bekwamen op het einde van de markt nog slechts de opvangprijs. Alleen de kabeljauw op de grond kreeg nog iets meer. Koolvis daalde eveneens in prijs, vooral dan de kleinere soorten die tot 220 F terugvielen, de minimumprijs. Voor grote kools werd nog tot bij de 800 F betaald. Leng zakte eveneens tot 300 F per ben maar de blauwe soort werd nog boven de 500 F betaald. Wijting noteerde aanvankelijk renderende prijzen maar viel ook terug tot het opvangpeil. De gemiddelde prijs voor IJslandse vis bedroeg trouwens op het einde van de markt nog slechts 400 F per ben. Schelvis, alleen de grote soort dan, vond nog genade de kleine sorteringen waren ook zeer goedkoop. Een goedkope markt dus die wel enigszins als normaal kan aanzien woredn gezien het uitvallen van de uitvoer. (voor een groot deel althans)

Van Noop Head op deze maandagmarkt meer dan vis genoeg, vooral dat er nog verschillende vangsten te verwachten zijn voor de volgende dagen. Kabeljauw was hier iets duurder en kreeg bij de marktinzet tot 750 F, nadien daalde deze prijs tot onder de 500 F. Gullen waren nog goedkoper en ook de kleinere sorteringen meestal bestemd voor de uitvoer. deden het dit keer niet. Andere soorten die van deze visgrond gebracht werden waren haaien (goedkoop). en roggen. Schotse schol was een gewaardeerde vissoort die nooit onder de 1000 F per ben daalde.

Ook voor staartvis werden nog kopers gevonden aan hoge prijzen die toch ook een dalende lijn vertoonden. De uitslagen waren hier nog wel bevredigend. de vangsten ook ruim. De hoogste uitslag was voor de O.231 met 318.000 F de laagste opbrengst was voor de O.292 die 170.930 F besomde.

KLEINERE KANAALVANGSTEN AAN DALENDE PRIJZEN

Uit den treure moeten wij herhalen, de prijzen voor de gebrachte kanaalvangsten waren eveneens dalend Toch bleef keilrog nog rond de 700 F per ben noteren wat in de gegeven omstandigheden niet zo slecht te noemen is. Ook rode knorhaan bleef nog een schappelijke prijs noteren en wel van 320 F (kleine soort) tot 650 F. Voor steenschol bleef de belangstelling, de aanvoer van deze soort was ook eerder beperkt. Geen al te grote vangsten maar soms mooie tongenvangsten. Tongen kenden evenwel ook niet meer sukses dan de andere vis al kregen we van 30 naar 42 F per kilo. Voor tarbot werden alleen hoge prijzen betaald wanneer deze zeer groot was. Bij de kleine vis noteerden we goede prijzen voor steenschol, wijting. en vlaswijting. Minder goed was 't voor katrog steenholk, zeehond en haaien. De besommingen bleven nog bevredigend en waren begrepen tussen 116.020 F voor de O.242 en 138.040 F voor de O.23[illegible]

Zes westschepen brachten doorgaans zeer kleine vangsten binnen. Het kon ook moeilijk anders want al deze schepen verkochten reeds de voorgaande week en waren nog maar een paar dagen in zee toen ze wegens de storm de haven moesten aandoen. Toch nog door de 300 bennen en een 2300 kg ton wat wel bewijst dat er momenteel veel vis op de kust zit. Indien alleen de weersomstandigheden maar wat gunstiger waren. Roggen waren goedkoop, gullen eveneens. Alleen wijting was nog in trek. De uitslagen bleven laag en schommelden van 26.290 F voor de N.710 naar 78.285 F voor de Z.472 die langer in zee was dan de vijf andere schepen.

RUIMERE TONGENVANGSTEN VAN DE WITTE BANK

Twee vaartuigen kwamen een nogal ruime vangst verkopen van de witte bank. In totaal kregen we hier immers 5200 kg tong en een 250 bennen vis. Platvis was zeer goedkoop en kreeg iets meer dan de opvangprijs. De grote platvissoorten werden vnl opgekocht door de diejvriesinstellingen, de kleinere soorten die een iets grotere waarde hadden gingen naar de kleinhandel. Kabeljauw was weinig duurder dan van de andere visgronden, terwijl gulen rond de 250 F noteerden Voor tongen waren de prijzen iets lager nog dan verleden week met een gemiddelde van ongeveer 32 F per kilo. De uitslagen schomelden den geen 50 F meer, de meeste soorten schommelden rond de 33 F per kilo. De duurste soorten haalhier van 116.050 F voor de O.326 naar 151.360 F voor de Z.547, schip dat eens te meer een zeer ruime vangst loste. Een tweetal kreeftenputters zetten kleinere vangsten in de markt dan de witte bankers. Voor deze vangsten gaat hetzelfde als voor deze van de witte bank wat de soorten als de prijzen betreft. Uitslagen van 59.000 naar 113.000 F

DINSDAG : VERDER DALENDE PRIJZEN

Nog 25 schepen op deze tweede verkoopdag van een archi-slechte week. Op deze tweede dag daalden de prijzen inderdaad nog verder zodat verschilende soorten moesten worden opgevangen en naar de vismeelfabrieken verwezen. Zeer weinig belangstelling voor roggen en platvis. Tongen behielden ongeveer hetzelfde peil als maandag De IJslandse soorten kregen allemaal uitgenomen rode zeebaars lagere prijzen. De gemiddelde prijs daalde onder de 400 F per ben zodat het minimum nu wel gereikt is. De goedkoopste soorten zijn kabeljauw, gullen, leng en kleine schelvis. Voor de kanaalschepen werden dinsdag geen renderende opbrengsten geboekt. De tongen vissers konden dank zij grotere vangsten toch nog tot een bevredigend resultaat geraken. Al met al een zeer slechte dag voor onze vissers en reders.

GROTE IJSLANDSE VANGST

De totale aanvoer van IJsland bevatte ongeveer 4000 bennen met als grootste vangst deze van de O.80 die rond de 2150 bennen loste. Hierbij was een zeer grote partij koolvis, zij het dan nogal veel middenslagsortering. Alleen de grote sortering kreeg goede prijzen en noteerde boven de 550 F. De kleinere soorten moesten in ruime mate worden opgevangen. Rode zeebaars was zeer in trek en noteerde zelfs stijgende prijzen. Het was de enige soort op de markt die duurder was bij het begin dan op het einde van de markt.

Van Noop Head kregen we maar een vangst deze van de O.239 die ook lage prijzen kreeg voor zijn vangst en dan ook tot geen renderende opbrengst kon geraken. Haaien waren nog goedkoper dan de voorgaande verkoopdagen.

KLEINE KANAALVANGSTEN AAN LAGE PRIJZEN

Zeven kanaalvangsten die nogal aan de kleine kant waren. De prijs vor keilrog was dan ook de enige die op peil bleef. Een laag gemiddelde prijs voor deze vissoorten en lage opbrengsten voor deze schepen die schommelden van 54.880 F voor de O.279 naar 115.680 F voor de O.35. De westaanvoer was ruimer dan maandag mar de meeste vangsten waren nogal beperkt. De prijzen voor de westvarianten waren eveneens aan de lage kant en de opbrengsten onder het renderend peil.

RUIME TONGENVANGSTEN

Een witte banker met een vangst van rond de 2700 kilo en een 100 bennen vis besomde 119.000 F. Tongen kregen zoal dezelfde prijzen als maandag en noteerden gemiddeld ongeveer 32 F per kilo. De grote soorten bleven het duurst, de kleine sorteringen waren het goedkoopst. Toch was ook de 3-4 sortering goedkoper dan de middensoorten. Tarbot was goedkoop en platvis kreeg dezelfde lage prijs als de voorgaande verkoopdag. De uitslag was hier nog wel bevredigend. De kreeftenputters brachten ook mooie vangsten binnen bestaande uit van 2000 tot 3200 kg tong en een bijvangst van 70 naar 120 bennen. De tongenprijzen waren dezelfde als deze van de witte bank, de platvisprijzen eveneens. Deze schepen losten echter iets meer kabeljauw en gullen. Gullen daalden tot het minimumpeil. De opbrengsten waren hier bevredigend en schommelden van 80680 F voor de Z.491 naar 144.220 F voor de Z.537.

STEUR AANGEVOERD

Door de O.266 werd op de dinsdagmarkt een steur aangevoerd van 69 kilo. De prijs die werd betald door de vishandelaar Tercken

(vervolg bladz. 8)

Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 17 tot en met 23 jan. boden er 19 schepen hun vis aan, daarvan waren er 2 van de Witte Bank en de Kreeftenput, de overige waren van 2 tot 6 zeenachten in zee. Daar de meeste schepen nog maar juist in zee waren, wanneer er zeer slecht weder opkwam, is de ganse Zeebrugse vloot, met uitzondering van een 10-tal, de haven terug binnen gevaren. Het weinige vis die gedurende deze week werd aangeboden, werd afgenomen aan zeer matige prijzen. de meeste opbrengsten waren echter nog renderend te noemen, doordat de vangsten tamelijk groot waren.

De tongprijzen waren ongeveer dezelfde als de vorige week, de duurste, de grote en de bloks, haalden tot 47 F, de kleinere soorten waren iets duurder dan de voorbije week, van 44 tot 30 F voor de slips. De tarbot werd tamelijk vlot afgenomen en schommelde dezelfde als de vorige week. De kabeljauw en de gullen brachten het van 16 tot 22 en van 14 tot 16 voor de gullen.

De wijting, zowel grote als kleine, waren bijzonder in trek, deze haalden van 8 tot 11 voor de grote en van 6 tot 10 voor de kleinere.

De pladijssoorten, van dewelke het meest werd aangevoerd, haalde prijzen die alleen renderend waren voor de 3e slag, de deelvis en de kleine pladijs. De grote en middenslag pladijs werd afgenomen tussen 5 en 8 F, de 3e slag, van 9 tot 13 F op de woensdagmarkt, die dag werden ook de beste pladijsprijzen gehaald, zelfs de kleine pladijs haalden van 7 tot 8 F het kg op. Roggen werden bijna niet aangeboden, de prijzen waren alleen op de woensdagmarkt winstgevend, van 15 tot 16 F voor de keilrog, van 9 tot 12 F voor de grote roggen en de halve mans van 7 tot 11 F. Andere vissoorten werden er bijna niet aangevoerd, omdat de meeste schepen van de Oost kwamen.

Langs deze weg betuigen wij onze dank aan : eigenars, kapiteins en bemanningsleden van de Un. de Temorq et de Sauvetage die met hun sleepboten de « Burgemeester Vandamme » en de « Tolf Gerling » zo bereidwillig waren om zowel het ijs in de haven als in de vaargeul te breken en vrij te maken, teneinde de in- en uitvaarten mogelijk te maken, en dit gedurende verscheidene dagen.

KUSTVISSERIJ

Op het einde van vorige week hebben een 10-tal van deze scheepjes de haven verlaten. Maar eveneens door de slechte weersomstandigheden en het pakijs, waren ook deze genoodzaakt de haven terug binnen te lopen. In de loop van de week hebben ze dan hun vis aangeboden, die meest bestond uit wijting en pladijssoorten, daar er maar matige prijzen werden betaald voor deze laatste vissoort en de tongvangsten ook niet zo groot waren, is deze week een minder goede geworden voor deze slag schepen.

Totale aanvoer : 9.400 kg tongen en 653 bennen vis brachten ca 731.060 F op.

GARNAALVISSERIJ

Slechts 1 uitvaart op garnalen deze week. De 3.190 aangebrachte kg werden opgekocht aan prijzen die schommelden van 57 tot 66 F het kg. Totale opbrengst bedroeg 11.694 F. Deze slag van scheepjes kunnen evenmin normaal in- en uitvaren, dit natuurlijk ook door het slechte weder en de ijsgang.

DONDERDAGMARKT

Een zestal scheepjes van een zeenacht boden hun vis aan. De vangsten waren niet groot en bestonden vooral uit wijting en pladijssoorten. De weinige tongen die werden verkocht, lagen meest aan de kleine kant, de duurste haalden 44 F, de kleine soorten van 39 tot 29 F. De grote en kleine wijting haalden respektievelijk 5 en 6 F het kg. Van de pladijssoorten, alhoewel zeer vers, werden alleen de 3de slag afgenomen aan 7 F, de overige soorten zowel als grote platen, kleine pladijs, enz., werden opgekocht aan de opvangprijzen. De opbrengsten lagen tussen de 3.060 voor de Z.501 en 19.600 F voor de Z.538.

MAANDAGMARKT
Weinig vis.

De aanvoer was zeer klein, slechts drie schepen aan de markt, twee van de Witte Bank en Kreeftenput en een kustvisser. De vangsten bestonden hoofdzakelijk uit tongen, pladijssoorten en wijting. De ongeveer 4.000 kg tongen werden aan dezelfde prijzen afgenomen als de vorige week, de duurste de bloktongen, haalden 44 F en de kleinere soorten schommelden van 39 tot 28 F voor de slips. De keus van de tarbot was niet zeer groot, en toch haalden deze maar matige prijzen, van 50 tot 62 F. De kabeljauwen en de gullen werden afgenomen aan prijzen, van 18 tot 20 F voor deze eerste en van 15 tot 16 F voor de schone gullen. De wijting haalde mooie prijzen, van 8 tot 10 voor de grote en van 6 tot 7 voor de kleinere. De pladijssoorten werden in tamelijke grote mate aangevoerd, in vergelijking genomen met 't aantal schepen die er aan de verkoop waren, deze haalden maar matige prijzen. Zowel de grote als de middelslag pladijs haalden maar 5 F, de 3de slag van 7 tot 9 en de meiers (kl. pladijs) van 4 tot 5 F. De roggevis werd door elkaar verkocht, omdat er praktisch geen aan de verkoop was, deze haalden van 7 tot 10 F.

De besommingen van de Z.745 en de Z.511 waren renderend, door de grote tongvangsten, zij haalden respertievelijk 93.150 en 106.730 F. De kustvisser Z.541 haalde in een drietal zeenachten 22.130 F.

DINSDAGMARKT
Betere prijzen

Er waren opnieuw zeer weinig schepen aan de markt. Door vier werd er vis aangeboden. Deze waren niet langer in zee dan van 2 tot 6 nachten. De tongprijzen waren iets gestegen, zij haalden tot 47 F voor de duurste. De kleine soorten, die het meest werden aangebracht, schommelden van 42 tot 29 F voor de slips. De kabeljauw, van 20 tot 21, en de schone gullen van 18 tot 20 F, waren eveneens in prijs gestegen. De grote zowel als de kleine wijting, vielen opnieuw in de smaak, van 10 tot 11 F voor de eerste en van 7 tot 10 F voor de kleinere. De pladijssoorten waren met twee à 300 F de 100 kg in prijs gestegen, zo behaalden de grote platen van 7 tot 8 F en de 3de slag van 11 tot 12 F. Zelfs de kleine pladijs haalde betere prijzen van 6 tot 8 F voor de ongegutte.

Van roggevis was er bijna geen sprake, hier en daar een halve ben werd er aangeboden die prijzen kregen toegewezen van 7 tot 12 F. De opbrengsten schommelden van 10.070 F voor de Z.470 tot 62.890 F voor de O.152 in zes zeenachten deze laatste. De overige besommingen lagen tussen deze twee.

WOENSDAGMARKT

Op deze verkoopdag was er opnieuw niet veel vis, de schepen die markten waren niet langer in zee dan 4 tot 6 zeenachten. De vis was dus zeer vers en goed verzorgd, spijtig genoeg waren de prijzen niet aan de hoge kant, maar door de tamelijk uitgebreide vangsten, waren de opbrengsten nog renderend te noemen. De grote tongsoorten waren iets in prijs gedaald, zij haalden van 42 tot 46 F, de kleinere soorten daarentegen waren in prijs gerezen, van 44 voor de duurste tot 31 F voor de slips. De kabeljauw en de gullevis, die gisteren teken gaven van in prijs te verhogen, behielden echter dezelfde prijs, van 16 tot 22 en van 14 tot 16 F. De wijting, was zoals verwacht op de woensdagmarkt in prijs gedaald, deze waren echter nog niet slecht, van 7 tot 9 F voor de grote en van 5 tot 6 F voor de kleinere. De pladijssoorten gaven in het begin van de markt de indruk betere prijzen te halen dan gisteren, naar het einde toe echter daalden deze. De grote en middenslag van 5 tot 8 F, de 3de slag in het begin van 11 tot 13 F om op het inde in prijs te verminderen tot 10 F. De kleine pladijs haalde over gans de duur van de markt 7 F. De weinige roggevis kreeg betere prijzen. De keilrog haalde van 14 tot 16 F, de grote roggen van 11 tot 12 F en de halve mans van 10 tot 11 F. Zelfs de katrogjes brachten 6 F op. De besommingen brachten voor de Z.184 en de Z.548 respektievelijk 51.150 en 72.620 F op en de Z.199 haalde in een zestal nachten 83.480 F. — FR

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

STEEDS MEER TEGENSTRIJDIGHEDEN INZAKE DE AANVARING O.69 MET „SPURN"

De onderzoeksraad voor Zeevaart kwam woensdagnamiddag bijeen te Oostende onder voorzitterschap van de heer Vander Cruyssen. De heer Bentein vervulde het ambt van rijkskommissaris. Het onderzoek in zake het vergaan van de O.83 Prince de Liège» op de Schotse kust kon niet verder gezet worden gezien de getuige Houf Gerard in zee is. De zaak zal op een latere datum worden voortgezet.

DE AANVARING VAN DE O.69 MET HET LICHTSCHIP SPURN

De rijkskommissaris riep dan matroos Major Victor o om te getuigen in de zaak van de O.69 «Sea Lady» die in juli 1961 tegen 't Engelse lichtschip «Spurn», even buiten Grimsby terecht kwam. Zoals men weet is hier niet alleen spraak van foutieve navigatie maar wordt schipper Vinck André ervan verdacht op het ogenblik van de aanvaring in staat van dronkenschap te hebben verkeerd.

Major was niettemin positief in z'n verklaring. Weliswaar werd bij de afvaart uit Grimsby niemand gepord of verwittigd doch toen hij na de aanvaring schiper Vinck zag heeft hij aan deze niets ongewoons bemerkt. Hij geeft verder toe dat na de aankomst te Oostende, schipper Vinck de bemanning verzocht bijeen te komen in een herberg om er een advokaat te ontmoeten doch de bemanning wist niet wat er daar zou besproken worden. Gezien de advokaat niet opdaagde liet de schipper ook niet los waarom hij zijn bemanning had bijeen geroepen.

Wanneer de raad hem vroeg waarom hij niet meer aan boord van de O.69 gebleven is zweeg getuige als een graf.

De verklaringen van schipper Calcoen Maurits van O 223, door Mter Boels opgeroepen, waren eveneens gunstig voor de betrokken schipper Na de aanvaring werd Calcoen door Vinck opgeroepen. Schipper Vinck sprak normaal, aldus getuige maar later werd ons gesprek gestoord en moest ik afhaken Omstreeks 13 uur hoorde ik Vinck spreken met zijn reder en om 17 uur hoorde ik hem opnieuw Telkens klonk de stem van Vinck duidelijk en gewoon

Daarmede nam deze getuigenis een einde.

Zal de raad in de volgende zitting nog overgaan tot konfrontaties ? Het is een feit dat in deze zaak veel tegenstrijdige verklaringen werden opgetekend en dit niettegenstaande alle getuigen onder eed werden verhoord.

Datum	Vangsten	Kgr	F.	Min.	Max.	Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

21-1	21	379.900	3.638.082
22-1	25	350.600	3.519.728
23-1	15	118.800	1.409.350
	61	**849.300**	**8.567.160**

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

17-1	6	a4.741	48.150
21-1	3	11.681	222.010
22-1	4	9.132	127.440
23-1	6	16.485	333.460
	19	**42.039**	**731.060**

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

19-1	1	190	11.694	57,—	66,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

GEEN AANVOER

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

MAANDAG, 21 JANUARI 1963

Z.745	15	1600	80	93.150
Z.522	13	2100	85	106.730
Z.541	3	250	35	22.130

DINSDAG, 22 JANUARI 1963

Z.517	3	150	35	29.260
Z.470	2	100	15	10.070
Z.733	6	600	60	62.890
O.152	2	100	25	25.220

WOENSDAG, 23 JANUARI 1963

Z.550	4	200	60	46.880
Z.199	6	800	50	83.480
Z.184	5	650	50	51.150
Z.548	5	400	90	72.620
Z.476	5	300	50	42.340
Z.149	5	600	40	36.990

DONDERDAG, 24 4JANUARI 1963

Z.462	6	1300	120	97.170

VERWACHTINGEN

MAANDAG 28-1-63

IJsland : O.318 (950 bennen), O.293 (2200 bennen), O.242, O.269
Kanaal : O.348, O.109, O.132, C.148, O.37, O.102, O.284, Z.405, Z.581, Z.421, O.204, O.156
Moray : O108

DINSDAG 29-1-63

IJsland : O.89 (1800 bennen), O.224, O.216
Kanaal : O.38, O.329, C.214, O.34, O.115, O.153, O.193, O.165
Noop Head : .228
Witte Bank : Z.595

WOENSDAG 30-1-63

Kanaal : O.127, O.66, O.151
Witte Bank : Z.562, Z.452, Z.443, Z.539, Z.549.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	21-1-1963	22-1-1963	23-1-1963
Grote schelvis	10,40-20,—	9,—-13,80	.....
Middelmatige schelvis	7,60- 9,40	7,— 8,60	.....
Kleine schelvis	6,40	7,80	.....
Kabeljauw	6,40-14,—	6,—- 8,40	8,40- 8,80
Gullen	6,— 7,40	6,— 6,40	8,40
Wijting	5,40- 7,—	5,60- 6,—	6,40
Schaat	6,—-11,40	.....	.....
Zeebaars	6,80-10,—	8,—-12,60	11,20-11,60
Leng	6,20-11,60	7,—-11,80	7,20-11,40
Schartong	7,20- 8,—	5,40- 7,—	4,40- 8,40
Heilbot	16,80-52,—	32,—-40,—	31,50-52,—
Koolvis	6,—-12,—	6,—-11,80	6,20-11,20
Hondstong	3,60-11,—	3,60- 9,80	3,80- 9,40
Zeewolf	5,80- 6,40	.....	12,—
Platen	.....	.....	.....

MARKTBERICHTEN

	NIEUWPOORT	ZEEBRUGGE		
		21-1-1963	22-1-1963	23-1-1963
Grote tong — Grosse sole		41-42	42-47	43-46
Bloktong — Sole moyenne		41-44	44-46	45-46
Fruittong — Sole 3/4		38-40	42-44	42-44
Schone kleine tong — Petite sole		37-40	41-42	42-44
Kleine tong — Toute petite sole		34-39	39-42	42-49
Grote tarbot — Turbot gros		50-52	55-60	55-66
Middelm. tarbot — Turbot moyen		28-35	30-32	30-32
Varia — Divers	GEEN AANVOER	28-35	28-32	28-30
Griet — Barbue		20-22	20-22	25-30
Pieterman — Grane vive		... ...	... ...	... ...
Grote pladijs — Grosse plie		5- 6	6- 8	5- 6
Middelm. pladijs — Plie moyenne		5- 6	7- 8	8- 9
kleine pladijs — Petite plie		7- 8	11-12	10-13
Deelvis — Portion		6- 7	9-10	9-11
Kabeljauw — Cabillaud		18-20	20-21	16-22
Gul — Petit cabillaud		15-16	14-16	14-16
Keilrog — Raie radiée		... ...	... ...	15-16
Rog — Raie		9-10	10-12	11-12
Tilten		8- 9	9-10	10-11
Scherpstaarten		8- 9	9-10	10-11
Halve man		7- 8	7- 8	10-11
Grote wijting — Gros merlan		8-10	10-11	8-11
Kleine wijting — Petit merlan		6- 7	7-10	6- 8
Bot — Flet		... ...	... ...	... ...
Schar — Limande		10-12	10-12	... ...
Zeehaai — Aiguillat		5- 6	5- 6	5- 6
Zeehond — Chien de mer		5- 6	5- 6	5- 6
Robaard — Grondin rouge		10-12	10-12	... ...
Knorhaan — Grondin		3	3	... ...

GENT

Van 12 tot 18 januari 1963

Tongen 3/4 80-88 ; Tongen v-kleine 60-74 ; Tarbot, grote 120 ; Tarbot midd. 90 ; Tarbot kleine 62 ; Griet midd. 95 ; Grote iek 30-38 ; lek 3e slag 18 ; Schelvis, grote 68 ; Schelvis, midd. 50 ; Schelvis kleine 26 ; Rog (vlerken) 40-70 ; Kabeljauw 50-58-76 ; Gullen (repen) 68 ; Hozemondhamme 68 ; Arend 72 ; Rode knorhaan 34 ; Zeebaars (repen) 46-66 ; Haringshaai 42-94; Heilbot 100 ; Koolvis 38-45; Verse garnalen 110 ; Gepelde garnalen 280.

BRUSSEL

Van 12 tot 18 januari 1963

Tongen 3/4 85-90 ; Tongenv-kleine 70-82 ; Tarbot, grote 125 ; Tarbot, kleine 65 ; Griet, midd. 98 ; Griet, kleine 62 ; Grote iek 40 ; Kleine iek 25 ; Schelvis, grote 70 ; Schelvis, kleine 30 ; Rog (vlerken) 58-75 ; Kabeljauw 60-80 ; Hozemondhamme 72 ; Rode knorhaan 38 ; Zeebaars (repen) 65-78 ; Heilbot 110 ; Gepelde garnalen 260-290.

OOSTENDSE MARKT IN CIJFERS

MAANDAG, 21 JANUARI 1963

O.298	21	2000	—	752.113
O.324	17	80[illegible]	—	340.645
O.286	18	750	—	309.013
O.282	17	70[illegible]	—	276.780
NOOP HEAD				
O.331	16	600	—	226.010
O.231	14	750	—	318.210
O.292	16	400	—	170.030
KANAAL			Tong	
O.249	15	180	—	116.020
O.82	16	120	1800	125.930
O.235	15	170	600	138.040
Z.542	16	170	500	117.110
KREEFTENPUT			Tong	
O.166	14	40	1200	59.420
Z.444	13	60	2200	113.310
WITTE BANK			Tong	
WITTE BANK			Tong	
O.326	12	100	2200	116.050
Z.547	14	150	3100	151.360
WEST			Tong	
N.710	2	60	100	26.290
N.763	2	30	300	30.790
N.728	4	40	400	33.340
N.819	3	40	400	35.720
Z.472	8	120	1000	78.285
N.762	2	40	100	28.440

DINSDAG, 22 JANUARI 1963

O.316	18	1150	—	433.618
O.80	18	2150	—	885.190
O.217	18	8[illegible]0	—	313.420
NOOP HEAD				
O.239	18	500	—	211.550
KANAAL			Tong	
O.35	15	200	600	115.680
O.160	14	200	—	84.320
O.268	16	120	800	65.830
O.279	15	100	300	54.880
O.247	14	140	300	103.860
O.119	15	200	600	101.260
O.266	15	120	600	81.060
WITTE BANK			Tong	
Z.554	12	80	2700	119.308
KREEFTENPUT			Tong	
Z.491	10	50	1800	80.680
Z.537	15	100	3000	144.220
O.265	15	100	2400	122.060
Z.257	10	60	2000	115.230
Z.775	12	80	2400	106.020
WEST			Tong	
N.210	2	100	100	55.390
N.722	4	60	200	37.010
N.750	8	80	600	44.430
N.732	2	50	200	39.180
O.225	4	10	500	22.950
O.142	2	40	—	31.000
O.196	2	40	—	31.880
Z.420	14	140	—	64.630

WOENSDAG, 23 JANUARI 1963

IJSLAND				
O.237	19	600	—	248.810
NOOP HEAD				
O.333	12	350	—	130.010
MORAY				
O.124	12	350	—	155.670
Z.459	12	300	—	128.750
Z.222	13	80	2800	143.460
O.218	12	60	2400	115.090
KREEFTENPUT			Tong	
Z.407	11	50	1500	82.620
Z.422	13	30	1400	75.470
Z.460	11	50	2000	99.860
Z.463	10	30	1500	72.660
WEST			Tong	
N.701	2	40	1000	53.340
N.741	1	10	—	9.530
N.744	1	20	—	11.500
N.814	2	30	100	22.570
KANAAL			Tong	
O.174	16	100	500	60.010

OOSTENDSE VISMIJNECHO'S

(Vervolg van bladzijde 5)

uit Antwerpen was 4900 F zodat het visje aan 71 F per kilo werd verkocht.

MOOIE VANGST HERDERS

Eveneens op de dinsdagmarkt kregen we een flinke vangst herders aangeboden door de O.427 van de reders Danneel en Verhaeghe. Dit schip zette inderdaad een ongewone hoeveelheid van deze vissoort op de markt, ongeveer 15 bennen. Deez herders kregen een zeer renderende prijs en waren de duurste vissoort op de markt. Ze noteerden inderdaad van 45 naar 50 F per kilo, ze werden opgekocht door de uitvoerders naar Frankrijk die met deze buitengewone vangst zeker weg wisten. Meteen kon de O.247 een bevredigende opbrengst bereiken.

WOENSDAG : MINIMUM BEREIKT

Nog 15 schepen op de laatste verkoopdag van deze ongunstige week met een totale aanvoer van 2100 B vis en ongeveer 13000 kg tongsorteringen. De prijzen bleven voor de meeste soorten op het minimum van dinsdag met voor enkele soorten toch een lichte verbetering. Tongen waren bij de marktinzet niet biezonder groot en er konden dan ook verschillende schepen tot geen renderende uitslagen komen.

Nog een IJslander met een niet zo grote vangst als zijn voorganger Waar de woensdagmarkt in normale omstandigheden al niet biezonder geschikt en gunstig is voor de IJslandse vis was het dit keer zeker het geval. De meeste vissoorten bleven dan ook op een minimumpeil met alleen rode zeebaars en grote koolvis samen met blauwe leng nog een redelijke prijzen. De uitslag was nog wel bevredigend en beliep 248.810 F, de laagste deze week.

NOORDZEEVIS BLIJFT GOEDKOOP

Drie schepen van de Noordzee die ieder een bijna gelijke vangst binnenbrengen. De opbrengsten verschillen dan ook niet veel en varieerden van 128.750 F voor de Z.459 naar 155.670 F voor de O.124 Kabeljauw van de Noordzee noteerde tot 790 F op de grond, de kabeljauw in bennen kreeg 630 F. Haaien waren goedkoop en kregen een 240 F per ben. De visserij was niet lonend en bijgevolg kwamen deze vaartuigen naar huis met vangsten van rond de 350 bennen na een 14 daagse reis.

Zeer weinig kanaalvis want slechts één vaartuig komt van die visgrond verkopen. De geloste vangst was nogal klein en bevatte slechts 100 bennen vis en 500 kg tongsortering. De prijzen voor kanaalvis waren weinig interessant want voor keilrog kregen we nog maar 650 F per ben terwijl rode knorhaan terugviel tot 500 F per ben. De opbrengst die 60.010 F beliep was zeker niet renderend.

TONGEN ZIJN PRIJSHOUDEND

Twee witte bankers die al een paar dagen in de vissershaven lagen hebben geen schade maar ook geen voordeel gedaan met hun vangst in te houden. De tongenprijzen zijn inderdaad ongeveer gelijk gebleven bij de vorige dagen. Toch kregen we woensdag bij de marktinzet iets meer maar daarna daalden de tongenprijzen opnieuw Voor platvis kregen we ook dezelf de prijzen als voorheen met toch iets meer voor derde slag en platjes. De uitslagen waren hier wel bevredigend en schommelden van 115.090 F naar 143.000 F dit voor de O.218 en de Z.222. Voor de kreeftenputters was het een verkoopdag als de twee voorgaande. Tongen aan een gemiddelde prijs van zowat 32 F en platvis aan prijzen tussen 5 en 12 F per kilo. De rest van de bijvangst bestond uit kabeljauw en gullen die goedkoop verkocht werden. De resultaten schommelden hier van 72.660 F voor de Z.463 naar 99.860 F voor de Z.460 dit na korte reizen

ZEER KLEINE WESTVANGSTEN

Nog een viertal westschepen die echter slechts een met een vangst die het vermelden waard is. De vangsten die binnengebracht werden waren inderdaad zeer klein want in totaal kregen we maar 100 bennen vis en 1100 kg ton. De opbrengsten waren dan ook niet erg hoog en schommelden van 9530 F naar 53.340 F dit voor de N.741 en N.701.

EINDELIJK DOOI

Woensdag werd door vele reders een zucht geslaakt toen ze bemerkten dat eindelijk een lichte dooi was ingetreden. Er bestond inderdaad gevaar dat bij een voortduren van het vriesweer de sluizen buithans voorlopig) geweken en denten gebruik zouden geraken. Thans is het gevaar (althans voorlopig) geweken en denken onze mensen en aan hun schepen te laten uitvaren. Het is nu maar te hopen dat het geen eendagsbevlieging was en dat het opnieuw gaat vriezen. Niet alleen voor de produktie maar ook voor de handel is het meer dan tijd dat de toestand zich normaliseert. Het vervoer is grotendeels ontredderd en de leurhandel werkt op minder dan halve kracht. Ook de uitvoer kan niet normaal geschieden.

Ondertussen is een week voorbijgegaan die we zo rap mogelijk zouden wilen vergeten. Door al het tewerkgestelde personeel, lossers rapers, en wegers in het biezonder werd een flinke prestatie geleverd

Uitvaarten der vissersvaartuigen uit Oostendse haven

DONDERDAG, 17 januari

7.45 : O.294, IJsland
9.55 : O.85, IJsland
12.08 : O.129, IJsland
12.08 : O.105, Kanaal
12.08 : Z.212, Witte Bank
12.08 : O.87, Kanaal
12.08 : O.305, Minch

VRIJDAG, 18 januari

11.00 : Z.543, Kanaal
11.00 : N.33, West
11.00 : N.276, West
12.00 : N.209, West
12.00 : O.295, Noordzee
12.00 : O.457, Witte Bank of Kr.
12.00 : O.215, Kanaal
11.40 : O.312, Kanaal
11.40 : O.300, Kanaal

ZONDAG, 20 januari

10.30 : O.175, Kanaal

MAANDAG, 21 januari

9.00 : Z.472, Zeebrugge
10.00 : O.90, IJsland
10.20 : O.287, Kanaal

DINSDAG, 22 januari

8.45 : Z.491, Zeebrugge
9.50 : Z.554, Zeebrugge
10.45 : O.191, Kreeftenput
11.23 : O.231, MR.

Zeebrugse haven

DONDERDAG 17 januari

Z.25, Witte Bank
Z.435, Witte Bank
Z.504, Witte Bank
Z.516, Witte Bank
Z.539, Witte Bank
Z.549, Witte Bank
Z.559, Witte Bank

VRIJDAG, 18 januari

Z.443, Witte Bank

DINSDAG, 22 januari

Z.562, Witte Bank
Z.540, Witte Bank

WOENSDAG, 23 januari

Z.590, Oost
Z.471, Oost
Z.523, Oost
Z.560, West

De opbrengst der vaartuigen in 1962

De O.90 „Prinses Paola" en O.80 „Duchesse de Brabant" hoogste opbrengst

Er kwamen in het jaar 1962 in totaal 217 verschillende schepen in de Oostendse vissershaven verkopen. Hiervan waren er twintig schepen uit Nieuwpoort, 79 schepen uit Zeebrugge, en de rest of de 118 eenheden uit Oostende. Van de 217 schepen werd de hoogste opbrengst geboekt door de O.80 met 10.551.083 F op de voet gevolgd door de O.90 met 10.550.756 F De laagste opbrengst was voor de N.740 met 40.970 F. Het Zeebrugse schip dat te Oostende het hoogste cijfer bereikte was de Z.543 van reder E. Vlietinck die voor 3.563.537 F vis te Oostende verkocht. Voor Nieuwpoort was het de N.762 die met 1.744.350 F het hoogste verkoopcijfer bereikte.

Per kategorie was het eveneens de O.80 die het van de grote IJslanders het best deed met de voormelde opbrengst. De drie hoogste opbrengsten waren dit jaar voor de Pêcheries à Vapeur telkens boven de tien miljoen, dan kregen we drie opbrengsten van boven de 9 miljoen voor de Motorvisserij. Er was een opbrengst tussen de 8 en de 9 miljoen, eveneens voor de Zeehandel en een voor de rederij Lambregt. Er waren drie schepen welke tussen de 6 en de 7 miljoen F opbrachten, twee voor de P.V. en een voor de Zeehandel. Drie resultaten waren begrepen tussen de 5 en de 6 miljoen, een voor de rederij Seghers, een voor de rederij Vieren en een voor de rederij Lambregt. Acht schepen brachten het tot meer dan 4 milj, acht slaagden er in meer dan drie miljoen te besommen, en 37 schepen bereikten meer dan twee miljoen.

Bij de kleine IJslanders was het de O.286 die het beste resultaat bereikte : 5.451.256 F Schepen die uitsluitend de Noordzee en Noop Head bevisten zijn te Oostende zeer schaars geworden, we vonden er toch nog een tweetal, de O.333 en de O.335. Eerstgenoemd schip deed het verre van slecht en besomde 5.054.301 F. Bij de kanaalvissers was het natuurlijk de Z 543 die het er best afbracht met een opbrengstcijfer van 3.563 537 F. Witte bankers waren biezonder schaars maar bij de schepen die gans het jaar door de witte bank en kreeftenput bevissen kunnen we wel de schepen van de rederij Utterwulghe als toonaangevend beschouwen : de hoogste uitslag was voor de Z.549 met 2.757.585 F. daarna kwam de Z.539 met een opbrengst van 2.588.620 F.

De westschepen hadden het vorig jaar niet onder de markt en kenden maar weinig goede verkoopweken. Hier was de O.185 de beste met een opbrengst van 2.185. 310 F gevolgd door de beide schepen uit Nieuwpoort van de rederij Vercoutter die benevens hun opbrengst te Oostende ook nog gedeeltelijk te Nieuwpoort verkochten. Uit de hiernavolgende cijfers zal zeker blijken dat er meerdere schepen een goed jaar kenden. Mocht 1963 ook zo goed zijn.

OPBRENGST IN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN 1962

In de Oostendse vismijn besomden de hieronder vermelde vaartuigen de nevenstaande besommingen :

N.7	98.950	O 174	1.610.405	O.286	5.451.256	Z.495	256.530
O.15	1.364.305	O.175	1.428 681	O.287	1.464.150	Z.504	823.050
Z.25	1 448.480	O.183	502.910	Z.290	1.027.260	Z.510	1.798 895
Z.30	140.000	O.184	853.395	O.292	2.504.332	Z.511	1.764.190
N.33	83.080	Z.184	240.230	O.293	9.440.319	Z.514	228.350
O.34	2.975.190	O.185	2.185.310	O.294	9.574.704	Z.516	2.411.830
0.35	1.825.100	Z 186	111.540	O.295	1.723 272	Z.523	120.560
O.37	1.084.295	O.191	1.843.124	O.296	8.773.446	Z.526	76.960
O.66	1.479.785	O.192	843.700	O.298	9.745.628	Z 529	127.848
O.69	1.384.073	O.193	2.153.838	O.300	792.720	Z.530	1.169.330
O.77	445.380	O 196	1.223.370	O.305	2.993.342	O 532	698.640
O.80	10.551.083	Z 199	900 347	O.312	2.857 780	Z.537	2 315.328
O 81	10.183.892	Z.201	1.516.078	O.316	6.375.769	Z.539	2 588.620
O.82	1.375.338	O.204	1.106.320	O.317	7.005.662	Z.540	1.008.930
O.83	6.359.482	N.209	507.150	O.318	4.713.981	Z.542	2.300 300
O.85	6.881 987	N.210	466.580	O.324	3 776.610	Z.543	3.563 537
O.86	8 99 848	Z.212	2 815.435	O.326	2.175.460	Z.544	857 170
O 87	345.810	O.214	2.508.330	O.327	1.522.150	Z.546	2.292 970
O.88	1.171.961	O.215	3.116.631	O.331	4.202.737	Z.547	2.570 470
O.89	1.248.223	O.216	7.251.311	O.333	5.054 301	Z.548	356 910
O.90	10.550.756	O.217	2.031.334	O.335	4.261.353	Z.549	2.757 585
O.92	1.560 868	O 218	2.176.405	0.345	600.360	Z.550	106.766
Z.93	343.080	Z.222	2.070.430	O.346.	1.566.838	Z 551	560.768
O.94	1.509.460	O.224	4.811.430	O 348	2.126.472	Z.554	1.465.170
O.102	289.390	O.225	1.388.765	O.349	483.965	Z 556	57.940
O.105	727.835	Z.226	127.600	Z.400	341.550	Z.557	305.530
O.108	2.433.064	O 228	3.413.455	Z 405	2.352.055	Z.558	515.990
O.109	1.836 975	O.231	5.310.893	Z.407	529.310	Z 559	2.180.098
O.112	884.895	N.232	1.133.673	Z.408	55.225	Z.560	366.475
O.115	2.629.765	Z 233	168.571	Z 412	1.612.550	Z 562	1.818.797
O 116	592.509	O.235	2.275.825	Z.417	776.905	Z.570	1.113 450
O.119	1.297.070	O.236	3.999.720	Z.419	1.753.785	Z.581.	1.602.373
O.120	1.843.923	O.237	2.867.636	Z.420	1.980.810	Z.583	1.363 968
Z.122	428.860	O.239	4.555.440	Z.421	1.801.101	Z.590	853.600
O.124	4.455.944	O 242	3.645.597	Z.422	1.954.815	Z.598	518.875
O 127	2.040.681	O.243	273.595	Z.425	810.950	N.701	233 090
O 128	1.232.348	O.249	2.374.936	Z.428	84.750	N.703	130 910
O.129	3.895.584	O.250	3.493.749	Z.432	47 940	N.710	613 820
O.131	2.059.753	O.254	502.610	Z.435	1.292.390	N.715	868.860
O.132	1.527.265	O.256	188 690	Z.443	2.300.810	N.722	742.325
O.135	1.459.145	Z.257	1.516.680	Z.444	1.606.295	N.730	460.280
O.140	2.317.278	O.265	2.053.542	Z 449	202.550	N 732	176.890
O.142	1.408.280	O.266	1.762.980	Z.452	2.406.765	Z.733	158 860
O.147	1.858 430	O.267	1.332.186	Z.453	79.440	N.737	58 840
O.148	1 453 776	O.268	458.195	Z.454	168.572	N.740	40.970
O.151	2.513.585	O.269	4.508 495	O.457	1.137.690	Z.745	1.148 720
O.152	460.425	Z.274	911.600	Z 458	129.740	Z.745	608.780
O.153	2.090.276	O.276	912.180	Z.459	2.941.918	N 750	689.700
O.154	1.578.270	O.277	763 681	Z.460	515.050	N.761	273.815
O.155	1.327.750	O 278	1.801.560	Z.462	622.006	N.762	1.744.350
O.156	1.521.944	O.279	1 832.922	Z.471	216.140	N.763	1.699.540
O.160	2.250.408	O.281	699.755	Z.476	343 083	Z 775	1.452.350
O.165	1.686.664	O.282	4.476.553	Z.488	54.990	N 806	157 650
O.166	1.398.420	O.283	1.697 661	Z.491	747.590	N.819	1.253 115
O.170	725 640	O.284	1.897.186				

De opbrengsten in Engeland zijn niet in deze cijfers begrepen.

TE KOOP

Twee moderne KOTTERS

geschikt voor de IJslandvisserij.
Te bevragen : H. ZWART, IJmuiden. (3041V)

HERDENKINGSKOMITEE PASTER PYPE

Een mooi gebaar bij Godtschalk

Wij kennen allemaal het zeemanshuis Godtschalk, enig in zijn aard, waar de bejaarde vissers en zeelieden een huiselijk onderdak vinden, met het gepaste komfort waarvoor de verdienstelijke bestuurster Mw. Vanderberghe dagelijks en met de meeste toewijding zorgt

Beroemde schrijvers en dichters hebben al meermalen die harde zeebonken bezongen als ruwe kerels maar bedeeld met een hart van goud, en zeker niet ten onrechte. En van deze waarheid hebben wij een te meer een schitterend bewijs gekregen onder vorm van steun aan het «Herdenkingskomitee Pastoor Pype». Immers bij het vernemen van deze inrichting hebben de kranige lui, die zelf dikwijls in een zure appel moeten bijten, de koppen bijeengestoken en spontaan in hun midden een inschrijvingslijst rond gezonden en de mooie som van 820 F opgehaald Dit edel gebaar dient biezonder vermeld te worden want het getuigt van een gevoelen van solidariteit en tevens van dankbetuiging jegens wijlen Ere-aalmoezenier Pastoor Pype die zoveel voor hun volk gedaan heeft. Hierna een tweede lijst inschrijvers tot op 15 januari 1963 :

Charles Lambreght, reder O.286 Oostende 200 F
O. Stradiot, adviseur Denderleeuw 100 F
Leon Maesen, reder O.312 Oostende 100 F
Kamiel Dehouck, Schepen, Oostende 100 F
Robert Verschelde, ere-directeur Brussel 100 F
Pierre Rys, Geraniumlaan 18 Oostende 50 F
J. Chaffart Albert I Wandeling 16 Oostende 100 F
W. Nieuwenhuyse, Spaarzaamheidstraat 171 Oostende 50 F
Kostgangers Zeemanshuis Godtschalk 820 F
Mw Vanderberghe, direktrice Godtschalk 100 F
Zakenkantoor Sinnaeve Mamert, Diksmuide 100 F
Herman Kyndt Verenigingstraat 135 Oostende 50 F
A Blondé, en zijn maat gemeenteraadslid Oostende 200 F
S.E.O. Gentstraat Oostende 1000 F
Jan Piers, burgemeester Oostende 250 F
Mw Wwe E Lenaers, Stockholmstraat 29 Oostende 250 F

Verdere bijdragen worden dankbaar aanvaard met storting op postrekening 9040.96 - Herdenkingskomitee Pastoor Pype.

Zeer veel kabeljauw in december 1962

Veel minder haring

De totale aanvoer van visprodukten bedroeg in de laatste maand van het zopas beëindigde jaar 3.036.367 kilo waar dit gewicht in december 1961 iets hoger was en 3.195.496 kilo bedroeg. Zoals we reeds belichtten in een vorige bijdrage was de opbrengst echter veel hoger aangezien deze steeg van 33.264.604 F in dec. '61 tot 37.407.041 F in dec. '61. Dit hoger gewicht van vorig jaar is uitsluitend toe te schrijven aan de veel ruimere haringaanvoer. Bodemvis werd inderdaad meer gebracht in dec. 1962 en dan vooral van de IJslandse visgronden. Kabeljauw was een vissoort waarvan de aanvoer meer dan verdriedubbelde. Daarentegen kregen we minder koolvis en minder wijting. In de aanvoer van tong en tarbot was er niet zoveel verschil, daartegenover werd er meer rog en meer platvis aangebracht. Tenslotte was de aanvoer van «de andere soorten» veel ruimer dan in dec. 1961. Bij die andere soorten moeten we dan vooral rangschikken : leng, rode zeebaars, zeehaai, zeehond en hondstong. De gemiddelde prijs die betaald werd voor deze totale aanvoer was hoger dan vorig jaar en steeg van 10,40 F in dec. 1961 tot 12,31 F in dec. 1962. Deze prijsstijging is dan voor het grootste deel toe te schrijven aan de veel hogere haringprijs die we gedurende de ganse maand betaald kregen.

TONG DE DUURSTE, KABELJAUW DE MEEST GEBRACHTE SOORT

Bij de bodemvis kunnen we een stijging van de aanvoer vaststellen en wel van 2.295.912 kilo in dec 61 naar 2.689.429 kilo in dec. '62. De opbrengsten van bodemvis steeg van 30.429.865 F naar 34.429.804 F, respektievelijk in 1961 en 1962. De gemiddelde prijs per kilo was in dec. 1962 echter lager dan het jaar daarvoor en daalde van 13,25 naar 12,80 F. Deze prijsdaling kunnen we voor het grootste deel toeschrijven aan de gedaalde prijs voor kabeljauw, vooral van IJslandse kabeljauw. IJsland heeft inderdaad tamelijk veel vis gegeven in de laatste maand van het jaar en een groot deel van de meeste vangsten bestond uit kabeljauw en gullen. Zo noteerden we een aanvoer van 522.162 kilo kabeljauw en gullen in dec. 1962 tegenover slechts 144.718 kg kabeljauw en gul in het jaar daarvoor. Dat zulks een prijsdaling voor gevolg had was wel normaal en zo noteerden we in plaats van 16.15 gemiddeld zoals in dec. 1961 nu nog slechts 9,94 F. Toch was de opbrengst van de IJslandse kabeljauw nog veel ruimer dan verleden jaar en noteerden we respektievelijk voor dec 61 - 62 : 2.337.940 F en 5.192.120 F. Bij Noordzee-kabeljauw zagen we een daling van de aanvoer, zij het dat deze daling slechts 20 ton bedroeg. De prijs was nauwelijks hoger en bedroeg 11,25 F per kg tegenover 11,13 F verleden jaar. Te noteren dat in 't cijfer 263.169 kg kabeljauw en gullen voor 3-4 gullen begrepen zijn hetgeen meteen de enigszins lage prijs voor deze anders tamelijk dure vissoort verklaart. Toch was de prijs voor Noordzee-kabeljauw niet te fameus, dit dan wegens de grote aanvoer van de IJslandse soort.

Koolvis werd niet zoveel gebracht als verleden jaar maar een 50 ton minder. De prijs voor kabeljauw van Noordzee en IJsland. De oorzaak hiervan is dat de uitvoer deze koolvis grotendeels opkoopt terwijl er ook niet zoveel kleine worden gebracht. De totale aanvoer bedroeg 156 ton tegenover 205 ton in dec 61. De opbrengsten waren achtereenvolgens 1.803.970 F en 2.230.020 F.

Werd er veel kabeljauw gebracht van IJsland, de aanvoer van schelvis was zeer gering. Inderdaad van een totale aanvoer van 198.608 kilo vorig jaar zakten we af naar nog slechts 89.134 F dit jaar wat een opbrengstvermindering meebracht van 2.220.803 F naar 1.360.383 F maar een stijging van de gemiddelde prijs van 11,18 F in dec 61 naar 15,26 F in dec 62. Van de Noordzee was de schelvissenaanvoer iets groter dan gewoonlijk. Toch kregen we nog maar 43.747 kg wat toch ongeveer 15 ton meer is dan het jaar daarvoor. De gemiddelde prijs voor noordzee-schelvis was als gewoonlijk erg laag hetgeen wel te verklaren is, enerzijds door de mindere kwaliteit dan deze van IJsland en anderzijdrs doordat er hier meer klein slag schelvis werd aangevoerd. Toch was de opbrengst voor schelvis in dec. 62 nog 362.385 F waar dit cijfer het jaar daarvoor maar 258.800 F bedroeg. Een gemiddelde prijs van 8,28 F die lager was dan de 8,86 F van het jaar voordien.

GROTERE VANGSTEN TONG EN SCHOL

Dat de middenslagvissers eveneens een betere maand kenden dan in 1961 moge blijken uit de verhoogde aanvoer van de visgronden door deze schepen bezocht.

Vermelden we enkel de voornaamste soorten als tong, en platvis of schol. Tongen kregen we in ruimere mate zij het dat het verschil niet zo groot was. Inderdaad de aanvoer steeg slechts van 152.464 kg tot 178.458 kg maar dit bracht toch mee dat er een meer-opbrengst was voor deze fijne vissoort van 1,3 miljoen frank, dank zij een stijging van de gemiddelde prijs van 42,66 naar 43,90 F. De prijzen waren gedurende twee weken zeer laag en dan gedurende twee weken uitzonderlijk hoog. De totale tongenopbrengst beliep 7.834.170 F tegenover 6.505.240 F in dec 61. Voor tarbot was de aanvoer iets kleiner deze liep inderdaad terug van 30.163 kilo naar 27.352 kilo. De gemiddelde prijs was eveneens lager en liep terug van 35,71 F naar 34,45 F hetgeen een daling van de opbrengst tot gevolg had van 1.077.240 F tot 942.400 F.

Voor pladijs, iek en platjes alles bijeen schol genaamd kregen we een totale aanvoer van 127.546 kilo tegenover 108.412 F verleden jaar. De prijs was dit jaar lager voor schol steeg toch nog van 1.108.655 F naar 1.240.785 F

De aanvoer van rog was ruimer dan verleden jaar, dit dan wel vnl door de meer regelmatige aanvoer van keilrog van het kanaal, dit deed trouwens ook de gemiddelde prijs voor deze vissoort iets oplopen. Bij roggen worden alle sorteringen gerekend uitgenomen de schaten. Er zijn dus heel wat soorten die samen in dec. 1962 : 175.069 kg vertegenwoordigden, ondanks een ongunstige westvisserij. Vorig jaar kregen we 151.423 kilo rog die verkocht werden voor 1.646.020 F hetzij aan een gemiddelde prijs van 10,87 F Thans kregen we voor de 175 ton rog een opbrengst van 2.019.650 F of een gemiddelde prijs van 11,45 F

De aanvoer van «andere soorten» was veel aanzienlijker dan in dec 1961 en bedroeg nu 958 492 kilo tegenover slechts 636.020 kg vorig jaar. De opbrengst die er voor bekomen werd steeg van 7 495 824 F tot 9.971.600 F. De gemiddelde prijs lag dus boven de 10 F per kilo dit jaar wat wel zal te wijten zijn aan de zeer goede prijzen betaald voor rode zeebaars, blauwe leng en in mindere mate voor staartvis, steenschol, mooie meid en rode knorhaan.

ZEER DURE MAAR TE WEINIG HARING

De pelagische vissoorten werden in zeer gering mate aan land gebracht in deze decembermaand 62. Waar vorig jaar reeds van zeer slechte resultaten mocht gesproken worden was het dit keer nog veel slechter. Gelukkig kregen de haringvissers zeer goede prijzen voor hun schaarse vangst en konden ze aldus in de ganse maand nog voor 1.735.409 F bijeenbrengen. De aanvoer beliep 206.118 kg en werd bijgevolg verkocht aan een gemiddelde prijs van 8,41. Verleden jaar was deze prijs veel ongunstiger en werd slechts 2,83 F bekomen. Toen moest de opvangprijs herhaaldelijk verlaagd worden wegen het gebrek aan vraag. Dit jaar gebeurde het omgekeerde, de prijs moest worden verhoogd wegens een teveel aan vraag. In dec. 1961 kregen we nog 877.798 kg haring welke verkocht werden voor slechts 2.486.481 F

De rest van de pelagische soorten bestond uit sprot. Hier was de aanvoer al even schaars al kregen we toch iets meer dan verleden jaar toen alle rekords werden geklopt. Een totale aanvoer van 14.254 kg voor 102.036 F of 7,15 F gemiddeld, dit waren de cijfers voor dec 1961. Een jaar later kregen we 47.396 kilo welke 337.570 F opbrachten en dus verkocht werden aan 7,12 F per kilo.

GARNAAL BIEZONDER SCHAARS

Zoals elk jaar was de aanvoer van schaal- en weekdieren in de maand december 1962 zeer schaars We kregen slechts 4840 kilo garnaal welke 180 812 F opbrengst gaven. In dec 1962 was het toch nog iets beter en werden 7.532 kg garnaal binnengebracht die 246.222 F opbrachten nadat ze verkocht werden aan een gemiddelde rijs van 32,69 F.

RECORDCijFER voor de HAVEN van ZEEBRUGGE

Aan de hand van de zopas uitgegeven statistiek van de Maatschappij der Brugsche Zeevaart Inrichtingen, kunnen we opmaken dat het voorbije jaar voor de haven van Zeebrugge verscheidene rekords gebroken heeft.

Inderdaad, gedurende het jaar 1962 boekte men 2.012 zeeschepen met 971.583 ton goederen bij de aanvoer en 532.284 ton goederen bij de uitvoer tegenover 1774 schepen met 728.161 ton goederen bij de aanvoer en 403.619 ton goederen bij de uitvoer gedurende het jaar 1961

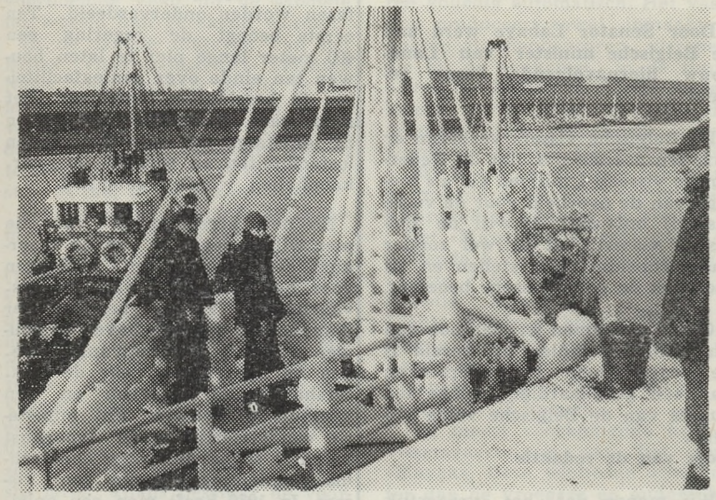
Het is de tweede maal sedert de havenuitbating begon dat het aantal binnengevaren zeeschepen boven de tweeduizend uitsteekt, de eerste maal in 1937 met 2066 zeeschepen.

De algemene goederenbeweging bedraagt 2.264.640 ton in 1962 tegenover 2.139.090 ton in het rekordjaar 1960. Ook de tonnemaat der zeeschepen bereikt een rekord. In 1962 bedroeg het 3.263.289 ton tegenover 2.959.788 ton dat in het rekordjaar 1958 bereikt werd.

Enkel de binnenscheepvaart is, wat het aantal betreft tenminste, in lichte achteruitgang. De cijfers voor 1962 wijzen op 2.106 lichters metende 857.615 ton, tegenover 2.238 lichters, metende 908.157 ton in 1961 De goederenbeweging per lichter is evenwel min of meer stabiel gebleven : 1962 : aanvoer 420.222 T en uitvoer van 340.551 tegenover 475.899 ton goederen bij de aanvoer en 336.861 ton bij de uitvoer in het jaar 1961.

VORSTPERIODE HOUDT AAN...

Voor hoelang nog bedrijvigheid in Oostendse vissershaven



De vorstperiode houdt de visserijbedrijvigheid, in onze drie vissershavens volledig in de ban en niets laat voorzien dat weldra een gunstige kentering zal komen. Hoe ijverig weerman Armand Pien ook maar poogt de optimistische noot er in te brengen, het is allemaal boter aan de galg. Voorlopig zetelt Koning Vriezeman nog stevig op zijn troon, met het gevolg dat thans ook onze visserijbedrijvigheid grote kans loopt volledig lam gelegd te worden.

Dit is thans reeds het geval te Zeebrugge en Nieuwpoort, waar alle in- en uitvaart uit de haven absoluut onmogelijk is geworden, door de geweldige ijsvorming welke ontstaan is voor de respektievelijke haveningangen. De weinige visserseenheden uit de voormelde havens die nog ter visserij uitvaren zijn bijgevolg verplicht hun aanvoeren in de Oostendse vismijn te verkopen.

Meteen ontstaat voor de Oostendse vissershaven het gevaar voor gebrek aan plaatsruimte. Maandag werd dan ook door de directie der vissershaven beslist dat alle eenheden die voorlopig besloten hebben niet langer uit te varen, de vissershaven moeten verlaten en gaan meren in de handelshaven. Op zichzelf een wijze beslissing en wij durven alleen maar hopen dat zij die in dit geval verkeren, niet zullen nalaten hieraan te voldoen. Ook de verzekeringsmaatschappij «Hulp in Nood» liet aan haar leden weten, dat ze de Oostendse handelshaven moesten aandoen en dat de kosten van versluizen door de verzekeringsmaatschappij zouden gedragen worden.

WORDT OOK OOSTENDSE BEDRIJVIGHEID LAMGELEGD ?

Waar de lamlegging der visserijbedrijvigheid te Zeebrugge en Nieuwpoort thans reeds een voldongen feit is, is dit gevaar voor Oostende ook niet denkbeeldig. Voorlopig wordt hieraan nog in de mate van het mogelijke verholpen. Door havenkapitein en directeur der vissershaven, de heer Becu, werd beslist, in samenwerking met kommandant Timmermans dagelijks een sleepboot de vissershaven te laten doorploegen, teneinde toch een minimum aan doorgang te verzekeren voor de aldaar gemeerde eenheden. Zo gebeurt het thans dat men iedere morgen de zeesleepboot «Zeetijger» heen en weer kan zien trekken doorheen deze kompakte ijsmassa, die zich langzaam maar zeker toedikt. Dergelijk initiatief kunnen wij enkele toejuichen en we durven verhopen dat dit zijn vruchten moge bijdragen, maar...

Hier is een «maar» aan verbonden. Inderdaad door het losbreken van de ijsmassa door de «Zeetijger» vormen zich afzonderlijke ijsblokken, die zich gaan opstapelen, vastvriezen en een nog groter gevaar daarstellen dan een gladde ijsvlakte. Deze ijsvormingen verplaatsen zich meestal naar de zijkanten der vissershaven, zodat het aanleggen der vissersvaartuigen, zowel langsheen de vismijn als langsheen de Rederijkaai bijzonder moeilijk wordt. Wij hebben reeds verschillende reders in verband hiermede gesproken, en alle zijn het erover eens, dat ook hier in de mate van het mogelijke zou moeten verholpen worden. Maar hoe Moeder Natuur overmeesteren ? Een Nieuwpoorts vaartuig liep reeds schade op aan de voorsteven en er diende dringend opgetreden te worden, wilde men verhinderen dat het vaartuig teveel water maakte. Wij zijn er zelfs van overtuigd, dat er nog andere vaartuigen schade zullen oplopen indien het spoedig niet betert.

EEN SPROOKJESWERELD ?

Ondertussen is het toch zo dat onze vissershaven een bijzondere aantrekkingskracht is gaan uitoefenen op vele mensen. Dagelijks zien wij tientallen personen, gewapend met fototoestel de H. Baelskaai optrekken, in de hoop enkele mooie kiekjes te nemen. Dat zij omzeggens altijd hun gading vinden bewijzen wel de vele glunderende gezichten, die wij hebben kunnen opmerken.

Het is thans ook zo, dat velen ietwat nader kennis kunnen maken met het harde, ongewaardeerde vissersberoep. Velen hebben met grote verwondering en waardering terzelfdertijd kunnen vaststellen dat onze vissers niet zomaar om een peulschilletje er het bijltje bij neerleggen.

Bij een van onze speurtochten in het ons vertrouwde vissersmidden, zagen wij ondermeer een persoon, de handen diep in de zakken, de schouders hoger dan normaal opgetrokken hoofdschuddend het gedoe gade sloeg. Toen wij hem naar de reden van dit hoofdschudden vroegen, vond hij niet direkt de passende woorden, schuddebolde nog wat verder, en toen kwam het er als het ware nog steeds niet begrijpend uit :

... Ja, mijnheer, voor u is dit misschien niet zo verwonderlijk. Laat ik u echter zeggen dat ik dit nog nooit heb meegemaakt. Hetgeen hier door deze mensen gepresteerd wordt grenst waarlijk aan het wonderlijke. Waarom toch doen zij dit in dergelijke, bijna onmenselijke omstandigheden... niet te geloven...

Wij poogden hem dit te verklaren, maar reeds had hij zijn hoofd afgewend, en zich opnieuw verdiept in gedachten die hem misschien wel nooit heel duidelijk voor de geest zouden staan. Een sprookjeswereld moest het hem wel toegeschenen hebben.

Voor ons was het allesbehalve dit, integendeel... B.

ZEEBRUGGE

Oproep van Tele-S.O.S.

Een jongeling van 16 jaar, zonder familie, varend op vissersboot, zou graag in pension gaan, als hij aan wal is, bij familie van vissersmiddens, liefst te Zeebrugge.

Antwoord te sturen aan Tele-S.O.S., Warschaustraat, 40, Oostende. (185N—3040V)

Bericht van

«Hulp in Nood»

VOOR DE ZEEBRUGSE REDERS

Het is ieder lid van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen «HULP IN NOOD» wiens vaartuig gemeerd ligt in de Zeebrugse vissershaven, tot verdere orders verboden in- en uit te varen.

Wordt dit toch gedaan, dan geschiedt dit op het risiko van de betrokken reder, en zonder dat het vaartuig voor ijsgang door de verzekeringspolis gedekt is.

Het Bestuur

DE BEVOORRADING IN BRANDSTOF

Veel bluf van het Ministere van... latente Energie

In de dagbladen werd veel gewag gemaakt van het inzetten van kamions van het leger voor het vervoer van fuel en gasoil alsook van spoorwagens.

Van al die bluf is niets waar. Het ministerie van latente energie kreeg van zijn minister opdracht „**passende maatregelen (?)**" te nemen. Bons werden afgeleverd om prioriteit te verlenen aan fabrieken van gas en energie enz., enz...

Het was echt bespottelijk, want met al die bons had men geen vervoer en voor wat gasolie betrof was de verstandhouding zodanig groot, dat de ene maatschappij de andere niet zou geholpen hebben voor niets ter wereld. Integendeel men lag op de loer om de ene de andere zijn kliënteel af te nemen

Voor het vervoer werd maandag het Ministerie van Energie opgeroepen. Het was toen 16 u. 55.

Het antwoord van bewuste ambtenaar die geroepen werd tussen te komen was :

„Mijnheer, 't is vijf minuten vóór vijf en men stopt om vijf uur".

Deze treurige geestesgesteldheid kenschetst de toestand die zich in werkelijkheid voordoet, in plaats van die welke door zekere dagbladen voorgesteld wordt omtrent dat fameus ministerie van Ekonomische Zaken en **Energie** ?

Hulde mag echter gebracht aan het privée initiatief, aan het kabinet van de Minister van Verkeerswezen en de diensten van de Kust, die gehandeld hebben in een geest van begrijpen en behulpzaamheid

ARTHUR FRANCOIS OVERLEDEN

Maandag 21 januari 1963 overleed in de kliniek van het H. Hart, Arthur François, oud-werkmeester van de Firma Valcke Frères N.V

Met hem verdwijnt een van de oude stempel voor wie geen werk te zwaar of te lastig was en die met hart en ziel aan zijn werk en aan zijn meesters gehecht was.

Op 19-jarige leeftijd kwam hij als hulpmonteur in de firma Valcke en onderscheidde zich spoedig door zijn handigheid, zijn vlijt en dienstvaardigheid, die het vertrouwen van zijn meesters afdwongen.

De twee oorlogen maakte hij met de firma Valcke mede. Toen na de eerste oorlog zijn firma met de motorisering der vloot begon en onze vissers nog helemaal onkundig en onervaren waren, heeft Arthur François zeer veel bijgedragen om hen met raad en daad uit hun moeilijkheden te helpen.

Zijn minzaam en opgeruimd karakter zowel als zijn dienstvaardigheid maakten hem de vriend van allen, zowel zijn ondergeschikten als zijn meesters en hun klanten, en allen zullen zijn aandenken in ere bewaren.

Na vijftig jaren getrouwe dienst ging hij nu enkele jaren geleden op rust en het is te betreuren dat hij niet langer van deze welverdiende rust heeft kunnen genieten.

De plechtige lijkdienst gevolgd door de bijzetting in de familiegrond op het kerkhof van de Stuiverstraat, greep plaats op donderdag 24 januari te 10 uur in de parochiale kerk van St.-Jan-Baptist.

Ons blad biedt aan de familie François haar meest oprechte blijken van deelneming aan in het zware verlies dat hen komt te treffen — —

De vissershaven van Zeebrugge toegevroren, deze van Oostende bleef open

Het harde vriesweer heeft zijn verder ekonomische vernielzucht voortgezet in zoverre dat de kanalen toegevroren zijn en alle toevoer van brandstof langs daar praktich onmogelijk is zodat er deze week gevaar bestond een tekort aan brandstof te hebben, aangevoerd door binnenschepen.

In dat opzicht werd door de mazoutleveranciers een bewonderenswaardige krachtinspanning geleverd om de verbruikers te helpen.

Vooral voor de vissersvaartuigen bestond er gevaar niet meer voorzien te kunnen worden, daar deze voor elke reis van tien tot 40 duizend liter nodig hadden en de grote zelfs 80 à 100 duizend liter ineens.

Te Zeebrugge is sedert zaterdag de vissershaven praktisch gesloten en moeten de vaartuigen die toch de haven willen aandoen beroep doen op een sleepboot.

Voor de mensen op zee, en diegenen die in deze ijskoude temperatuur vis moesten lossen, wegen en behandelen dient men zijn hoed af te doen.

Er is moed voor nodig geweest en het verwondert ons niet dat talrijke Zeebruggenaars en Nieuwpoortenaars de Oostendse haven aandeden om maandag ter markt te verkopen. Hoe dat gegaan is zal men in de marktberichten wel kunnen lezen.

BRANDSTOFAANVOER VOOR DE VISSERIJ IN GEVAAR

Woensdag werden de petroleummaatschappijen op het Ministerie van Ekonomische Zaken ontboden om besprekingen te voeren inzake de aanvoering brandstof, gas-oil, en lichte fuel. Daar werd beweerd dat de aanvoer voor de visserij normaal is en dat er geen tekort is. Niets is minder waar. Niet alleen profiteren de grote maatschappijen om hun ristourne fel te verminderen en daarboven worden de kleinen belet over vervoermiddelen te beschikken en eisen deze maatschappijen het op onder voor wendsel dat ze grote kliënten zijn.

Aldus is de toevoer voor sommige verzekerd, voor anderen tot nul herleid en wordt er geprofiteerd om zelfs de kliënten van de een op de andere af te nemen.

Waar vroeger ristourne gegeven werd, wordt het alleen nog gedaan in mindere mate aan hen die gewoon zijn te komen en de gelegenheidskliënt die zich bij de kleine moet bevoorraden moet volle pot betalen.

En dan spreekt men in onze gezegende regering van hulp aan de kleine en normale bevoorrading.

Bespottelijker kan het niet.

TOELAGEN VOOR DE VERRE VISSERIJ IN NEDERLAND

Vraag aan dhr minister van Landbouw

Door Senator Lahaye werd aan de Belgische minister van Landbouw hiernavolgende vraag gesteld :

De Belgische vissers verbazen er zich ten zeerste om, dat de Nederlandse visserij 1 miljoen gld als toelage van de overheid voor de verre visserij ontvangt, terwijl de Belgische visserij het vrijwel zonder enige subsidie moet stellen en zij toch ook de verre visserij beoefent.

Graag vernamen wij dan ook van dhr Minister indien hij bereid is de wenselijkheid te onderzoeken van een gelijkaardige toelage ten gunste van de Belgische verre visserij.

Nota van de redaktie

Wij menen dat het vraagstuk van finantiële steun verlenen aan de visserij in zijn geheel moet bekeken worden en niet voor een bepaalde visserij, waarvan het noch voor de Belgen noch voor de Nederlanders bewezen is, dat ze niet renderend is.

Wanneer het vraagstuk van de rentabiliteit van een bepaalde visserij zich stelt, dan dient zulks behandeld in het kader van de zes landen-overeenkomst en niet elk afzonderlijk, zoals Nederland zonderling genoeg, zo plots gemeend heeft te moeten doen. We komen op deze aangelegenheid terug.

BOEI OPGEVIST

In de omgeving van Brown Rich heeft de Z.510 «De Blauwvoet» onder bevel van schipper Gilbert Sekeer een boei opgevist dragende de vermelding VL 15. Het betreft een navigatieboei, langvormig, met een houten stok van 6 m lengte.

De boei werd nabij het Loodswezen van Zeebrugge afgezet.

Verloving

Men meldt ons de verloving van mejuffer Claude Bauwens, dochter van de heer en mevrouw Raym. Bauwens van de rederij Pêcheries à Vapeur te Oostende, met de heer Guy de Meuse.

Aan het verloofde paar en de ouders biedt ons blad zijn oprechte gelukswensen aan — B

IVOORKUST

De regering van de republiek Ivoorkust heeft het plan nabij de hoofdstad een vissershaven te laten aanleggen. Met dit projekt zou naar verluidt, een bedrag van 4.800.000 dollar gemoeid zijn.

De vangst van de vissersvloot van de Ivoorkust zal naar men verwacht in het jaar 1975 ruim 63.000 ton bedragen. In 1957 was deze hoeveelheid slechts 22.600 ton.

Het havenprojekt kan in twee fasen worden onderverdeeld. Ten eerste beoogt de regering een 400 meter lange pier te laten bouwen ten einde over aanlegfaciliteiten te beschikken tegenover het plan, waar de nieuwe vissershaven zal ontstaan. Op deze pier zullen losfaciliteiten en sorteer- en verkoophallen worden gebouwd.

Na het gereedkomen van de pier wil de regering van de Ivoorkust een werf laten aanleggen voor het herstellen van vissersvaartuigen. Verder bestaan er plannen een speciale haven te bouwen voor de tonijnenvangst, wegen en spoorlijnen naar de vissershaven aan te leggen en een koelhuis te bouwen. Het ministerie van visserij van de Ivoorkust beschikt sedert 1955 over een technisch opleidingscentrum voor vissers. In 1956 heeft men een opleidingsschip in de vaart gebracht dat ook visonderzoek voor de kust van het land verricht.

Naar verlaging van walvisvangstgrens ?

De Internationale Walvisvaartkommissie zal in de loop van komende maand april het verzoek ontvangen de jaarlijkse vangst van blauwe walvissen en bultruggen in de Zuidelijke IJszee, drastisch te beperken.

De zeebioloog prof. Johan Ruud, rektor aan de universiteit van Oslo, heeft verklaard dat een kommissie van walvisvaartdeskundigen, die vorige maand bijeen is geweest, nagenoeg overeenstemming heeft bereikt over het doen van een dergelijke aanbeveling. Prof. Ruud was de Noorse afgevaardigde naar de vergaderingen van de kommissie, waarop de toestand van de walvisstand in de vereld onder de loupe werd genomen.

De toestand van de blauwe walvissen de bultruggen in de Zuidelijke IJszee is « tamelijk ernstig » volgens prof. Ruud. De situatie voor de vinvissen is evenwel gunstiger. De kommissie heeft nog geen vast besluit genomen over haar aanbeveling aan de I.W.C. die op 1 april in Londen zal bijeenkomen, omdat alle noodzakelijke cijfers nog niet binnen zijn. Hij voegde hier echter aan toe : «Wij nitieve aanbeveling te kunnen geverwachten voor 1 april een defiren : een drastische beperking van de jaarlijkse vangst ».

WAT WEET MEN OVER DE RUSSISCHE VISSERSVLOOT ?

Het is nu eenmaal zo dat wij in onze westerse gebieden, tot op heden heel weinig kennis hebben nopens de omvang en kapaciteit van de Russische vissersvloot. Al hetgeen wij erover weten is voor het merendeel gebaseerd op gissingen, al kon toch gezegd worden dat voornoemde vloot tot de grootste ter wereld kan gerekend worden.

In de laatste uitgaven van het Britse visserijtijdschrift «Fishing News International» wordt andermaal gepoogd een overzicht te geven van deze vloot, en wij menen dat het toch wel interessant is even te zien in hoeverre het in feite gesteld is met de betrokken vloot.

Dienaangaande schrijft het voormelde tijdschrift het volgende :

Het Russische «zevenjarenplan» (1959-1965) voorziet de verhoging van de visvangst, zeedieren en andere visprodukten van 2.900.000 ton in 1958 tot 4.600.000 ton in 1964. Menig technische voordelen werden reeds verwezenlijkt teneinde het vooropgestelde doel te bereiken, en één hiervan is wel de reusachtige uitbreiding welke de Russische vissersvloot genomen heeft in de laatste jaren. Thans beschikt de voormelde vloot over een groot aantal volledig gemekaniseerde fabriekschepen. Deze reusachtige fabriekschepen zijn voorzien van alle vereiste technische apparatuur, zoals ondermeer de elektrische en radioverbindingen, vriesinstallaties, opsporingsmateriaal, verwerkingsinstallaties, verscheidene soorten netten, enz.. Dergelijke fabriekschepen kunnen tot 80 dagen onafgebroken op zee verblijven, zonder enige haven aan te doen voor de bevoorrading van brandstof, voeding e.d.De bemanningen zijn ondergebracht in kabienen van 2 tot 4 man en kunnen aan boord beschikken over een ontspanningszaal, cinema, een medische afdeling enz..

Nieuwe eenheden worden voortdurend gebouwd en onder het «zevenjarenplan» zal de Russische visversvloot uitgegroeid zijn tot zowat 14.000 eenheden. In 1962 bijvoorbeeld werden nieuwe eenheden van het «tropisch» type in de vaart gebracht, die een zeeduur van 60 dagen hebben en die hoofdzakelijk ontworpen werden voor de visserijbedrijvigheid in de tropische wateren van de Atlantische Oceaan, de Indische Oceaan en de Grote of Stille Oceaan.

Toen de eerste eenheid van deze «tropische eenheden» voor 't eerst zee kozen noemden de vissers deze eenheid een «visserijkombine» omdat deze eenheid terzelfdertijd netten aan boord had voor de visvangst van sardienes, haring, kabeljauw en eveneens uitgerust was voor de tonijnvisserij. Motoreenheden van het «Dory-type» waarvan ze voorzien was, lieten dit vaartuig toe haar zaknetten te gebruiken voor de haringvisserij. Voor de sardienenvisserij gebruikte deze eenheid eveneens de vispomp.

De oudere eenheden visten nog over de zijde dus, het klassieke vissersvaartuig. Sedert enkele jaren evenwel worden in Rusland nog uitsluitend hektreilers gebouwd. Een reeks van het «Mayakovsky» type is hiervan het sprekend voorbeeld.

Alle bewerkingen der visvangsten welke geschieden aan boord van het «Mayakovsky» type gebeuren volledig automatisch. Het vaartuig produceert zowel inmaakprodukten als diepbevroren visrepen, die bij de aankomst in de thuishaven direkt aan de handelaar geleverd worden. Van één reis die normaal twee maanden duurt wordt verwacht dat deze zowat 650 à 700 bevroren visrepen oplevert, vermeerderd met de produktie inlegprodukten vismeel en visolie.

Het «Mayakovsky» type heeft de volgende hoofdkarakteristieken :
Lengte : 84,7 meter
Breedte : 14 meter
Diepte midships (hooddek) : 7,4 m
Diepte midships (opperdek) 10 m
Laadvermogen : 3712 ton
Ingepakte visprodukten : 830 ton
Snelheid : 12 knopen

Het meest voorkomende haringvissersvaartuig is van het type «Mayak». Deze eenheden zijn groter dan de vroegere en oudere haringvissers, hebben een groter motorvermogen en zijn bovendien sneller. De eenheden zijn eveneens voorzien van afgekoelde visruimen, vriesinstallaties en netruimen, en worden bemand door ongeveer 30 man.
Deze vaartuigen hebben de volgende afmetingen :
Lengte over alles : 54,2 meter
Breedte : 9,3 meter
Diepte midships : 4,7 meter
Snelheid (geladen) : 11,6 knopen
Laadvermogen : 930 ton

Verder zijn de haringvangers uitgerust met een 800 PK motor, welke gebouwd werd op de scheepswerven Karl Liebknecht in Duitsland, met een kontrole vanuit het stuurhuis. De elektriciteit wordt voortgebracht door twee generators met een totale kapaciteit van 239 Kw.Aan boord bevind zich een diepvriesinstallatie, bij middel van amoniak, die de produktie invriest tegen een temperatuur van — 18 C

Op de Russische vissersvloot wordt een methode van intensieve diepvries toegepast die de produktie diepvriest aan temperaturen van —30° C à —35° C. Snelle en grote transportvaartuigen werden eveneens gebouwd, die een ruimkapaciteit hebben van 2500 à 3000 ton en die de vangsten gaan afhalen van de eenheden op zee om hen te ontladen aan de afslag.

In het kader van het «zevenjarenplan» werd tevens de konstruktie voorzien van super-fabriekschepen van 15.000 à 18 000 ton, die terzelfdertijd als herstellingseenheden zullen dienst doen voor de eventuele defekten welke kunnen opgelopen worden door andere vaartuigen van de vloot.

TALRIJKE BESTELLINGEN

De Russische scheepsbouwers hebben thans nog volle bestellingsboeken, zodat men noodgedwongen diende beroep te doen op buitenlandse bouwwerven voor de konstruktie van nieuwe vaartuigen. Zo komt het dan ook dat scheepswerven van de Duitse Demokratische Republiek en Polen opdrachten kregen tot het bouwen van verscheidene eenheden voor rekening van de Russen. Reeds in 1951 werd door een Poolse scheepswerf de eerste motortreiler gebouwd voor Russische rekening. Thans bestaan nog bestellingen voor twee reeksen vaartuigen, welke dienen gebouwd te worden te Gdansk.

De haringvangers « Severodvinsk », « Riga », « Svyatogor », « Sovetskaya » en « Likva » zijn reeds in de vaart en hebben in hun korte bestaan reeds duizenden ton haring aangevoerd in de Russische vissershavens. Deze eenheden hebben een laadvermogen van 16.900 ton en een kapaciteit van 9.000 ton haring in vaten. Zij worden voortgestuwd door een hoofdmotor van 5.000 pk en hebben een lengte van 155 meter op een breedte van 20 m.

De ontwikkeling van de Russische vissersvloot is waarlijk enorm te noemen. Naast de eigenlijke zeevisserij worden thans ook eenheden gebouwd voor de vangsten van schelpdieren en de produktie van zeewieren, terwijl verder plannen bestaan voor de konstruktie van vaartuigen voor de binnenlandse visserij op meren, stromen en rivieren.

MEER AUTOMATISERING

De vooruitgang welke op het gebied van de visserijtechniek in de laatste jaren gemaakt werd is zo merkwaardig geweest, dat het nauwelijks te geloven is. Deskundigen en scheepsingenieurs zijn thans bezig aan de introduktie van automatisering van visvangst en verwerking. De bemanning zal hierbij nog enkel als kontrolepunt aangewend worden, en de automatische instrumenten nazien.

Een stel Russische deskundigen, verbonden aan het Giprorybflotinstituut te Leningrad is thans bezig aan het ontwerpen van een eenheid van 5.000 ton laadvermogen. Meer dan 100 man zouden normaal een dergelijke eenheid moeten bemannen, maar er wordt gehoopt dat, met de volledige automatisering van de eenheid, amper 17 man zullen volstaan.

Verdere verbeteringen zullen nog doorgevoerd worden aan de thans bestaande fabriekschepen. Hun laadvermogen zal opgevoerd worden tot 6 à 7.000 ton.

GEBRUIK VAN HELIKOPTERS

In de walvisserij worden thans helikopters gebruikt. Een gedeelte van de walvisvangers zijn thans uitgerust met helikopters die heel wat nuttig werk verrichten bij het opsporen van walvissen. Een dergelijke eenheid vereist zowat 500 man.

Het walvisvaartuig ontvangt en verwerkt de gedode walvissen, slaat de produktie op, staat in voor het transport, en voorziet de kleinere eigenlijke jagers van de nodige brandstof en voedsel. Zij staat ook in voor de ontspanning en de verzorging van de bemanning van de expeditie.

Ziehier de afmetingen van een dergelijke walvisvanger :
Lengte, 217 meter
Breedte, 27,8 meter
Diepte midships, 19 meter
Laadvermogen, 44.000 ton
Snelheid, 16 knopen
Motor, 2 x 7.500 pk.

De eenheden zijn voorzien van een elektrische installatie, voortgebracht door 4 turbogenerators van ieder 750 Kw.

— o —

Totdaar het overzicht van de Russische vissersvloot, welke gepubliceerd werd in het Britse tijdschrift «Fishing New International»

Het zal onze lezers dra zijn opgevallen dat ook hier weinig nieuws gebracht werd. Uit de bovenstaande gegevens kunnen wij ons geen eigenlijk beeld vormen van de ware omvang der Russische vissersvloot, maar toch kunnen wij hieruit leren dat de besproken eenheden afmetingen hebben die tot anze verbeelding spreken.

Voorbeelden van bijvoorbeeld de haringvisserij hebben wij zeer onlangs nog gekend toen op het einde van de afgelopen haringkampanje, onlusten ontstonden op de haringgronden van de Sandettie, toen de kleine Franse, Belgische en Nederlandse haringvissers, waarlijk onmachtig stonden tegenover deze reusachtige eenheden. Zij hebben dan kunnen vaststellen in welke mate de Russische haringvloot bij machte is de visserij te beheersen. — B

Westduitse regering zal scheepswerven steunen

De Westduitse regering wil voortaan de Duitse werven steunen. 't Westtduitse kabinet heeft de minister van Financiën opdracht gegeven de stand na te gaan van de werkelijke voorheffing voor omzetbelasting en een definitief tarief voor de terugbetaling vast te stellen. Het plafond voor de kredieten tot handhaving van de geschiktheid tot konkurreren van de scheepswerwen werd door het kabinet met 200 milj. D.M. verhoogd tot een bedrag van 600 miljoen D.M. Volgens mededeling van een woordvoerder van de regering is nog niet beslist of ook de Duitse reders zullen genieten van de kredieten ten gunste van de scheepsbouw.

Het Westduitse Ministerie van Ekonomische Zaken kreeg opdracht een uitgebreid onderzoek in te stellen naar de situatie in de scheepsbouwindustrie. De regering wil bovendien opnieuw de Europese Kommissie verzoeken de subsidies in andere EEG-landen ten gunste van de scheepsbouw te doen verdwijnen.
i gronditooe

ZES NIEUWE HEKTRAWLERS VOOR NEDERLAND

De IJmuidense rederij D. Joh Krijger heeft in het buitenland zes nieuwe hektrawlers besteld. De schepen zullen 60 m lang worden. Het is de bedoeling dat de schepen waarvan de eerste vermoedelijk dit jaar al wordt opgeleverd, na het haringseizoen in de subtropische wateren de visserij gaan uitoefenen.

Een van de schepen van deze reder, de IJM.82 Rotterdam, heeft in het zeegebied tussen de Kanarische Eilanden grote hoeveelheden makreel gevangen. Er moet in die buurt momenteel zeer veel makreel zitten. Ook Polen, Russen en Japanners hebben in deze streek, waar men in drie kwartier een trek van 400 kisten kan doen, zeer veel gevangen. Ook in dit geval is er weer sprake geweest van een nauwe samenwerking tussen dhr Krijger en de Polen. Voor de viskonservenindustrie is deze makreelaanvoer goed nieuws, want deze bedrijven zitten al heel lang om grondstof te springen.

Het ziet er naar uit dat er nog wel meer makreel zal komen, want ongetwijfeld zullen ook andere schepen dit gebied gaan opzoeken. De reis naar deze visgronden, waarvandaan thans 3 Poolse schepen thuisvaren met elk 2.500 kisten aan boord, duurt 7,5 etmaal. Voor vissen blijven er maar 4 dagen over en ook hier blijkt dus weer dat er een mogelijkheid is dat het werken met een fabriekschip handiger zou kunnen zijn. Wat dat betreft heeft de Rotterdam ook al het voordeel, dat dit schip gedeeltelijk als fabriekschip kan worden beschouwd. Men heeft een speciale koelinstallatie, afgestemd op het subtropische gebied en de vismeelinstallatie kan gebruikt worden voor de verwerking van kleine vis.

Als verder nieuws van de rederij Krijger kan nog worden gemeld dat een van de twee in Duitsland bestelde trawlers (kapaciteit 5.500 kisten) volgende week in IJmuiden wordt verwacht.

PAS OP MET PYROTECHNISCHE APPARATEN OP SCHEPEN

Een ongeval met een projectiel van een lijnwerptoestel is voor de inspecteur-generaal voor de scheepvaart in Nederland, de heer C. Moolenburgh, aanleiding geweest een oproep te doen tot alle vissers. De oproep luidt als volgt :

Enige tijd geleden heeft zich aan boord van een Nederlands schip een ongeval voorgedaan met een projectiel van een lijnwerptoestel. De gevolgen hiervan waren zo ernstig dat ik het raadzaam acht deze gebeurtenis te uwer kennis te brengen. Een en ander heeft zich als volgt afgespeeld. Bij een inspectie van de uitrusting werd een aantal valschermsignalen en projectielen van het lijnwerptoestel afgekeurd omdat ze ouder waren dan vier jaar.

De afgekeurde signalen en projectielen werden daarop in een kartonnen doos in de kaartenkamer gelegd met de bedoeling ze na het vertrek in volle zee over boord te werpen. Eén van de leden der bemanning vond het echter zonde dat onder andere de projectielen van het lijnwerptoestel zo maar over boord zouden worden geworpen terwijl er nog een voor hem zeer bruikbaar staaldraadje aan bevestigd was.

Zonder de scheepsleiding daarin te kennen nam hij tezamen met een collega een der projectielen mee naar de werplaats alwaar het in een bankschroef werd gezet. Bij het aandraaien van de bankschroef explodeerde het projectiel met het gevolg dat beide leden der bemanning zeer ernstig werden gewond. Het bovenstaande toont aan hoe gevaarlijk het is pyrotechnische apparaten «onbeheerd» neer te zetten al is het dan de bedoeling ze over enkele uren over boord te werpen.

VEROLME

Bij Verolme in Heusden zullen zes casco's van trawlers worden gebouwd met een lengte van 38,10 meter, een breedte van 7,20 meter en een holte van vier meter. Bij de werf van Kerstholt te Groningen zal de verdere afbouw geschieden.

De motoren worden Deutzmotoren van 900 PK met winchmotoren van 226 PK en hulpmotoren van 54 PK. De hulpmotor wordt gebruikt voor de koelinstallatie van de trawlers, die een gekoeld visruim van tien en een apart ruim met twee (niet gekoelde) tieren krijgen.

De stuurinstallatie wordt elektrisch-hydraulisch. De opdrachtgever van de bouw van deze door W. Beck ontworpen schepen is de NV Euroshipbuilding. De NV Eurovis te Katwijk koopt de eerste twee trawlers, een Groningse combinatie de derde en een combinatie van Eurovis met een onbekende particulier de vierde. De eerste proefvaart is vastgesteld op eind juli.

NIEUWE SCHEPEN

Bij de scheepsbouwwerf De Industrie te Alphen aan de Rijn is een nieuwe kotter gebouwd voor de reder L. van der Plas, namelijk de Alida-Jacoba, KW.165. Dit schip, dat al in gebruik is genomen, meet 139 brutoton, is 29 meter lang, 6,50 meter breed en 3 meter diep. De dieselmotor heeft een vermogen van 500 PK. De vorige Alida-Jacoba is verkocht aan C. Plug. Dit schip heet thans KW.211 Geertruida.

De motorkotter KW.57 Dinemarie van de firma Haasnoot is van een nieuwe Deutz-motor voorzien. Deze motor heeft een vermogen van 450 PK.

Voor Jaczon Diepvries te Scheveningen is de SCH.91 Jaczon 1 gebouwd door de scheepwerf H. de Haas te Maassluis. Het schip is 27,50 meter lang, 6,30 meter breed en 3.00 meter hol. De inhoud is 122 ton, de Industriemotor heeft een vermogen van 500 PK. In aanbouw is nu het zusterschip, de SCH.92 Jaczon 2. De rederij Jaczon en de rederij W. van der Zwan hebben elk een trawler van duizend PK besteld bij de gebroeders Pot in Bolnes.

DEN HELDER HEEFT NIEUWE AFSLAG

In Den Helder heeft de direkteur van de visserijen, ir. G.J. Lienesch, de nieuwe visafslag geopend. Hij wees er op dat Den Helder geen bedreiging voor IJmuiden behoeft te vormen. Wel meende hij dat de mogelijkheid bestaat de aanvoerende vissers op Den Helder te attenderen als er in IJmuiden grote drukte heerst. Als bedrijf en vis van goede kwaliteit zijn zou Den Helder op een stijgende omzet kunnen rekenen, meende dhr Lienesch, die er van overtuigd was dat ook de Euromarkt voor perspektieven zou zorgen.

De voorzitter van de Helderse vissersvereniging « Samenwerking», dhr J.W. Stevenson, was zeer tevreden over de tot stand koming van de afslag. Hij bood een klok voor het kantoortje van de direkteur aan. Onder de overige geschenken waren nog enkele klokken, een radio met visseriband en een barometer.

Het woord werd verder gevoerd door de direkteuren van de visafslagen in Urk en Enkhuizen, de voorzitter van de Nederlandse Vissersbond en de direkteur G. Mulder. Ook voerde een vertegenwoordiger van de Wieringer vissers het woord.

VISSERIJ-OEFENSCHIP

In Den Haag is het visserij-oefenschip de «Zeearend» overgedragen door de Haagse wethouder van onderwijs, kunsten en sportzaken, mr M. Vrolijk. De overdracht aan de gemeentelijke zeevaart- en visserijschool Scheveningen geschiedde symbolisch op de boetzolder van deze school.

De wethouder heeft er op gewezen dat men eerst een nieuw schip wilde bouwen, hetgeen echter veel te lang zou duren. Daarom is men overgegaan tot het verbouwen van de SCH.14 bij de Scheveningse sleephelling. De «Zeearend» is november van het vorig jaar al in gebruik genomen. Volgende maand komen de eerste Katwijkse jongens aan boord en kort daarna ook de jonge vissers, die al gevaren hebben en aan hun wintercursus beginnen. De inspecteur van het nautisch onderwijs, de heer J. Beekman, heeft nog eens het belang onderstreept van de kustnavigatie. De nautische instrumenten aan boord zullen waarschijnlijk dan ook nog met een radarapparaat worden uitgebreid.

YERSEKE — MOSSEL- EN OESTERKWEKERIJEN

Grote schade wegens koude

Het aanhoudende vriesweder houdt sedert omzeggens anderhalve maand het grootste deel van Europa in de ban. Dat hierbij grote schade veroorzaakt wordt valt licht te begrijpen.

Ook de mossel- en oesterkwekerijen uit Yerseke ontsnappen hier niet aan. Deze instellingen werden fel door de aanhoudende vorstperiode geteisterd. Thans reeds kan gezegd worden dat het verlies mag geraamd worden op een paar miljoen gulden.

Het is inderdaad zo dat het grootste gedeelte van de oesters en mosselen die gekweekt worden in de Oosterschelde volledig bevrozen liggen, terwijl mag verondersteld worden dat deze schade met het aanhoudende vriesweder voortdurend zal toenemen.

In Yerseke zelf zijn de toestanden al evenmin goed. Voordurend wordt met alle beschikbare middelen gepoogd de dikke ijslaag te verwijderen. De vorstperiode die verder blijft heersen maakt evenwel alle werk onmogelijk.

ENKELE BEDRIJVEN NOG IN WERKING

Twee bedrijven evenwel kunnen een min of meer normale werking in stand houden. Deze instellingen kunnen inderdaad beschikken over verwarmde putten, die het water op een konstante temperatuur van ongeveer drie graden boven het vriespunt handhaven.

De aldaar gevestigde mossel- en oesterkwekers hebben evenwel ingezien dat met de huidige beschikbare middelen weinig kan verholpen worden. Plannen werden dan ook ontworpen om het verwarmingsstelsel tegen de volgende winterseizoenen uit te breiden.

Ook zijn moeilijkheden gerezen bij de afzet van produkten, voor die bedrijven die met kontingenten opgescheept zijn en die niet kunnen verkocht worden. Frankrijk, die een van de voornaamste afnemers is, heeft voorlopig alle bedrijvigheid stil gelegd. De vrachtrijders vrezen inderdaad dat de lading onderweg zal bevriezen, nog voor de plaats der bestemming bereikt wordt.

OOK BIJ ONS GROTE MOEILIJKHEDEN

Wij hebben ons eveneens gewend tot enkele Oostendse mosselverdelers. Ook zij ondervinden grote moeilijkheden, gezien zij ook sedert enkele weken zonder mosselproduktie zitten. De vrees voor bevroren mosselen is volgens hen niet zozeer te vrezen. Het is evenwel zo dat nog weinig putten kunnen bereikt worden gezien deze met een decimeter dikke ijslaag bedekt zijn. Zodra echter, aldus deze verdelers, de ijslaag kan verwijderd worden, zal de mosselhandel opnieuw min of meer normaal haar gang kunnen gaan. — B.

STERKE DALING DER OPBRENGSTEN TE IJMUIDEN

Kort geleden hebben wij reeds de opbrengstcijfers van het IJmuider Staatsvissershavenbedrijf gegeven met een korte benadering van de sterk gedaalde aanvoer. In aansluiting hierop blijkt thans, dat de terugval rond 17 miljoen kg zal hebben bedragen. Het belangrijkste deel daarvan komt op rekening van de verse haring. De aanvoer hiervan, die in 1961 bijna 31 miljoen kg bedroeg zal in het afgelopen jaar rond 19 miljoen kg hebben bedragen, een daling van niet minder dan 12 miljoen kilo. Blijkens gegevens van het Staatsvissershavenbedrijf is het aantal binnengelopen vissersvaartuigen gedaald van 18.748 tot ongeveer 17.500. Het aantal buitenlandse schepen liep terug van 375 tot 225. De cijfers omtrent de bruto-inhoud van de binnengekomen schepen ontlopen elkaar over beide jaren niet veel.

Was 1961 voor de rondvisaanvoerende treilervloot een slecht jaar, het eerste halfjaar 1962 zag er zeker niet beter uit ; schrale vangsten en lage prijzen, zodat de besommingen zeer onvoldoende bleven, ongeacht of menhet zocht in de rondvis of in de jacht op haring en makreel. De vangsten werden daarna zeker niet beter. De haringaanvoer bleef ondanks de toegenoemen vlootsterkte wederom een derde achter bij het al zo slechte vangstjaar 1961. Ook de makreelaanvoer loopt meer en meer terug. Maar de besommingen daalden in de tweede helft van het jaar niet mee en gaven eerder de schijn dat men het in deze tak van de visserij van 'n zeer grote schaarste moet hebben.

Gedwongen door de tengevolge van deze schaarste langere reisduur moesten ook de IJmuider treilers zich meer en meer gaan bezighouden met konservering aan boord door produktie van zoute haring, waarvan de grote schaarste eveneens in goede prijzen tot uiting kwam. En dus zal men bij het afsluiten van de boeken over 1962 wellicht tot de ontdekking komen, dat de jaarresultaten in financieel opzicht heel wat minder ongunstig zijn geweest dan men enige maanden geleden nog voor mogelijk had gehouden.

Dit neemt echter niet weg dat deze bedrijfstak alle reden heeft om de toekomst met grote zorg tegemoet te zien. Waar moet het naartoe met de in de na-oorlogse jaren vrijwel geheel vernieuwde Nederlandse treilervloot, die in overgrote meerderheid gebouwd is en in het algemeen ook alleen geschikt is voor de Noordzeevisserij, als de hoofdprodukten haring en makreel in deze wateren in steeds toenemende mate verstek laten gaan ? Deze zorg wordt nog verhoogd door de omstandigheid dat de schaarste van haring en makreel de verwerkende industrie in een erg moeilijke positie bracht en ertoe leidde dat zij zich voor een groot deel op de produktie van andere artikelen moest toeleggen. Men vraagt zich af, wat hiervan de gevolgen zullen zijn, als straks eens normale vangsten terugkeren en of er dan nog belangstelling zal bestaan om deze aanvoeren op te nemen.

Geheel anders ligt het met de positie van de aanzienlijke kottersvloot, die zich dichter bij huis bezighoudt met de treilvisserij, vooral op platvis, benevens gedurende enige maanden per jaar op haring. Deze schepen kunnen wederom op een goed jaar terugzien, waarbij echter overwogen dient te worden, dat deze tak van bedrijf in hoge mate afhankelijk is van een te eenzijdig gerichte uitvoer, met alle gevaren daaraan verbonden. Een drietal rederijen maakte in 1962 enkele reizen naar IJsland waarbij wederom bleek dat een aanzienlijke leertijd nodig is om deze visserij in Nederland weer tot ontwikkeling te brengen. Dringend bleek ook de behoefte aan de uitwisseling van gegevens, aan de wal, maar vooral ook door de schepen onderling op zee.

In de arbeidssituatie rondom de haven van IJmuiden heeft zich in 1962 een ontwikkeling voltrokken, die volgens de reders op den duur van doorslaggevende betekenis voor deze haven zou kunnen blijken. Door de invoering van de vrije zaterdag kwam de verkorte werkweek tot stand. Op deze wijze wordt de konkurrentiepositie tegenover de ons omringende landen, die hun vissershavens 's zaterdags niet sluiten en tegenover de andere Nederlandse aanvoerhavens die ook doorwerken, verzwakt. Intussen blijft zich vooral de kottersvloot jaar na jaar uitbreiden met schepen van steeds toenemende motorkracht. In de loggersektor worden steeds meer drijfnetschepen vervangen door treilers. Naar verluidt is de in 1960 door de minister van landbouw en visserij ingestelde Kommissie Ontwikkeling Zeevisserij, thans zover met haar taak gevorderd, dat binnenkort 'n rapport ten aanzien van de noden en behoeften van de aanvoersektor zal worden uitgebracht. Vermeld dient nog te worden dat in 1962 beperkende bepalingen voor de lossing van niet regelmatig te IJmuiden aan de markt komende schepen in het leven werd geroepen. Gehoopt wordt dat deze maatregel binnen afzienbare tijd overbodig wordt.

Door de invoering van de vrije zaterdag is de kokurrentie-positie van het IJmuider visserijbedrijf tegenover buitenlandse vissershavens, die zaterdags niet gesloten zijn, aanzienlijk verzwakt. Met deze maatregel is voorbijgezien aan de belangen van het totale visserijbedrijf in Nederland. Tot nu toe heeft nog slechts een klein aantal schepen de afslag in IJmuiden vaarwel gezegd en zijn toevlucht genomen in havens, waar men wel op zaterdag wordt geholpen.

Deze kritische opmerkingen staan te lezen in het jaaroverzicht van de Haarlemse Kamer van Koophandel. In het overzicht wordt verder over deze kwestie gezegd dat men aan zichzelf te danken zal hebben, dat elders nieuwe mededingers tot ontwikkeling komen. Ook de kansen voor IJmuiden om een grote aanvoerhaven te worden voor de E.E.G.-landen lijken verminderd. Dat men zich aan de vooravond van de EEG-regels op de visserij hals over kop in een onbeperkte vrije zaterdag heeft gestort, toont aan hoe weinig men de situatie heeft doordacht. Voor de positie van IJmuiden als belangrijke vissershaven geldt, dat men de boot heeft gemist. Volgens het jaaroverzicht waren er voldoende mogelijkheden voor een rouleersysteem.

Proefvaart van de KW.165 „Alida-Jacoba"

Ongetwijfeld zal de proefvaart met overdracht van de nieuwe Katwijkse motorkotter Alida Jacoba, KW.165 op de Nieuwe Waterweg ter hoogte van Maassluis te midden van een geweldig veld ijsschotsen, als een der koudste overdrachten in de geschiedenis van de Nederlandse visserijwereld worden geboekstaafd.

Het was daar vrijdagmiddag zo koud dat de porto en de andere drankjes tijdens de toespraken bij de officiele overdracht van het schip bevroren. Ieder had er op dat moment dan ook beslist wel behoefte aan een verwarmende dronk uit te brengen op de behouden vaart en de goede vangst van het schip. Daarin hadden natuurlijk de reder, dhr L.v.d. Plas, de prokuratiehouder van de scheepswerf De Industrie, dhr P.J.G. Boot en de schipper dhr J. de Hollander reeds het voorbeeld gegeven.

Dhr Boot had tevoren dank gebracht aan dhr van der Plas voor het in de werf gestelde vertrouwen waarna de h. van der Plas als eigenaar van het mooie schip waarderende woorden sprak over de samenwerking en de verleende medewerking van allen die bij de bouw van deze aanwinst voor de Katwijkse vissersvloot hebben meegewerkt. De Alida Jacoba die is vernoemd naar de echtgenote van dhr van der Plas heeft een lengte van 29 meter, is 6,50 meter breed en heeft een diepte van 3.60 meter. Het schip is uitgerust met een Industrie-motor van 510 pk terwijl een verstelbare schroefinstallatie met ingebouwde reduktie is aangebracht. Dit geheel is vanaf de brug te bedienen. De ruimen kunnen 850 kisten vis bergen. Er is akkomodatie voor negen man.

Het nieuwe Hospitaal-kerkschip „De Hoop"

Begin mei van dit jaar zal de kiel van het nieuwe hospitaalkerkschip „De Hoop" worden gelegd. Aan het begin van 1963 heeft de bijzondere kommissie, die belast is met de zorg voor de bouw van het nieuwe schip, één van de ontwerpen van de „De Hoop 4" uitgekozen. Het wachten is thans op de goedkeuring, die het bestuur van de stichting hospitaalkerkschip «De Hoop» aan dit ontwerp moet hechten. Vermoedelijk zal dit gebeuren tijdens een aan het eind van deze maand te houden bestuursvergadering.

Het is nog niet bekend op welke werf de nieuwe „De Hoop" zal worden gebouwd. Het huidige hospitaalkerkschip zal waarschijnlijk na het in de vaart komen van de «De Hoop» worden verkocht, ten eerste omdat de uitbatingskosten van twee schepen voor de stichting — die afhankelijk is van partikuliere giften en van regeringssubsidie — te groot zijn en verder omdat de oude „De Hoop" niet meer voor zijn taak berekend is. Het is een bekend feit, dat er steeds meer loggers uit de vaart worden genomen, zodat de nieuwe «De Hoop» zal moeten worden aangepast aan de toekomstige visserij (treilers en kotters). Bovendien moet het nieuwe hospitaalkerkschip een grotere aktieradius hebben in verband met de ontwikkeling in de verre visserij. De uitbatingskosten van de nieuwe „De Hoop" zullen ongeveer f 600.000,— per jaar bedragen.

FLINKE HARINGVANGSTEN

In de Ierse Zee boeken de Nederlandse schepen de laatste dagen goede haringvangsten. Trekken van amper vijf minuten leveren meer dan 100 kantjes op. Verschillende schepen zijn op de thuisreis met meer dan 2.000 kisten verse haring. De vaartuigen die de kop lagen bereikten hoge besommingen met als rekordopbrengst f. 92.000 voor de SCH.64 « Frank Vrolijk ».

HERSTELLING VAN DE KW.3

Het herstel van de Koraalbank KW.3 die tussen de IJmuider pieren verleden week een ernstige aanvaring had met de Nederlandse kustvaarder Tuscar zal zeker enige maanden in beslag nemen. Het zwaar beschadigde vissersvaartuig bevindt zich op het ogenblik op de sleephelling van het IJmuider Staatsvissershavenbedrijf. De schade betreft voornamelijk het dek, het achterschip en de verschansing.

Brief uit Yerseke

Nr 909 Yerseke 19-1-1963.

DE OESTERVERZENDING WEER MINDER

Uit de cijfers die hierover worden verstrekt gedurende de laatste maand van 1962, blijkt dit maar al te duidelijk. We zien dat in Nederland nu werden verbruikt : 228.892 stuks tegen vorig jaar 252.7557. België nam af nu 5.632.210, toen 5.155.056. Frankrijk nu 1.181.410, toen 3.277.750. West-Duitsland nu 317.932, toen 310.458. Engeland nu 86.600, toen 134.800, Zwitserland nu 189.130, toen 188.947, terwijl «diverse landen» nu 65.902 en vorig jaar 52.360 stuks afnamen. We zien dat België nogal wat meer afnam. West-Duitsland en Zwitserland iets meer beiden. Minder namen af Nederland, Frankrijk en Engeland. Hoewel ook «diverse landen» iets meer namen, was er toch nog een nadelig verschil ten opzichte van december 1961 van bijna één millioen. Volgens ons plaatselijk blad gingen tot 31 december 1961 in totaal 20.680.000 stuks het vat in tot december 1962 evenwel slechts 18.200.000. Dit maakt een nadelig verschil van bijna twee en een half millioen. Is het altijd beter de guldens in de kast te hebben dan de oesters (nog) waar dan ook in het water, nu zou dit wel eens zeer veel beter en voordeliger kunnen blijken indien dit het geval was geweest, namelijk als die bijna 2,5 millioen waren geleverd. Want waar je ook kijkt, binnen of buiten dijks, overal ijs, ijs en nog eens ijs. En daaronder liggen dan nog die 2,5 millioen... Wat er van zal worden en ook van de andere oesters ? Wie zal het zeggen ? Wel een sombere tijd vooral voor de oester- en mosselkwekers. Dat deze week bekend werd dat de kansen op het aanleggen van een proef-bassin waarin oesters kunstmatig zouden worden gekweekt, wat gestegen zijn, vergoedt misschien wel iets, maar van zelf lang niet alles. Met gezonde ongerustheid wachten velen ongeduldig en snakkend naar het einde van deze hevige ongewoon strenge vorstperiode. Evenzeer reikhalzend uitziende naar weersverandering doet de bemanning de coaster «Columbus», die geladen met oesterschelpen voor de firma van der Endt-Louwerse met veel moeite voor de losplaats kwam, er evenwel vastvroor en nu op dooi moet wachten om te kunnen vertrekken. Van mossels vissen was geen sprake en hadden wij als kleinhandelaars er geen te verwerken. Was het aan een kant zo dat we geen mossels behoefden te kuisen(vooral als het koud is een verre van aangename karwei) daar staat een niet onbelangrijke winstderving tegenover die al voor ons kleinhandelaars slecht te pas komt, te meer daar ons werk altijd nog ongeveer drie maanden geheel stil ligt. We hebben de vorige week van de mossels die we toen nog binnenkregen geen getareerd omdat ze onder ongewone omstandigheden werden gevist en verwerkt. Evenwel zo gauw alles weer normaal is, komt iedere week de uitslag in ons blad van een of meer getareerde zakken mossels.

VISSERIJSNIPPERS

Het Ministerie van Landbouw en Visserij heeft de scheepswerf I.S. Figee N.V. te Vlaardingen opdracht gegeven tot de bouw van een visserijinspektievaartuig. Het stalen schip wordt 20.75 meter lang. Er komt een 100 PK M.G. Dieselmotor in de machinekamer te staan.

De KW 152 kwam vrijdag met 'n gevaarlijke vangst IJmuiden binnenlopen. Op het dek lag een Engelse vliegtuigbom die men onder de Hollandse kust in het net had gekregen. De kotter werd naar de Haringhaven gedirigeerd waar de mijnopruimingsdienst zich over het oorlogstuig heeft ontfermd.

De loggers die onmiddellijk na de Kerstdagen naar de Ierse zee zijn vertrokken hebben goede haringvangsten gedaan. De besommingen die in het laatst van de vorige week geboekt werden waren daardoor zeer hoog, met als rekord f 80.000, - die voor de vangst can de SCH 8 Gerardina werd betaald.

JAPANNERS BINNENKORT OP ST.-MAARTEN

De Japanse firma Matusaki heeft medegedeeld dat er op Sint Maarten een Japanse visindustrie zal worden gevestigd.

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

	17-1-1963	18-1-1963	21-1-1963	22-1-1963	23-1-1963	.....
Tongen, grote — Sole, grosse	3,— 2,80	3,— 2,80	3,—. 2,70	3,70- 3,50	3,80- 3,60	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	3,60- 3,50	3,50- 3,40	4,— 3,50	2,80- 2,70	3,70- 3,—	.....
Bloktongen — Sole moyenne	2,40- 2,10	2,40- 2,10	2,20- 2,—	2,20- 2,—	2,70- 2,50	.....
Voor-kleine — Petite	3,10- 2,90	3,20- 2,80	2,90- 2,60	2,70- 2,40	3,10- 2,70	.....
Kleine — Toute petite	2,50- 2,20	3,10- 2,50	2,40- 2,10	2,50- 2,20	2,50- 2,10	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	5,— 4,10	4,80- 4,10	4,50- 4,—	4,50- 3,80	4,20- 3,50	.....
Middel — Moyenne	**120,—.100,—**	**122,—76,—**	**162,—60,—**	**60,—26,—**	**134,—72,—**	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	**76,—**	.....	**70,—62,—**	.....	**57,—**	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	**25,—22,—**	**24,—22,—**	**24,—.22,—**	**25,—19,—**	.....	.....
Grote iek — Grosse	**22,—.20,—**	**25,—22,—**	**23,—20,—**	**22,—.18,—**	**23,—22,—**	.....
Kleine iek — Petite	**20,—15,—**	**29,—25,—**	**22,—.19,—**	**18,—16,—**	**20,—.18,—**	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	**22,—15,—**	**30,—.22,—**	**22,—19,—**	**20,—.17,—**	**24,—.18,—**	.....
Platjes — Toute petite	**30,—20,—**	**31,—20,—**	**24,—16,—**	**27,—13,—**	**29,—.22,—**	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	**59,—.48,—**	.....	**55,—.46,—**	.....	**56,—43,—**	.....
Middel — Moyen	**55,—.41,—**	**50,—**	**52,—36,—**	.....	**56,—41,—**	.....
Kleine — Petit	**45,—13,—**	**38,—.11,—**	**41,—32,—**	.....	**41,—34,—**	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	**31,—20,—**	**10,—. 8,50**	**35,—.20,—**	.....	**28,—19,—**	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**56,—32,—**	**56,—32,—**	**46,—38,—**	**75,—.31,—**	**44,—.38,—**	.....
Gullen — Petit cabillaud	**35,—.23,—**	**32,—**	**37,—28,—**	**27,—25,—**	**62,—.30,—**	.....
Hozemondhamme — Baudroie	**146,—84,—**	**130,—**	**132,—82,—**	.....	**134,—90,—**	.....
Wijting — Merlan	**20,—. 8,—**	**20,—.12,—**	**20,—10,—**	**9,—. 4,—**	**27,—22,—**	.....
Schar — Limande	**36,—29,—**	.....	**32,—25,—**	**33,—32,—**	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	**52,—48,—**	.....	**41,—38,—**	.....	**29,—11,—**	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	3,80- 3,10	3,60	3,70- 3,40	.....	**34,—31,—**	.....
Schartong — Cardine	**32,—**	**32,—**	**33,—**	.....	**45,—26,—**	.....
Volle haring — Hareng	**27,—.21,—**	**27,—.21,—**	**29,—14,—**	.....	**31,—12,—**	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	**3,80- 3,10**	**3,60**	**3,70- 3,40**	.....	3,70- 3,20	.....
Koolvis — Colin	**40,—29,—**	**38,—27,—**	**39,—.20,—**	.....	**38,—.21,—**	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	**52,—40,—**	**34,—**	**53,—38,—**	.....	**58,—.48,—**	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	**14,—**	.....	**7,—. 3,70**	4,20	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	7,—	.....	.....	.....	.....

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

DONDERDAG

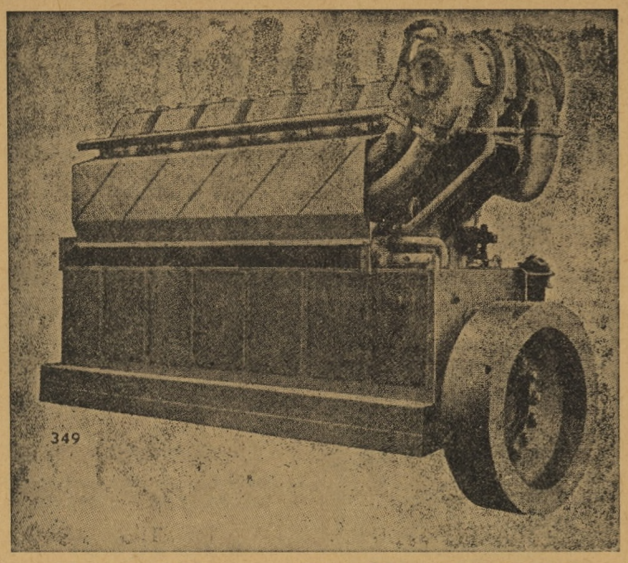
Aanvoer van 7050 kisten, waarvan 820 tong en tarbot, 2 heilbot, 5 griet, 7 tongschar en schartong, 790 schol, 5 schar, 2 bot, 3450 haring, 10 makreel, 250 schelvis, 1230 wijting, 170 kabeljauw engul, 15 leng, 2 ham, 20 poon, 234 koolvis, 30 diversen.
Besommingen : KW.82 f.17.670 ; KW.87 f.17.140 ; KW.49 f.11.820 ; KW.159 f.15.240 ; KW.80 f.17.490.

VRIJDAG

Aanvoer 5260 kisten vis, waarvan 853 tong en tarbot, 1 heilbot, 960 schol, 1515 haring, 205 schelvis, 560 wijting, 60 kabeljauw en gul, 2 leng 1 ham, 12 poon, 26 koolvis, 15 diversen.
Besomingen : KW.33 f.14.950 ; KW.194 f.11.000 ; KW.55 f.18.330 ; VL.7 f.17.610 ; SCH.135 f.13.510 SCH.117 f.18.780.

MAANDAG

Aanvoer 8.320 kisten waarvan 2617 tong en tarbot, 3 heilbot, 5 griet, 2 tongschar en schartong, 2250 schol, 13 schar, 22 bot, 1355 haring, 35 makreel, 300 schelvis, 945 wijting, 12 leng, 2 ham, 6 poon, 6 poon, 345 koolvis, 33 diversen.
Besommingen : KW.122 f.18.240 ; KW.124 f.12.070 ; KW.99 f.10.450



ACEC-CARELS

Scheeps-dieselmotoren
van 200 tot meer dan 20.000 pk

ACEC Afdeling Gent
Verkoopdienst : " MACHINEBOUW "
Dok 52, Gent - Tel. (09) 25.76.01
Telegr. : ACEC Gent
Telex : ACEC Gent (09) 267

Algemene vertegenwoordigers van de
ACEC-CARELS DIESELMOTOREN

R. BAUWENS & Co

Henri Baelskaai 14, Oostende. - Tel. (059) 713.92

ACEC

**ATELIERS
DE CONSTRUCTIONS
ÉLECTRIQUES
DE CHARLEROI S.A.**

**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

WAAROM ?

JA, WAAROM VEEL GELD BETALEN VOOR DURE **VLOTTERS ?**

Koopt uw VLOTTERS in PLASTIEK bij

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

H. BAELSKAAI, 27 OOSTENDE

PRAKTISCH ONVERSLIJTBAAR
GROTE DRIJFKRACHT

Uiterst goedkoop : 73,- F

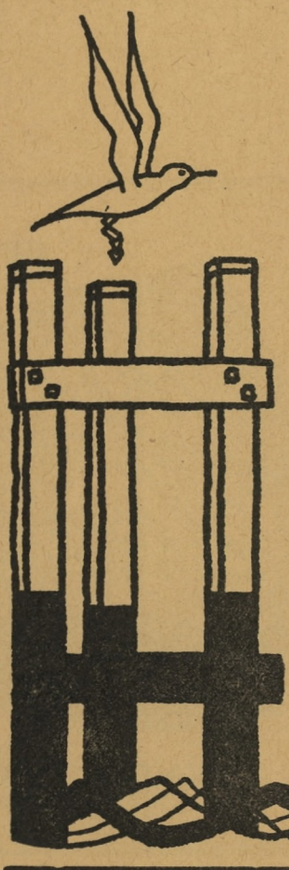
EN... OOK HIER TELT DE RISTOURNE !

REDERS,

LEEST UW
VAKBLAD

SAIT ZEEKUST

**Tot Uw dienst voor alle
RADIO en NAVIGATIE
TOESTELLEN**



RADIOTELEFONIE + RADIOTELEGRAFIE + RICHTINGZOEKERS + DIEPTEMETERS + RADARS + GYRO KOMPASSEN + LORAN + DECCA NAVIGATORS + CONSOLLEZERS + AUTOMATISCHE ROERGANGTOESTELLEN + VHF RADIOTELEFONIE + SSB ZENDER-ONTVANGERS

**Verkoop — Verhuring
— Onderhoud —**

**Meer dan 60 jaar ervaring
IN MARITIEME RADIO**

OOSTENDE
H. Baelskaai. 21
Tel. : 715.70

ZEEBRUGGE
Wandelaarstr., 4
Tel. : 541.21

NIEUWPOORT
Kaai. 46
Tel. : 231.51

(2867V

Reders en Vishandelaars

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 717.91

(2180V)

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen

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

★

BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

LUIK :
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93 - 23.16.01

★

HAMBURG :
Leon Van Eessel & Co
Dammtorstrasse 31
Tel. : 34.27.00 - 34.27.18
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg

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

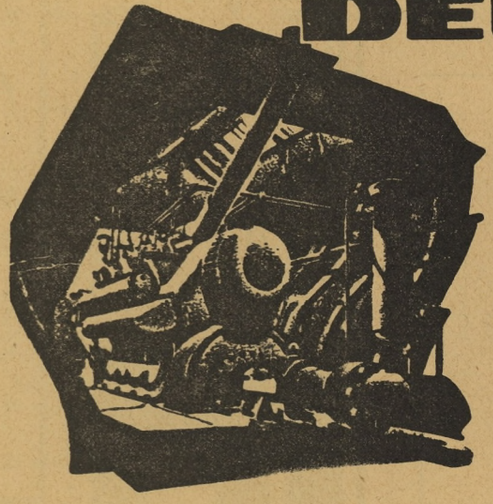
(185V)

ADVERTEERT IN

„HET VISSERIJBLAD"

UW VAKBLAD !

DEUTZ



Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN 5-1500 PK

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

33V