31e JAARGANG — nr 10 — VRIJDAG 8 MAART 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"

Iedere zaterdag van 22 uur af.

Iedere zondag the-dansant non-stop van 16 uur af.

—★—

9 en 10 maart :

JEAN-LOUIS BLEZE

Fantaisist.

MERINO COSTA EN ZIJN ORKEST FRANZ ANDRE : piano.

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

Maandag 11 maart te 20 uur.

Konferentie „Exploration du Monde"

„LA GRANDE AVENTURE SOUS-MARINE DU CT. COUSTEAU

door Jacques Ertaud.

PLAATSEN :
60 - 50 - 40 en 30 F

KONINKLIJKE SCHOUWBURG OOSTENDE

Zondag 10 maart te 20 uur

De „Galas Karsenty" stellen voor

„LES MAXIBULES"

van Marcel Aymé.

Met
FRANCOISE CHRISTOPHE
en
JACQUES DUFILHO

Enscenering : André Barsacq

PLAATSEN :
160 - 110 en 80 F

Vrijdag 15 maart te 20 uur.

Onder de auspiciën van de „Vriendenkring van het Nederlands Toneel"

De „Koninklijke Nederlandse Schouwburg" stelt voor :

„DE GETATOEEERDE ROOS"

van Tennessee Williams.

PLAATSEN :
60 - 50 - 40 en 30 F

Inlichtingen en lokatie :

Kon. Schouwburg Oostende
Tel. (059) 713.22.
(van 10 tot 13 uur en van 16 tot 19 uur).

(295N—5417W—3084V)

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

Visnetgaren echte

COURLENE

bij

SCAP s.v.

te verkrijgen aan 210 F PER KG

LEDEN GENIETEN VERMINDERING

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 8 MAART 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

Zeer geslaagde proefreis van de O.369 «Koningin der Engelen»

Prachtige aanwinst voor de middenslagvloot



Nieuw en oud naast elkander. De O.369 «Koningin der Engelen» en de tot slopen bestemde O.128 «Reine des Anges»

Reder Engel Verleene en zoon Lucien hebben tijdens de proefreis van hun prachtige nieuwe eenheid welke vorige week zaterdag plaats greep weinig gesproken,.... en toch. De blik waarmede zij hun vaartuig tot in de kleinste hoekjes bestreelden, sprak boekdelen. Hun fierheid en geluk was kenschetsend voor dit soort mensen die een gedurfd initiatief tot een goed einde hebben weten te brengen. Wij houden er dan ook aan vader en zoon Verleene gemeend en van harte geluk te wensen. Zij verdienen het...

x x x

Vorige week zaterdag heerste er omstreeks 10 uur op de scheepsbouwwerven Seghers een biezonder grote drukte .Oorzaak hiervan was de proefreis van de O 369 «Koningin der Engelen».
men worden.
Hoe schril stak deze eenheid af tegen het oude vaartuig van reder Verleene Engel, de O.128 Reine des Anges», dat naast de prachtige nieuwe treiler gemeerd lag, als een symbool van verleden en toekomst. Thans is laatst vernoemde eenheid tot het slopen bestemd, en breekt meteen voor Engel Verleene en zoon Lucien een nieuw tijdperk aan.

Een toekomst die evenwel met 'n gerust gemoed kan tegemoet gezien worden. Wij kennen Engel Verleene als een doordrijvend mens, die de zaken op de juiste manier weet aan te pakken, terwijl wij in zoon Lucien zijn evenbeeld zien. Wij hebben deze proefreis persoonlijk meegemaakt, en ook wij voelden ons fier en gelukkig, precies zoals de eigenaars. Een dergelijk gevoel valt met geen woorden te omschrijven, men moet 't daadwerkelijk beleefd hebben.

DE PROEFVAART

Het was ongeveer halfelf toen de O.369 «Koningin der Engelen» doorheen de sluisdeuren voer, en de wijde zee zich voor haar prachtig gelijnde voorsteven ontsluierde.
Het weer was biezonder kalm en de zee leek een spiegel, rustig en genietend van deze eerste lentezon

Enkele mijlen buiten de kust werd dan het kompas ingesteld wat wel een tijdje duurde, terwijl door de zeevaartinspektie nauwkeurig de gedragingen van schip en motor werd nagegaan. Het was dan ook reeds na één uur toen opnieuw de haven werd aangedaan, teneinde de zeevaartinspekteurs aan wal te zetten, en de eigenlijke proefreis kon aangevat worden. Deze reis ging naar de Westhinderbank die zowat op anderhalf uur varen gelegen zijn. Aan boord heerste ondertussen een drukte van belang. De omstandigheden waren inderdaad ideaal te noemen, en ook wij lieten ons dan niet smeken het een en het ander bij te leren. Eenmaal op de visserijgronden aangekomen diende dan de eigenlijke visserijapparatuur beproefd te worden. Laten wij onmiddellijk zeggen dat ook hier geen moeilijkheden ondervonden werden en in en minimum van tijd de gloednieuwe korre voor de eerste maal in de diepe zeewateren verdween.

Nagenoeg een uur werd aan de korre gelegen waarop het net werd binnen gehaald.

Dit wekte vanzelfsprekend de belangstelling van de gelegenheidsvissers gezien dit voor velen, wij inbegrepen een nieuwigheid betrof. Alhoewel nog niet die koortsachtige bedrijvigheid heerst welke eigen is aan de effektieve visserij, hebben wij ons toch een goed voorbeeld kunnen maken hoe het er in feite aan toegaat.

De vangst was niet biezonder groot, en het spreekt dan ook voor zichzelf dat deze spoedig verhuisde in handen van de opvarenden.

Terwijl alles aan boord opgeruimd werd, werd dan de terugreis aangevat naar de thuishaven ven, alwaar omstreeks halfzeven werd aangekomen.

Meteen heeft de O.369 bewezen volledig zeevaardig te zijn, zodat reders Verleene Engel en Lucien dan besloten de maidentrip aan te vatten op woensdag jl. De volgende bemanning werd aangemonsterd :
Schipper : Verleene Lucien
Motorist : Huys Oscar
Stuurman : Van Billemont Prosper
Matrozen : Van Bezien André en Carbon Pierre

ENKELE KARAKTERISTIEKEN

De O.369 «Koningin der Engelen» is een stalen middenslagtreiler.
De voornaamste afmetingen van deze treiler zijn :
— lengte over alles : 27 meter
— lengte tussen loodlijnen : 23 m
— breedte : 6,25 meter
— holte : 3,20 meter

Onderdeks heeft de nieuwste eenheid van onze nationale vissersvloot de klassieke indeling behouden, met ondermeer het nettenmagazijn, het visruim, de machinekamer en het bemanningsverblijf.

Het grote visruim is door vaste schotten onderverdeeld in twee maal vijf bakken. Deze onderverdelingen zijn ook nog volledig geisoleerd door schuimrubber

De brandstoftanks zijn ingebouwd in de machinekamer en

(Zie vervolg blz. 2)

WAT WORDT VERSTAAN ONDER VISLEUREN ?

In ons nummer van voor 2 weken publiceerden wij de vraag welke Volksvertegenwoordiger Moulin in datum van 18 januari jl. stelde aan de Minister van Middenstand, met betrekking tot de visleurhandel. Thans verscheen in de bijlage van het Belgische Staatsblad «Vragen en Antwoorden» van 26 februari jl. het antwoord van de betrokken Minister. Volledigheidshalve publiceren wij hier andermaal de bewuste vraag van betrokken volksvertegenwoordiger en het antwoord van het departement.

VRAAG :

Het zal u bekend zijn dat talrijke Oostendse burgers, die het beroep van visventer uitoefenen, iedere week gedurende een drietal dagen met moderne uitgeruste vrachtwagens naar de verst afgelegen dorpen van Vlaanderen en Wallonië trekken om aldaar rechtstreeks aan de verbruiker verse viswaren af te zetten.

Deze handelaars trekken bij middel van trompet, luidspreker, bel, enz de aandacht van hun kliënteel die aan hun winkelwagen inkopen doen.

Talrijke rijkswachtbrigades en plaatselijke politie, ondanks de duidelijke bepaling van de wet, blijven deze verkoop op de openbare weg verwarren met de verkoop van deur tot deur waarvan de uitvoering slechts gedurende een vastbepaalde periode van de dag is toegelaten. Herhaaldelijk worden tengevolge hiervan deze visventers onnodige moeilijkheden berokkend en worden deze zelfs in het uitoefenen van hun beroep gehinderd, wat voor deze handelaars, die grote verplaatsingen vanuit Oostende doen een zeer groot finantieel verlies betekent.

Is de Minister niet van oordeel dat er onverwijld bij de verschillende gemeentebesturen en via zijn kollega van Binnenlandse Zaken bij de kantonnementen van de Rijkswacht zou dienen aangedrongen opdat de bepalingen van het K.B. d.d. van 19 december 1939, gewijzigd door dit van 6 januari 1953, zouden worden geëerbiedigd. Inderdaad is het wel bepaald dat dit K.B. niet van toepassing is op de handel uitgeoefend op de openbare markten, doch slechts op de leurhandel van deur tot deur.

Tevens zou ik de minister dankbaar zijn duidelijk te willen bepalen welke instrumenten de visventers wel en niet mogen gebruiken op de openbare weg om de kliënten in te lichten over hun aanwezigheid.

Is het de gemeentebesturen toegelaten in verband hiermede afwijkende beslissingen te treffen ?

ANTWOORD :

Ik heb de eer het geacht Lid te bevestigen dat de bepalingen van artikel 1 van het gewijzigd K.B. van 18 december 1939 alleen betrekking heeft op de leurhandel van deur tot deur. De beperkingen waarvan sprake in voornoemd K.B. zijn dus niet van toepassing voor de leurhandel op de openbare weg.

Er dient hier echter onmiddellijk aan toegevoegd dat de gemeentebesturen, op grond van de dekreten van 14 december 1789 en 16-24, augustus 1790, politiereglementen kunnen uitvaardigen, met het doel de openbare orde en rust, alsmede de veiligheid van het verkeer op hun grondgebied te betrachten.

Ik zal evenwel ten einde elk misverstand uit de weg te ruimen, bij mijn collega van Justitie aandringen opdat, omtrent deze aangelegenheid aan de Rijkswachtbrigades en de plaatselijke politie de gepaste onderrichtingen zouden gegeven worden.

Wat het gebruik van instrumenten betreft, waarvan de verkopers in het algemeen op de openbare weg, zich al dan niet mogen bedienen, om hun aanwezigheid bekend te maken, moge ik er de aandacht van het geacht Lid op vestigen, dat het ter zake om een probleem gaat welke tot de bevoegdheid van mijn collega van Verkeerswezen behoort. Ik moge hem dan ook suggereren zich aldaar te willen inlichten.

Nota van de redaktie :

Wij kunnen het antwoord van de betrokken minister weinig objektief noemen. Waar wij willen op neerkomen is wel het feit dat door een vraag niet minder dan drie ministriële departementen mee gemoeid zijn wat andermaal wijst op de grote verscheidenheid waaronder onze visserij resorteert. Voor wanneer een onderbrenging van onze nationale visserijbedrijvigheid in één en hetzelfde ministerie ?

Onze visserij in de Begroting van Landbouw

ANTWOORD VAN MINISTER HEGER OP DE INTERPELLATIE VAN DRIES CLAEYS

Onze lezers zullen zich herinneren dat wij in ons nummer van vorige week uitvoerig de tussenkomst van volksvertegenwoordiger en stadsgenoot Dries Claeys belichtten, in verband met de begroting van landbouw.

Thans verscheen in het beknopt verslag van woensdag 27 februari jl. het antwoord van de heer Heger Minister van Landbouw, op de interpellatie van onze stadsgenoot. Wij laten bedoeld antwoord integraal volgen :

«De heer Claeys heeft uitvoerig over de visserij gesproken.

Sedert 1960 is de aanvoer gestadig toegenomen. Ik stel ook vast dat het landbouwfonds voor de zeevisserij gelden heeft uitgetrokken, hoewel deze sektor niet tot het stijven hiervan bijdraagt.

De heer Claeys heeft het ook gehad over de reders en een vijfjarenplan. Dit plan beperkt zich niet tot de vraagstukken die onder de bevoegdheid van mijn departement ressorteren. Ik kan het dus niet uiteenzetten alvorens met mijn betrokken kollega's overleg te hebben gepleegd en alvorens deze het hebben goedgekeurd.

Hierop stelt de heer Claeys de vraag of deze punten reeds in behandeling werden genomen, waarop Minister Heger antwoordt dat een ambtenarenkommissie belast werd met de coördinatie van het werk tussen de verschillende departementen. De resultaten van dit werk zijn zeer belangrijk.

De heer Claeys vraagt mij een biezondere kabinetattaché te benoemen voor de visserij. Ik mag 't aantal attachés niet vergroten. Ik ben een tegenstander van een te groot aantal attaches in de kabinetten. Verscheidene toegewijde en bevoegde ambtenaren houden zich bezig met de visserij en ik denk dat zij ons vertrouwen verdienen.

Totdaar het antwoord van de heer Minister Heger, op de interpellatie van de heer Dries Claeys van vorige week dinsdag.

HOOGWATERBOEKJES 1963

Verkrijgbaar bij alle dagbladverkopers, in Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan 22 Oostende en ter drukkerij van ons blad.
Prijs 8 F per stuk.

Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak

Te verkrijgen ter drukkerij mits storting van de prijs van 250 F plus 12 F verzendingskosten op postcheck nr 41 89 87 van «Het Nieuwsblad van de Kust»

Ook verkrijgbaar in Noordzee Boekhandel Vindictivelaan 22, Oostende

Vergadering Kommissie T.W.O.Z.

Dinsdag jl. 5 maart kwam in de vergaderzaal van het stadhuis te Oostende om 14.30 uur de Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij bijeen, onder het voorzitterschap van de heer Direkteur-Generaal Lievens.

De dagorde luidde als volgt :

— bespreking van het verslag van de sub-werkgroep «Haring»
— bespreking van het verslag van de heer Leloup over zijn studiereis naar Nederland, in verband met de oesterteelt
— uiteenzetting van de heer Stradiot over de huidige toestand van de hygiënische reglementering van garnalen.
— mededeling van de heer Hovart over het gebeurlijk diepvriezen van onze gepelde verse garnalen.
— bespreking van de aanvraag van Rederscentrale nopens het ontsmetten en het ontvetten van visserijvaartuigen. — B

PROEFREIS van de O.369

(vervolg van bladz. 1)

hebben een inhoud van 24.000 liter. Verder is er nog een tank voor drinkwater van 2500 liter en de smeerolietank met een inhoud van 500 liter

Ook voor wat betreft de verblijfmogelijkheid van de bemanning kunnen wij zeggen dat deze zeer praktisch en met het oog op alle mogelijke komfort werden opgevat. Er bestaan zes kooien met ieder een individuele verlichting tafel, kassen, laden enz.

Voor wat de voortstuwing betreft kunnen wij zeggen dat de O.369 «Koningin der Engelen» uitgerust is met een Bolnes dieselmotor van 250 PK bij 430 toeren per minuut. De keerkoppeling van het merk Brevo is voorzien van een reduktie 2 op 1.

De schroef is van het merk Lips het is een vierbladige bronzen schroef van 1.90 meter doormeter

Op de topas, een riemschijf voor de aandrijving van de vislier met een vermogen van 55 PK en een kabelkapaciteit van 1155 meter staaldraad.

In de brug staat een hydraulische stuurinrichting, terwijl 't vaar tuig verder voorzien is van de meest moderne navigatie-instrumenten.

Tenslotte kan betreffende de verlichting aan boord 't volgende gezegd worden Voor de verlichting van de navigatietoestellen zijn dynamo's voorzien van 110 V en 24 V en voor de verwarming van de verblijven een toestel voor verwarming bij middel van warme lucht en een ventilator voor de zomerperiode.

1963 WORLD FISHING exhibition

EARLS COURT - LONDEN - 27-31 MEI

Gaat gelijktijdig door met het F.A.O.-kongres in verband met het vistuig te Londen.

Al diegenen die aan de internationale visserijbedrijvigheid verbonden zijn, of deze industrie dienen worden vriendelijk uitgenodigd deel te nemen aan :

Deze tentoonstelling, uitsluitend opgericht voor reders, uitbaters, patroons, schippers, technici, agenten, beheerders en beroepslieden, opzoekingsdeskundigen, zeevaartingenieurs en fabrikanten, zal een overzicht geven van de laatste konstrukties van vissersvaartuigen, motoren, visserijuitrustingen, zeevaartbenodigdheden, en de diensten aangeboden door de konstrukteurs en fabrikanten over de gehele wereld.

Georganiseerd door vissers voor vissers, en uitsluitend voorbehouden aan die personen die verbonden zijn aan de internationale visserijbedrijvigheid en zij die deze industrie dienen, zal deze ekspositie de grootste en tevens de meest volledige zijn die door deze industrie tot op heden werd opgericht.

Omzeggens alle konstruktielanden ter wereld zullen aldaar vertegenwoordigd zijn, terwijl de tentoongestelde objekten een strikt funktioneel karakter zullen hebben, in overeenstemming met de dagelijkse taak die de visserij is weggelegd.

Buiten de specialiteiten van het allerhoogste belang welke door bouwers van vissersvaartuigen, scheepsmotoren, visserij- en scheepsuitrusting zullen tentoongesteld worden, betekent de behandeling van sleepnetten voor de visserij op halve diepte, de bodemnetten en pelagische netten, toevertrouwd aan de zorgen van een deskundige, een uitzonderlijke attraktie.

De tentoonstelling van deze modellen in hun eigen omgeving zal van internationaal belang zijn, en eksposeert voor de eerste maal de meest recente sleepnetten, ontworpen door de verschillende visserijstaten over de gehele wereld.

Deze ekspositie staat onder het peterschap van de « London Chamber of Commerce », « The British Trawlers' Federation », « The Fisheries Organisation Society LTD. », « The Herring Industry Board », « The White Fish Authority », en « World Fishing », het Internationaal visserijtijdschrift.

WORLD FISHING exhibition

EARLS COURT LONDON 27-31 MAY 1963

Door het invullen en terugsturen van nevenstaand formulier verkrijgt U de verzekerde ontvangst van gunstkaarten voor deze belangrijke tentoonstelling. De inrichters verheugen zich, U in mei a.s. te mogen ontvangen.

G

RESERVATIEFORMULIER VOOR GUNSTTICKETTEN

Terug te sturen naar : COMMERCIAL EXHIBITIONS LTD
St. Richards House
Eversholt Street,
LONDON N.W.1 ENGLAND

Aantal ticketten ..... **Maatschappij** .....

Adres .....

.....

Aard van uw handel ..... **Positie** ..... **Datum** .....

Aanduiden indien u onze tussenkomst wenst voor de schikkingen van reis en hotel.

Wij bevestigen slechts ontvangst van dit formulier op het ogenblik dat wij de reservatieticketten zullen ontvangen hebben.

Voor intern. gebruik **WFG** **AR** **WFT** **SBBT** **C**

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—

Het marktbeeld was in de voorbije week ongeveer hetzelfde als dat van de vorige weken. Zeer veel tong die de markt blijft overspoelen en die steeds aan redelijke prijzen verkocht worden. De uitvoerders houden er de prijs in zodat de opbrengsten zeer renderend blijven. Voor de niet tongenvissers was het over het algemeen verre van vet en voor de meeste IJslanders zelfs bepaald slecht.

De prijs voor de ronde vis is de ganse week zeer laag gebleven met vooral witte kabeljauw aan lage prijzen. Rode zeebaars was merkelijk goedkoper dan gewoonlijk en koolvis werd slechts afgenomen aan opvangprijzen.

De belangstelling op de markt was maandag het grootst en woensdag veruit het kleinst. Zelfs de zaterdag worden er tegenwoordig meer kopers aangetroffen dan de woensdag. Ook zaterdag kregen we inderdaad een redelijke tongenaanvoer hetgeen een welkome ontlasting betekende voor de maandagmarkt. Deze was evenals trouwens de andere dagen, nog meer dan verzadigd en de tongenrapers kenden eens te meer een zeer zware week.

Om met de IJslanders te beginnen, alleen maandag en dinsdag kwamen er schepen van deze visgrond verkopen met maandag het grootste aantal : zeven. De aanvoer bedroeg in totaal 7.675 bennen. Het grootste deel van deze vangsten bestond uit kabeljauw, koolvis, en rode zeebaars. Al deze soorten werden maandag het minst slecht verkocht al waren toen de prijzen al ver van schitterend. De uitslagen waren voor de meeste schepen niet renderend. In vergelijking met wat voor de westvissers momenteel wordt besomd zijn het zelfs zeer slechte resultaten. Wanneer deze laatste schepen echter het zout in hun pap niet verdienen boekten de IJslanders mooie cijfers zodat ieder zijn beurt krijgt. Dat is tenslotte maar billijk.. Drie schepen van de Noordzee met redelijk omvangrijke vangsten. De prijzen waren er echter niet naar dat de opbrengsten zouden renderend zijn en zodoende bleven de drie schepen onder het renderend peil. Alles bijeen was het een slechte week voor deze schepen ondanks het feit dat we volop in de vasten zitten. Maar wie tong eet, eet geen kabeljauw.

Kanaalvis was zeer schaars want maandag en dinsdag kregen we telkens maar een vangst van die visgrond. De prijzen voor kanaalvis waren zeer goed met voor keilrog en soldaten zelfs zeer hoge prijzen. In totaal 700 bennen vis van deze visgrond uit 2 beurten.

En dan kregen we de rest allemaal van de west. Nagenoeg 50 schepen die voor een aanvoer zorgden van 3800 bennen vis en zowat 340.000 kilo tongsortering. Deze aanvoer was verdeeld over drie dagen met dinsdag als grootste aanvoerdag. De nieuwe regeling gaf geen voldoening en dit door het feit dat er van medewerking vanwege de lossers geen sprake was. Deze waren immers overeengekomen de slips uit te rapen en te zorgen dat er minder ijs in de manden was.. Alles bleef evenwel bij woorden hetgeen marktopstoppingen veroorzaakte en het werk weer op de schouders legde van één kategorie : de tongenrapers van de afslagkantoren. Deze mensen zijn nu ongeveer aan het einde van hun krachten hetgeen wel niemand kwalijk nemen zal. Integendeel hoe deze mensen het nog zo lang uithouden is zohaast een wonder. Als deze aanvoer nog lang aanhoudt en de medewerking van de lossers blijft uit, dan zullen de reders uiteindelijk niet anders kunnen dan hun vangsten in drie soorten klasseren. Hoe onaangenaam dit voor de handel ook zou zijn Biezondere omstandigheden vereisen evenwel biezondere maatregelen.

Vermelden we tenslotte nog dat de aanvoer van sprot op dinsdag weer biezonder omvangrijk was en dat deze kustschepen toch weer iets konden verdienen in de voorbije week. Dank zij die grote vangsten zullen zij er wel nieuwe moed op gekregen hebben waardoor zij verdre zullen blijven uitvaren. De hoedanigheid van de sprot is niet meer prima maar een groot gedeelte wordt door de uitvoerders opgekocht. Zolang die er weg mee weten kunnen onze mensen in zee gaan.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	2-3-1963	4-3-1963	5-3-1963	6-3-1963
Tongen, grote — Sole, grosse	26,20-33,20	27,2033,60	27,—-34,—	24,40-32,60
3/4 tongen — 3/4 sole	25,20-27,40	27,20-29,—	25,20-29,80	21,80-25,20
Bloktongen — Sole moyenne	26,40-28,60	29,40-30,60	25,—-29,60	22,80-25,60
Voor-kleine — Petite	26,60-28,60	27,60-30,—	25,80-27,40	22,20-25,40
Kleine — Toute petite	21,60-23,20	22,20-24,80	22,20-21,—	18,—-20,40
Tarbot groot — Turbot gros	40,—-49,—	49,—-57,80	52,—-55,60	41,—-55,60
Middel — Moyenne	18,—-36,—	38,—-40,—	44,—-47,—	38,—-43,—
Kleine — Petite	11,—-17,—	14,4032,—	14,—-19,—	15,—-18,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	5,—	5,— 5,40	5,—	5,—
Grote iek — Grosse	5,—	5,—- 8,—	5,—- 8,—	5,—- 5,80
Kleine iek — Petite	5,—	8,20-10,—	5,—-10,—	5,— 7,—
Iek 3e slag — 3e sorte	5,10- 6,20	9,60-11,—	5,—-10,—	5,—- 6,—
Platjes — Toute petite	4,—- 4,20	4,—- 5,40	3,60- 7,80	4,— 4,50
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	14,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	5,—-10,20	7,80-15,—	4,40-14,20	4,40-13,—
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	6,—- 9,—	5,— 7,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	9,—-10,—	11,—-16,50	9,—-14,—	12,—-16,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	5,60-11,—	6,40-12,—	8,—-10,—
Hozemondahmme — Baudroie	.....	36,—	33,60	.....
Wijting — Merlan	6,— 7,—	7,—- 8,—	3,20- 7,80	4,J- 5,40
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	15,—-22,—	19,80-21,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	5,—-11,—	7,60-10,—	7,—-10,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	20,—	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	19,20-24,80	18,—-24,—	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	7,—	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	3,— 3,60	2,20
Heilbot — Flétan	.....	.....	46,—	.....
Koolvis — Colin	.....	7,40	6,—- 6,60	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	4,60	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	10,60	11,—	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....

ZATERDAG : STIJGENDE TONGENPRIJZEN

Evenals de voorgaande weken kregen we op deze zaterdagmarkt een behoorlijke aanvoer. Een aanvoer die weliswaar zeer eenzijdig was en uitsluitend door op de West vissende vaartuigen werd aangevoerd. Op de West betekent momenteel zoveel als op tongen vissende schepen. Zodoende kregen we weer een aanvoer van ongeveer 40.000 kilo tongen, gelost door zeven schepen.

Dat deze tongenaanvoer op zaterdag de handel zeer gelegen komt kan wel worden opgemaakt uit de stijgende prijzen die tegenwoordig op de zaterdag worden betaald. Naar de handelaars verklaren is het hun, dank zij deze spreiding van de aanvoer, mogelijk beter te konkurreren met de Nederlanders op de franse markt. Zij zijn hier inderdaad dichter bij deze markt en kunnen dus in geval van voldoende aanvoer hun waar voor de Nederlanders aan de man brengen. De prijsstijging die zaterdag laatst

EN VISMIJNECHO'S

kon genoteerd worden bevestigt deze uitleg. In dezelfde zin ware het misschien wel van belang indien ook op donderdag en vrijdag tongen zouden aangevoerd worden. De prijzen zouden er volgens de handel niet onder lijden. Misschien krijgen we daar deze week de bevestiging nog van, dit dan door het feit dat er een maksimum gesteld werd van 90.000 kilo die normaal kunnen gesorteerd worden in de gewone sorteringen.

De prijsstijging die op het einde van de woensdagmarkt van vorige week voor de kleinere sorteringen werd ingezet hield aan en voor de totale tongenaanvoer dooreen genomen noteerden we een gemiddelde prijs van nagenoeg 26 F per kilo. Het waren vooral de kleinere sorteringen die stegen en waar deze veruit het meest aangevoerd worden hebben ze ook de grootste invloed op de gemiddelde prijs.

De bijvangsten waren niet bijzonder groot en vooral samengesteld uit de gewone soorten van die visgrond: platvis, rog, gullen en wijting. Platvis werd nogal goedkoop verkocht, roggen kregen middelmatige prijzen die toch ook lager waren dan op een gewone verkoopdag. Hier zou dus wel enig verlies kunen geleden worden voor de produktie wanneer in de naweek wordt verkocht. Gullen kregen redelijke prijzen terwijl wijting opnieuw duurder was tijdens de vorige dagen. Alles bijeen was het wel een goede dag voor de zeven schepen die besommingen boekten die begrepen waren tussen de 129.180 F voor de O.254 en de 268.680 F voor de O.34.

MAANDAG: REKORDOPBRENGSTEN

Blijkbaar is de vasten deze week voorgoed ingetreden want de visprijzen waren voor praktisch alle soorten zeer goed. Tongen kregen nog iets betere noteringen dan zaterdag, dit dan dank zij vooral de stijging die genoteerd werd voor de kleine soorten. De tongenvangsten waren nog groter dan de vorige weken en sommige schepen brachten het tot 10.000 kilo en zelfs 11.000 kilo. Dat hierdoor zeer renderende en nooit gekende opbrengsten op het bord kwamen zal niemand meer verwonderen. Maandag noteerden we niet alleen de rekordvangst van de West, dit door de O.82 die 11.700 kg tong en 270 B. vis loste, maar ook de hoogste opbrengst ooit van deze visgrond genoteerd: 428.000 F. Om de IJslanders jaloers te doen worden. Tongen werden zeer goed verkocht en kregen verder stijgende prijzen zodat nu al een flink gemiddelde werd bereikt. Vooral de soorten bestemd voor de uitvoer werden flink verkocht. IJslandse vis kreeg zo'n beste prijzen en koolvis was zelfs bepaald goedkoop. Deze schepen kregen dan ook geen renderende opbrengst bijeen. De aanvoer was evenals de vorige weken tamelijk eenzijdig aangezien nu weer vooral westschepen aan de afslag verschenen.

KLEINE IJSLANDSE VANGSTEN

We kregen maandag niet minder dan zeven IJslanders aan de afslag hetgeen een aanvoer van nagenoeg 5.800 bennen vis vertegenwoordigde. De kleine IJslanders losten zeer beperkte vangsten die bovendien tamelijk goedkoop verkocht werden. De grote schepen brachten grote vangsten binnen die varieerden van 1.500 naar 1.850 bennen. Deze vangsten waren zeer eenzijdig en bestonden voornamelijk uit koolvis en rode zeebaars. Koolvis kreeg zeer lage prijzen en moest zelfs herhaaldelijk aan de opvangprijs worden verkocht. Voor rode zeebaars kregen we lagere prijzen dan gewoonlijk want de prijs daalde hier tot onder de 400 F per ben. Dit keer was de vangst nochtans aangekondigd zodat de invoerders geen reden hadden om dergelijke soort uit het buitenland te betrekken. Kabeljauw werd aanvankelijk goed verkocht en noteerde zelfs tot 670 F per ben, achteraf daalden deze prijzen. Blauwe leng werd goed verkocht terwijl hondstong bepaald duur kan genoemd worden. De opbrengsten waren tenslotte zeer regelmatig, en in vergelijking met de uitslagen van de West genoteerd, bepaald slecht. De hoogste uitslag was voor de O.85 die na een lange reis nog een puik verzorgde vangst loste en hiervoor 736.000 F besomde. De laagste uitslag was voor de 0.239 die 187 duizend 735 F boekte.

SCHAARSE AANVOER VAN DE NOORDZEE

Eén vangst slechts van de Noordzee, dewelke werd aangevoerd door de O.292. Dit vaartuig loste ongeveer 380 bennen en besomde hiervoor 183.000 F. Deze opbrengst was zeker niet renderend vooral dat het hier ook geen korte reis betrof. De witte kabeljauw kreeg geen bijzonder schitterende prijzen en noteerde als topprijs nauwelijks 800 F. Steenschol was duur en kreeg tot 1.100 F per ben.

Kanaalvarianten waren al even schaars want ook van deze visgrond kregen we maar een schip aan de afslag. Het betrof hier de O.215 die toch een bevredigende resultaat kon bereiken met 207 duizend F. De vangst was goed gevarieerd en alle soorten werden renderend verkocht. Zo kregen soldaten (rode knorhaan) tot 1.000 F per ben, keilrog haalde boven de 1.200 F per ben en de andere roggen kregen eveneens flinke prijzen. Kanaalvis die wegens het drukke bevissen van de West zeer schaars wordt aangevoerd is alleszins zeer gevraagd. Of er echter veel schepen daarom naar het kanaal zullen trekken en de tongenvangsten er voor laten is een andere vraag die wel onmiddellijk kan beantwoord worden. Vooreerst moet er zeker niet meer vis van die visgrond worden verwacht.

STEEDS MEER TONGEN

Dertien schepen kwamen maandag van de West hun vangst verkopen, hierbij was er evenwel een schip van de kust met een niet noemenswaardige vangst(in vergelijking met de rest). De totale tongenaanvoer die uitsluitend door deze schepen werd binnengebracht bedroeg nagenoeg 95.000 kilo, iets meer dan volgens de nieuwe overeenkomst kan gesorteerd worden. De sorteerders konden overigens niet volgen en dit niet alleen wegens de grote aanvoer. Alle tongenschepen lagen maandag inderdaad achter elkaar zodat de markt bijzonder snel verliep. Zodoende moesten twee beurten worden voorbij gegaan en werd eerst de overblijvende IJslandse vis verkocht. Dit keer was de verkoop echter vroeger gedaan dan vorige week al werd toch weer tot na 13 uur verkocht.

In strijd met de overeenkomst werd door de rapers van de lossersploegen aan de tafels niet veel naar het ijs gekeken en werden bijna in het geheel geen slips uitgeraapt. Zij kwamen bijgevolg tekort aan hun gegeven woord zodat de eigenlijke rapers niet op tijd klaar waren. Het was dus in zekere zin best dat er niet meer dan de overeengekomen waren gelost zoniet zouden deze weer ongesorteerd verkocht geworden zijn, met het verlies natuurlijk niet voor de lossers maar voor de reders. Er kon worden vastgesteld dat er nog zeer veel ijs in de bennen was hetgeen het uitzoeken eveneens bemoeilijkte. Hopelijk zal er in het vervolg meer aandacht besteed worden aan het rapen aan de tafel.

Ondertussen werden flinke opbrengsten geboekt door de tongenvissers die zeer ruime vangsten losten. De bijvangsten werden eveneens zeer vlot verkocht met stijgende prijzen voor wijting, zeehond, rog en klein platvis. Wijting noteerde inderdaad tot 390 F per ben, zeehond haalde de 390 F, roggen stegen tot 700 F per ben. Platvis moest nog slechts in zeer geringe mate worden opgevangen en dan nog uitsluitend het groot platvis, de platen. Voor de kleinere sorteringen is de prijs tot boven de 500 F opgelopen. De laagste (?) opbrengst was maandag voor de N.730 die 144.000 F besomde, de hoogste was voor de O.82 met 428.000 F. De meeste schepen (8) bleven boven de 250.000 F en dit na reizen van 8 naar 12 dagen. Voor velen zal dit tongenseizoen een flink hart onder de riem betekenen.

DINSDAG: DALENDE PRIJZEN

Evenals verleden week noteerden we op de tweede verkoopdag dalende prijzen voor bijna alle vissoorten. Vooral de ronde vis kreeg een ferme deuk en witte kabeljauw werd spotgoedkoop verkocht. Ook de IJslandse vissoorten waren goedkoper en de tongen, eens te meer in grote overvloed op de markt, waren ook één frank tot twee F per kilo goedkoper. Toch bleven de opbrengsten nog ruim renderend en de westvissers kwamen weer met dikke reizen uit de bus. De totale tongenaanvoer bedroeg dinsdag nagenoeg 100.000 kilo zodat er wel meer moest gesorteerd worden dan overeengekomen. Het kon dan ook niet anders, te meer dat de lossers weer geen slips uitraapten en er nog veel ijs tussen de tongen zat. Voor de tongensorteerders is het ongetwijfeld een gedenkwaardige tijd waarvan ze geen te beste herinnering zullen meedragen. Voor deze mensen is het nu immers een zeer lastige periode en steeds meer van deze sorteerders worden ziek. Voor hen mogen die grote tongenvangsten ongetwijfeld voorbij zijn.

MINDER IJSLANDVIS

Nog maar twee IJslanders die samen voor ongeveer 1.800 bennen vis zorgden. De kleine IJslander bracht een zeer kleine vangst in de afslag waarbij nog wat kreefjes. Deze konden de reis evenwel niet goed maken en voor de O.459 zal het ongetwijfeld rap moeten verbeteren. De andere IJslanders, de 0.80 bracht een iets kleinere vangst op de markt dan de grote IJslander van dezelfde rederij die maandag verkocht. De vangst was iets meer gevarieerd maar alle soorten werden goedkoper verkocht. Zodoende werd het ook voor dit schip geen renderend resultaat al zal die 629.000 F wel volstaan om de meeste kosten te dekken.

NOORDZEEVIS OOK AAN DALENDE PRIJZEN

Twee Noordzeeschepen kwamen dinsdag hun vangst verkopen. De ene vangst was merkelijk groter dan de andere maar de witte kabeljauw werd zeer goedkoop verkocht. Waar bij de marktinzet voor deze soort toch nog tot 700 F werd betaald haalde dezelfde soort op het einde van de markt geen 600 F meer. Dit is werkelijk een zeer ontmoedigende prijs vooral nu het toch in de vastenperiode is. De mensen verkiezen klaarblijkelijk allemaal tongen boven kabeljauw en ongelijk kunnen we ze niet geven. Toch maakten deze schepen nog betere resultaten dan de IJslanders van dezelfdde grootte want voor die schepen waren de prijzen nog lager en de vangsten kleiner. De O.333 zette een prachtige vangst kabeljauw in de markt maar besomde slechts 249.000 F. Andere soorten als koolvis, leng en schelvis werden eveneens zeer goedkoop verkocht. Alleen steenschol kreeg goede prijzen.

IETS LAGERE TONGPRIJZEN

Nog een twaalftal westschepen die samen voor een aanvoer van nagenoeg 100.000 kilo tong zorgden samen met een bijvangst van in totaal 1.000 bennen vis. Deze bijvangst bestond voornamelijk uit platvis, rog, kabeljauw, gullen en wijting. De tongprijs was aanvankelijk nog op het peil van de vorige dag met toch een lichte daling van de kleinste soorten. Nadien bleven

(Zie vervolg blz. 11)

Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 28 feb tot en met 6 maart boden er 69 schepen van de west en kust hun vis aan. Deze vaartuigen waren niet langer dan van 2 tot 7 zeenachten in zee. Opnieuw zeer verse vis en van uitstekende kwaliteit. De meeste aangevoerde vis waren natuurlijk tongsoorten, in mindere mate pladijs roggevis en rode vis. De opbrengsten lagen opnieuw zeer hoog en deze week is opnieuw een zeer renderende geworden. De 179.200 kg aangeboden tongen werden afgenomen voor de duuste, aan prijzen van 30 tot 32 F, de kleine soorten schommelden tussen de 31 en de 15 à 23 F voor de slips. Deze totale kilogram tongen werden verkocht voor een totaal bedrag van 4.215.200 F, de gemiddelde prijs was 23,81 F over de ganse week. De tarbot was door elkaar genomen beter in trek dan de vorige week en schommelde tussen de 50 à 62 F het kg. Alleen op de dinsdagmarkt werden renderende prijzen betaald voor de kabeljauw en de gullen, van 20 tot 22 F en van 15 tot 18 F. Bij de overige verkoopdagen lag de prijs, voor deze eerste tussen de 15 en de 18 F. Alleen op de maandagmarkt gaf de wijting, zowel grote als kleine van 8 tot 9 en van 5 tot 6. De andere marktdagen brachten toch ook nog van 5 tot 6 en van 4 tot 5 F voor de kleine op. De weinige pladijsssoorten haalden ongeveer dezelfde prijzen als de vorige week. Alleen de prijs van de kleine pladijs (eiers lag iets hoger). Van 5 tot 8 voor de grote en middenslag, en van 7 tot 14 voor de 3de slag. De zeer matige aanvoer van roggevis haalde prijzen op die lagen tussen de 8 en de 14 F voor de grote roggen en van 5 tot 9 F voor de halve mans. Keilroggen werden er praktisch niet aangevoerd. Totale aanvoer : 179.2000 kg tongen en 1710 bennen vis brachten 5.132.410 F op.

KUSTVISSERIJ

De opbrengsten voor de meeste schepen van deze slag waren zeer hoog, wat deze week biezonder opviel was, dat verschillende van deze vaartuigen in verhouding hogere besommingen haalden dan de grotere.

GARNAALVISSERIJ

Deze week werden door 31 vangsten 8.523 kg binnengebracht voor een totaal bedrag van 531.953 F. De prijzen die er voor betaald werden lagen zeer hoog en schommelden van 51 tot 75 F het kg. De opbrengstcijfers die geboekt werden, waren werkelijk prachtig, zodat er in twee zeenachten door de Z.475 van reder Fr. Bonny voor 55.780 F besomd werd.

DONDERDAGMARKT

De aanvoer op deze verkoopdag bestond hoofdzakelijk uit tongen, de weinige andere vis was wijting, en pladijs. De acht schepen boden ongeveer 15.900 kg tongen aan, deze werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 27 en de 32 F voor de grote soorten en van 33 tot 23 F voor de kleinere soorten. De kleinere soorten waren, inderdaad, duurder dan op de vorige marktdag. De tarbot haalde van 51 tot 54 F het kg. De wijtingsoorten brachten het van 4 tot 6 voor de grote. De pladijsssoorten waren iets in prijs afgenomen, de grote en de middenslagpladijs tot 5 F, de 3de slag haalde tot 11 F en de meiers 4 F en voor de ongegutte tot 6 F. De opbrengsten lagen tussen de 38.920 F voor de Z.445 en de 69 550 F voor de Z.454. De kleinere schepen haalden van 45.650 F voor de Z.45 tot 74.990 F voor de Z.499.

ZATERDAGMARKT

Opnieuw cirka 15.000 kg tongen op de markt en zeer weinig vis, aangebracht door een achttal grote en kleine vaartuigen. Deze werden afgenomen aan lagere prijzen dan op de donderdagmarkt, dan toch wat betreft de kleinere soorten, de duurste haalden tot 28 F de kleine soorten schommelden tussen de 28 en de 17 F voor de slips. De tarbot in prijs gedaald van 46 tot 50 F. Daar de aanvoer van pladijs zeer klein was, werden deze door elkaar verkocht grote en kleine pladijs. De roggevis die werd aangeboden haalde van 9 F voor de grote roggen tot 7 F voor de halve mans De besommingen waren renderend van 51.240 voor de Z.463 tot 102.160 voor de Z.570. De kleinere brachten het van 18.910 voor de Z.512 tot 26.310 F voor de Z.240

MAANDAGMARKT
Kleine aanvoer

De aanvoer op deze verkoopdag was zeer klein, een vijftal schepen van 3 tot 7 zeenachten en een drietal dagvisers, losten hun vis. De vangsten bestonden hoofdzakelijk uit tongen, de bijvangsten bestonden uit wijting en pladijsssoorten, praktisch geen kabeljauw, gullen en roggen. De 17.320 kg tongen aan betere prijzen afgenomen dan de vorige week, de duurste tongen, de grote en kleine brachten het tot 32 F, de kleinere soorten schommelden tussen de 26 en de 21 F voor de slips. De gemiddelde prijs was 27,66 F. De tarbot werd vlotter afgenomen dan de voorbije week, zij brachten van 50 tot 56 F het kg op: De kabeljauw en de gullen waren eveneens beter in trek, zij haalden van 15 tot 18 en van 11 tot 14 F voor de middengullen. Zowel de grote als de kleine wijting kreeg zeer renderende prijzen, van 8 tot 9 en van 6 tot 8 F. De weinige pladijssoorten brachten het van 7 tot 8 voor de grote en middenslag, de 3de slag van 11 tot 14 en de ongegutte meiers tot 7 F. De roggen in kleine mate aangevoerd haalden van 9 tot 10 voor de grote en van 6 tot 7 voor de halve mans. De opbrengsten schommelden tussen de 109.750 voor de Z.68 en 158.640 F voor de Z.556. De kustvissers haalden van 6110 voor de Z.785 tot 52.040 vaar de Z.233.

DINSDAGMARKT
Veel tongen
Weinig vis

De markt werd op deze dag gevoed door 24 vaartuigen. De zeenachten lagen tussen de 3 en de 7. De tongenvangsten waren zeer groot. Zij schommelden tussen de 1000 en 9000 kg samen ongeveer 60.730 kg Deze werden in vergelijking met de markt van gisteren aan lagere prijzen afgenomen. De duurste waren opnieuw de grote soorten, van 27 tot 30 F, de kleinere soorten schommelden tussen de 27 en 18 à 19 F voor de slips. De tarbot lag hoger dan gisteren, de aanvoer was ook groter, van 50 tot 62 F. De kabeljauw en de gullen werden vlot afgenomen van 20 tot 22 en van 15 tot 18 F voor de schone gullen. De wijtingsoorten, in prijs gedaald van 5 tot 6 F voor de grote en van 4 tot 5 voor de kleine. Tamelijk grote aanvoer van pladijssoorten voor dewelke renderende prijzen werden betaald, van 5 tot 8 voor de grote en middenslag en van 14 tot 12 F voor de 3de slag. De roggevis bekwam goede prijzen, van 11 tot 14 F voor de grote roggen en van 8 tot 9 F voor de kleine mans. De besommingen waren winstgevend voor alle vaartuigen van 97.900 F voor de Z.444 tot 254.630 F voor de Z.542, in vijf zeenachten, hij loste daarvoor 9000 kg tong en 50 bennen vis. De overige opbrengsten lagen tussen deze twee. De kleinere vaartuigen moesten ook niet onder doen zip haalden van 28.210 F voor de Z.450 tot 99.350 voor de Z.506 en dit in vier zeenachten.

WOENSDAGMARKT

Dalende prijzen

Een 21-tal schepen brachten vis aan. Zij waren van drie tot vijf zeenachten in zee, dus opnieuw zeer verse vis. Spijtig genoeg werden de verschillende vissoorten zo vlot niet afgenomen als de vorige dagen. Door de zeer grote tongenaanvoer werd de verkoop tweemaal stilgelegd, om de vislossers toe te laten de vis te sorteren. De markt eindigde dan ook vrij laat nl. rond 2.30 uur. De tongen waren in prijs gedaald, de duurste evenwel nog 30 F, maar de overige soorten waren in prijs verminderd. Zo kwam de gemiddelde prijs te liggen rond de 21 F hetgeen een kleine vier frank minder is dan gisteren. De tarbot lag rond dezelfde prijs van gisteren van 50 tot 62 F De kabeljauw en de gullen waren opnieuw in prijs gedaald alhoewel de aanvoer niet zeer groot was. van 15 tot 18 en van 10 tot 15 F voor de gullen. De wijting van 5 tot 6 voor de grote en van 4 tot 5 vor de kleine. De pladijssoorten waren eveneens in prijs gedaald 5 tot 7 F voor de grote en van 8 tot 11 F voor de 3de slag. De roggevis in het begin van de markt kreeg renderende prijzen, en haalden naar het einde van de markt veel minder van 8 tot 11 F voor de grote roggen en van 5 tot 7 F voor de halve mans. De cijfers die geboekt werden lagen lager dan gewoonlijk maar toch nog winstgevend. De de hoogste besomming deze dag bracht het tot 158.770 F dit was ook bereikt. De kustvissers haalden in verhouding hogere opbrengsten van 58.900 F voor de Z.466 tot 90.040 F vor de Z.508 deze laatste in vijf zeenachten — FR

Reuzenopbrengst voor de O. 82 « St-Antonius »

Dat de wonderen nog niet de wereld uit zijn is vorige week maandag andermaal bewezen in de Oostendse vismijn. Inderdaad de O.82 van reders Hennaert Emiel en Pieter slaagde erin een vangst aan te voeren van 11.600 kg tong en ruim 250 bennen vis, die het ronde sommetje van 428.970 F opbracht.

De O.82 «St.-Antonius» had de Oostendse vissershaven verlaten met bestemming naar de visserijgronden van de «West» op donderdag 21 februari jl. met de volgende bemanning : schipper-eigenaar Hennaert Pieter; motorist Velghe August; matrozen Eerebout Georges, Rigaux Willy en Eyland Gerard

In de loop van de zaterdagnamiddag jl. werd dan opnieuw de Oostendse haven aangedaan met 'n vangst bestaande uit 11 600 kg tong en 250 bennen vis. Maandag werd deze vangst verkocht en dit bracht zo maar eventjes 428.970 F op. Dit betekent meteen een nieuw rekord die wel heel zeker een eindje stand zal houden. Het is inderdaad de eerste maal dat een vissersvaartuig van de «West» een dergelijke besomming weet op te brengen

Het is ten andere niet uitsluitend de O.82 die met de vette brokken ging lopen, want door verscheidene andere eenheden werden eveneens uitzonderlijke hoge opbrengsten verwezenlijkt. Dit zal meteen enkele reders enigszins uit de slop helpen, en hen toelaten de opgelopen achterstand in te halen.

Ondertussen wensen wij aan schipper «Pedro» en zijn bemanning van harte geluk, evenals «Miel» die nu misschien een nieuwe brommer zal kunnen kopen — B

WIE OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN VAN HET VISSERIJBEDRIJF neemt een abonnement op HET VISSERIJBLAD

Datum	Vangsten	Kgr	F.	Min.	Max.	Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

2-3	7	51.250	1.158.140
4-3	22	486.550	5.902.064
5-3	15	306.400	4.530.225
6-3	18	158.800	2.971.860
	62	**1.003.000**	**14.562.289**

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

2-3	10	15.855	15.855

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

28-2	8	21.523	464,690			21,59
2-3	8	22.490	440.270			19,57
4-3	8	28.090	597.200			21,26
5-3	24	94.150	1.833.650			19,47
6-3	21	98.320	1.796.600			18,20
	64	**264.573**	**5.132.410**			

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

28-2	2	59	3.956	64,—	69,—	67,02
2-3	7	1.201	83.028	62,—	75,—	69,13
4-3	14	4.876	311.833	59,—	72,—	63,95
5-3	4	1.675	89,352	51,—	55,—	53,92
6-3	4	712	43.784	59,—	63,—	61,63
	31	**8.523**				

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

28-2	8	15.910	417.140			26,69
2-3	8	14.918	378.430			25,14
4-3	8	17.326	484.500			27,66
5-3	20	70.313	1.528.870			25,66
		179.200	1.406.260			21,30
			4.215.200			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

4-3	12	54.128	739.968
6-3	8	62.560	685.717

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

DONDERDAG, 28 FEBRUARI 1963

Z.400	4	1800	20	57.330
Z.541	3	2000	20	67.830
Z.430	4	1200	20	54.240
Z.443	3	1500	10	38.920
Z.45	4	1400	10	45.650
Z.199	4	2300	25	74.990
Z.466	5	2100	20	56.180
Z.454	3	1500	10	69.550
				464.690

ZATERDAG, 2 MAART 1963

Z.570	6	3500	20	102.160
Z.468	3	1200	10	35.010
Z.417	4	2000	10	69.500
Z.437	3	1800	10	36.830
Z.240	3	1000	10	26.310
Z.472	5	2500	60	79.760
Z.463	4	1800	30	51.840
Z.512	2	250	20	18.910
				440.270

MAANDAG, 4 MAART 1963

Z.785	1			6.110
Z.556	8	4200	70	158.640
Z.233	3	1000	30	52.040
Z.471	7	4000	50	142.000
Z.560	4	3000	50	120.730
Z.68	7	3000	50	109.750
Z.485	1			3.430
Z.751	1			4.500
				597.200

DINSDAG, 5 MAART 1963

Z.454	4	4000	20	122.200
Z.251	3	900	10	38.410
Z.444	4	3000	20	97.900
Z.557	7	7000	40	198.550
Z.561	3	3500	40	109.360
Z.817	3	1800	10	55.240
Z.450	3	900	10	28.210
Z.54	3	1200	15	46.570
Z.54	3	1200	15	46.570
Z.449	7	4000	30	119.980
Z.523	4	2800	40	85.660
Z.506	4	2900	40	99.350
Z.467	4	2900	40	88.680
Z.447	3	2500	20	66.090
Z.430	3	2000	20	56.100
Z.542	5	9000	50	254.630
Z.550	4	3000	20	79.430
Z.725	3	900	10	32.700
Z.404	4	1600	10	43.430
Z.479	3	900	10	35.460
Z.501	3	1400	20	42.490
Z.22	4	1600	20	51.380
Z.524	3	1500	10	39.660
Z.45	3	1000	10	38.540
Z.535	1			3.600
				1.833.650

WOENSDAG, 6 MAART 1963

Z.544	5	5000	20	158.770
Z.764	5	2000	30	62.980
Z.568	4	5000	20	113.220
Z.495	5	2500	30	93.610
Z.409	4	1800	30	69.790
Z.460	5	4300	30	120.130
Z.508	5	3000	20	90.040
Z.122	5	3300	20	104.460
Z.541	5	3000	20	78.960
Z.477	5	2300	30	80.100
Z.538	5	2300	30	68.470
Z.466	3	2300	30	58.900
Z.458	5	5400	40	158.530
Z.540	5	6400	60	132.850
Z.452	5	8000	20	153.670
Z.30	5	3000	30	73.250
Z.453	4	4500	30	65.640
Z.548	5	4300	20	42.790
Z.514	5	3300	20	64.940
Z.510	5	4800	20	119.370
Z.410	1			6.130

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	4-3-1963	5-3-1963
Grote schelvis	14,—20,—	16,—20,—
Middelmatige schelvis	7,—14,80	9,20-11,40
Kleine schelvis	7,60-10,—	8,60-16,60
Kabeljauw	8,40-11,—	7,—11,80
Gullen	4,80- 9,—	5,20- 7,80
Wijting	4,20- 8,—	4,— 6,40
Schaat	18,60-19,—	———
Zeebaars	7,60- 8,60	5,40- 8,60
Leng	8,—13,40	10,—12,80
Schartong	4,40- 9,—	6,40- 8,—
Heilbot	19,20-53,—	20,60-64,—
Koolvis	4,20- 8,60	5,— 6,60
Hondstong	9,60-13,—	8,60-10,20
Zeewolf	7,80- 8,80	8,—11,40
Platen	———	———

MARKTBERICHTEN

	NIEUWPOORT		ZEEBRUGGE		
	4-3-1963	6-3-1963	4-3-63	5-3-63	6-3-63
Grote tong — Grosse sole	27—28	27—28	30	27-30	23-24
Bloktong — Sole moyenne	24—25	23—24	27-28	26-29	22-23
Fruittong — Sole 3/4	24—25	20—22	28-30	26-28	22-23
Schone kleine tong — Petite sole	24—25	13—21	30-31	28-29	23-26
Kleine tong — Toute petite sole	20—22	15—18	30-31	26-29	21-24
Grote tarbot — Turbot gros	50	50	50-56	50-62	50-62
Middelm. tarbot — Turbot moyen	40—42	40—41	29-30	25-30	25-30
Varia — Divers	17—25	17—20	25-30	25-30	25-30
Griet — Barbue	15—22	14—20	18-25	15-20	15-20
Pieterman — Grane vive	—	—	—	—	—
Grote pladijs — Grosse plie	5— 6	5	7 8	5- 8	5- 6
Middelm. pladijs — Plie moyenne	6— 7	5— 6	7- 8	5- 8	6- 7
kleine pladijs — Petite plie	5— 6	4	11-14	12-14	7-11
Deelvis — Portion	—	—	10-12	11-12	7-11
Kabeljauw — Cabillaud	20—22	—	15-18	20-22	15-18
Gul — Petit cabillaud	10—14	13—15	11-14	15-18	10-15
Keilrog — Raie radiée	—	—	—	—	—
Rog — Raie	8—10	6	9-10	11-14	8-11
Tilten	6— 7	6	6-8	10-12	6- 8
Scherpstaarten	4— 6	4— 5	9-11	8- 9	7- 8
Halve man	—	—	6- 7	8- 9	5- 7
Grote wijting — Gros merlan	5— 6	2— 4	8- 9	5- 6	5- 6
Kleine wijting — Petit merlan	3— 4	3— 4	6- 8	4- 5	4- 5
Bot — Flet	—	—	—	—	—
Schar — Limande	8— 9	7—10	—	—	—
Zeehaai — Aiguillat	—	—	—	—	—
Zeehond — Chien de mer	8— 9	6— 7	4- 5	3- 5	4- 6
Robaard — Grondin rouge	—	—	5- 6	—	—
Knorhaan — Grondin	4— 5	3— 4	—	—	—

GENT
van 23 feb tot 1 maart 1963
(per kg)

Tongen 34 50-80; v-kleine 60; Tarbot grote 120; midd. 90; kleine 40; Schol grote iek 30-38; kleine iek 25-28; Schelvis midd. 50-66; Rog 44-68; Kabeljauw 50-72; Gullen repen 66; Hozemondhamme 74; Wijting 20-24; Makreel 25-28; Rode knorhaan 28-32 Zeebaars repen 50-68; IJle haring 22-26; Haringhaai gepeld 40-60; Heilbot 90; Zonnevis 50; Zalm 220; verse garnalen 56-100; gepelde garnalen 220-280

BRUSSEL
van 23 feb tot 1 maart 1963
(per kg)

Tongen 3-4 65-90; v-kleine 65; Tarbot grote 130; midd. 95; kleine 60; Griet midd. 92; kleine 50; Schol grote iek 34-40; iek 3de slag 25; Schelvis midd. 60-75; Rog vlerken 55-72; Kabeljauw 55-75; Wijting 24-30; Makreel 27-35; Zeebaars repen 60-75 Heilbot 100; gepelde garnalen 240-290 F

OOSTENDSE MARKT IN CIJFERS

ZATERDAG, 3 MAART 1963

WEST			Tong	
Z.425	5	40	5000	138.740
N.710	1	7	500	18.260
O.267	6	10	6000	163.190
O.34	9	40	9100	268.680
O.191	9	40	7100	206.760
O.254	12	60	4400	129.180
O.105	9	30	7200	223.540

MAANDAG, 4 MAART 1963

IJSLAND				
O.296	22	1500	—	531.063
O.324	16	550	—	217.035
O.250	16	450	—	168.083
O.85	20	1900	—	736.006
O.217	16	450	—	196.602
O.282	16	500	—	187.845
O.239	18	475	—	187.735
NOORDZEE				
O.292	16	380	—	183.830
KANAAL				
O.215	15	330	—	207.860
WEST			Tong	
O.175	9	140	7200	250.780
O.87	10	40	9400	288.190
O.193	9	30	7800	254.610
N.730	7	130	3400	144.850
N.210	8	130	5400	216.610
O.284	10	200	10000	353.460
O.82	10	250	11600	428.970
O.225	8	50	6000	205.020
O.109	10	80	8600	286.200
N.763	7	50	6000	200.970
O.35	15	100	8100	270.780
O.38	11	80	9100	315.640
O.261	2	10	200	12.340

DINSDAG, 5 MAART 1963

IJSLAND			Kreeft	
O.80	17	1600	—	629.420
O.459	17	250	1000	105.395
NOORDZEE				
O.228	16	350	—	184.540
O.333	16	500	—	249.620
WEST			Tong	
O.127	8	100	7900	251.970
O.131	10	130	8000	274.760
O.214	10	80	10900	315.300
O.160	10	100	8500	276.790
O.156	10	140	12300	371.080
N.276	9	140	7500	230.660
O.115	10	120	11200	340.820
O.120	10	100	8100	239.430
O.135	8	50	6200	208.740
O.132	10	60	7500	239.820
O.287	10	50	11000	326.640
O.532	5	20	2300	67.310
MINCH				
O.286	14	360	—	136.670

WOENSDAG, 6 MAART 1963

WEST			Tong	
O.231	10	200	800	270.090
O.249	6	80	8700	269.910
N.732	6	80	3400	111.495
O.266	5	20	1800	52.210
Z.543	10	80	10500	304.540
N.762	7	60	5500	151.395
O.77	5	40	4500	118.430
O.66	8	100	12000	319.640
O.116	2	20	1600	53.020
O.69	6	80	9000	238.050
O.166	10	100	5200	154.560
O.268	8	20	7500	196.470
N.728	4	100	3500	112.680
N.750	6	60	4000	115.230
O.185	8	60	6500	163.470
Z.201	5	20	3200	109.300
O.153	4	10	2500	65.950
O.119	7	50	—	19.450
O.196	7	30	3500	103.780

Uitvaarten der vissersvaartuigen uit Oostendse haven

DONDERDAG 28 februari

O.317, IJsland
O.242, IJsland
O.124, Noordzee
O.147, West
O.348, West
Z.405, West
Z.274, West
N.761, West
O.283, West
O.346, West
Z.597, West
O.457, West
B.603, West
O.174, West
O.151, West
Z.581, West
O.185, West
O.192, West
O.153, West
Z.547, West
Z.419, West
O.326, West

VRIJDAG, 1 maart

N.209, West
O.127, West
O.247, West
O.279, West
O.142, West
O.102, West
O.312, West
O.148, West
O.305, West
Z.25, West
O.265, West
Z.212, Noordzee

ZATERDAG, 2 maart

O.294, IJsland
O.218, West
O.345, West
Z.190, West

MAANDAG, 4 maart

N.730, West
N.763, West
N.210, West
O.165, West
O.34, West
O.112, West
O.191, West
O.105, West
O.329, West
O.102, West
N.737, Nieuwpoort West

DINSDAG, 5 maart

N.276, Nieuwpoort West
O.254, West
O.243, West
Z.425, West
O.193, West
O.267, West
O.109, West
O.82, West
O.87, West

WOENSDAG, 6 maart

N.762, West
O.116, West
Z.201, Zeebrugge West
N.728, Nieuwpoort West
N.732, Nieuwpoort West
N.750, Nieuwpoort West
O.284, West
O.217, IJsland
O.296, IJsland
O.239, IJsland
O.324, IJsland
O.215, Kanaal
O.281, West
O.282, IJsland
O.225, West
O.131, West
O.175, West
O.38, West
N.710, West
O.369, West
O.127, West
O.35, West

Zeebrugse haven

DONDERDAG 28 februari

Z.93, West
Z.407, West
Z.551, West
Z.590, West
Z.226, West
Z.421, West
Z.422, West
Z.443, West
Z.511, West
Z.516, West
Z.539, West
Z.554, West
Z.549, West
Z.558, West

VRIJDAG, 1 maart

Z.562, West
Z.445, West
Z.186, West
Z.526, West
Z.476, West
Z.400, West
Z.559, West
Z.435, West
Z.546, West
Z.420, West
Z.470, West
Z.504, West

ZATERDAG, 2 maart

Z.545, West
O.152, West
Z.530, West
Z.745, West
Z.472, West

ZONDAG, 3 maart

Z.403, West
Z.551, West

MAANDAG, 4 maart

Z.274, West
Z.583, West

Z.580 „POSEIDON" TE WATER GELATEN

Nogmaals richten wij de schijnwerper op de Zeebrugse visserssvloot en dit naar aanleiding van de te waterlating van de Z.580 «Poseidon». Deze had plaats op woensdag 6 maart jl. op de slipway van de Werfkaai. Dit houten vaartuig van het middenslagtype waarvan de kiel werd gelegd op 31-10-62 op de scheepswerf L. De Graeve en Zoon, is van reder Jan Gheselle-Vantorre Marktstraat 9 Heist

Men zal zich herinneren dat de Z.227 «Golvenzang» van deze reder op 12-1-62 in geheimzinnige omstandigheden met man en muis verdween. Het vaartuig dat thans op zijn verdere afwerking wacht heeft volgende voornaamste karakteristieken : lengte 21 m overmeten, breedte op de grootste spant 5,40 m en een holte van 3 m. Het is van hetzelfde type als de op de voornoemde werf gebouwde Z.568 «De Zeespiegel» van reder Constant Pauwaert uit Heist. Het vaartuig zal uitgerust worden met een ABC motor van 145 P.K. te plaatsen door de firma Crombez-Fockenier terwijl Jaumain voor de elektrische installatie zal instaan. Er komt een treuil op van de firma Brusselle uit Nieuwpoort. Verder ook een hydraulische stuurinrichting.

Gehoopt wordt thans het vaartuig in een minimum van tijd zeeklaar te maken. De bovenbouw van het vaartuig staat reeds klaar. Voorzien wordt dat de doopplechtigheid rond einde april begin mei zal kunnen doorgaan.

Intussen bieden we de scheepsbouwer en personeel alsmede de reder onze gelukwensen aan.

Op de scheepswerf L. De Graeve en Zoon zal thans begonnen worden met de bouw van de Z.591 «Dageraad» voor rekening van reder Oscar Rappé uit Heist, die zijn vaartuig de Z.30 «Hubert Elsie» verkocht heeft aan reder Edmond Vandierendonck uit Heist.

VERWACHTINGEN

ZATERDAG 9-3-63
West : O.165, O.147, Z.549, O.15
MAANDAG 11-3-63
IJsland : O.90 ((2600 bennen) O.298, O.216,
Noordzee : O.124, O.335 (500 bennen), Z.212
West : O.148, N.761, O.346, O.235, O.274, N.722, Z.562, Z.558, N.710 O.37, O.326, O.283, O.305, Z.539, Z.559
DINSDAG 12-3-63
IJsland : O.236, O.237
West : Z.25, Z.290, O.279, O.312, N.209, O.112, O.151, O.247, O.345, O.348, N.730, Z.537, O.265 Z.547
WOENSDAG : 13-3-63
IJsland : O.331
Noordzee : Z.212
West : O.254, O.105, N.732, O.218, N.210, O.191, O.102, N.276, O.243 O.193, O.109, O.82, O.87, N.762, O.284, O.267, N.715

MEER VIS AAN LAGERE PRIJZEN IN JANUARI 1963

Nadat we het in een vorige bijdrage hadden over de resultaten per scheepsklasse in de eerste maand van dit jaar, willen we hier even de aanvoer van de verschillende vissoorten onder de loupe nemen en de prijzen die er voor betaald zijn geweest.

Wanneer we de totaalcijfers bekijken van de januarimaand, dan zien we dat er een grotere aanvoer was van visserijprodukten maar dat de gemiddelde prijs die er voor werd betaald merkelijk lager was dan in dezelfde maand van het voorgaande jaar. Oorzaken hiervan waren zeker de barre weersomstandigheden waaronder we de ganse maand te lijden hadden en waardoor de handel niet normaal kon werken. Verder had men de grote aanvoer van de IJslandse visgronden, die vooral kabeljauw binnen brachten waardoor de prijs voor deze vissoort veel lager lag dan vorig jaar. Buiten de bodemvissen, werd er bijna niets meer aangevoerd want haring, sprot en garnaal waren buitengewon schaars.

De totale opbrengst in januari bedroeg 38.715.647 F waar dit cijfer in dezelfde maand van vorig jaar 39.890.300 F bedroeg, een vermindering dus van iets meer dan één miljoen F. Nochtans kregen we een totale aanvoer van 3.515.141 kilo visprodukten waar we verleden jaar slechts 3.380.086 kilo vis op de markt kregen. De gemiddelde prijs daalde bijgevolg van 11,80 F per kilo naar 11 F per kilo. Deze prijsdaling bevestigd dus de algemene indruk dat het jaar 1963 op tamelijk ongunstige wijze werd ingezet.

KABELJAUW DE MEEST GEBRACHTE VISSOORT.

De IJslandvaarders die nochtans niet bijzonder talrijk waren in de januarimaand deden het wat de vangsten betreft, verre van slecht en zetten steeds ruime partijen vis in de afslag. De vangsten waren echter tamelijk eenzijdig en bestonden grotendeels uit kabeljauw, rode zeebaars, koolvis en gullen. Zodoende bleef de gemiddelde prijs voor deze soorten op een tamelijk laag peil en vooral kabeljauw noteerde de ganse maand uitzonderlijk lage prijzen. Voor de IJslandse kabeljauw werd niet minder dan 5 F per kilo minder betaald hetgeen de prijs op 7,81 F bracht waar vorig jaar nog 12,93 werd betaald. Er werd 397 ton grote kabeljauw aangevoerd tegenover slechts 248 ton in 1962. De opbrengst daalde evenwel van 3.215.234 F naar 3 miljoen 109.168 F. Gullen kregen we niet zoveel aangezien er 157 ton gebracht werden, hetgeen toch ook nog meer was dan in de vorige januarimaand toen er slechts 110 ton gebracht werden. De prijs voor gullen was niet zoveel lager dan deze van de kabeljauw aangezien nog 7,21 F werd betaald wat toch ook nog minder is dan de 8,33 F die we verleden jaar kregen.

De Noordzeekabeljauw kregen we niet bijzonder veel maar toch ook weer meer dan vorig jaar want van 140 T steeg de aanvoer tot 144 T. Gullen waren er minder dan verleden jaar dit dan door het feit dat er minder schepen van de Noord kwamen verkopen. Een aanvoervermindering van 239 ton tot 166 ton belette niet dat er nog een lagere gemiddelde prijs werd betaald die inderdaad daalde van 9,87 F naar 8,42 F per kilo waardoor de opbrengst van die gullen daalde van 2.360.950 F naar 1.406.258 F. De prijs die voor witte kabeljauw werd betaald kan niet schitterend genoemd worden, want we kregen nog maar een gemiddelde prijs die 12,44 F beliep hetgeen een daling betekent van ongeveer 4,50 F per kilo ten opzichte van verleden jaar januari.. De opbrengst van die vissoort daalde dan ook aanzienlijk en wel van 2.384.630 F naar 1.796.230 F. Alleszins een slechte kabeljauwmaand, vooral wat de prijs betreft.

REEDS IN JANUARI MEER TONGEN DAN VERLEDEN JAAR.

Nu we sedert enkele weken een werkelijke overstroming kennen van tongen op onze markt, kunnen we er wel even op wijzen, dat die grote tongenaanvoer reeds begon op het einde van de vorige maand toen de haven van Nieuwpoort was dichtgevroren en bijna alle Nieuwpoortse vaartuigen hier kwamen verkopen. Dit was dan ook de reden dat we in januari 1963 meer tongen kregen dan in januari 1962 toen er een aanvoer genoteerd werd te Oostende van 172.680 kilo tegenover 255.331 kilo dit jaar. De gemiddelde prijs is tamelijk sterk teruggelopen en daalde van 47,99 F naar 37,63 F. Toch was de tongenopbrengst nog groter dit jaar aangezien er voor de 255 ton tong een bedrag werd betaald van 9.610.140 F. In januari van vorig jaar bracht de tongenaanvoer 8 miljoen 287.640 F op. Op te merken dat de meest gebrachte tongsoort de kleine sortering was .

Tarbot, de andere fijne vissoort, werd in minder ruime mate aangevoerd op onze markt en zo kregen we nu slechts 26.791 kilo tegen 37.857 kilo vorig jaar. De prijs was nochtans ook lager en bedroeg 32,79 F tegenover 33,96 F vorig jaar. De kleinere aanvoer was dus geen oorzaak van prijsstijging hetgeen misschien ook kan uitgelegd worden door de ongunstige weersomstandigheden en de grote tongenaanvoer. De opbrengst van tarbot daalde van 1.285.620 F naar 878.670 F.

WIJTING, DE ENIGE SOORT DIE DUURDER WERD VERKOCHT.

Het feit dat de Nederlandse vissers een paar weken niet konden uitvaren wegens het barre winterweer dat de schepen vasthield in het ijs heeft de prijs voor de wijting op onze markt voordelig beinvloed. Inderdaad, er werd tamelijk veel wijting door Nederland opgekocht waardoor de gemiddelde prijs voor dit produkt tenslotte zeer voordelig uitviel aangezien een gemiddelde werd bereikt van 6,67 F per kilo tegenover slechts 5,62 F vorig jaar. De totale aanvoer van wijting was kleiner dan verleden jaar en liep terug van 414.370 kilo naar 310.133 kilo in de eerste maand van dit jaar. De opbrengst was dan ook lager, en dit ondanks de betere prijs, en bedroeg 2 miljoen 068.760 F tegenover 2 miljoen 332.139 F verleden jaar.

De aanvoer van koolvis was vorige maand omvangrijker dan in januari van het vorige jaar. Het tamelijk grote aantal kleine koolvissen dat werd aangevoerd was echter wel de voornaamste oorzaak van de lagere gemiddelde prijs die werd betaald voor deze vissoort. Van een aanvoer van 221 ton in jan. '62 gingen we dit jaar naar 291 ton. De opbrengst steeg van 2.195.910 F naar 2.624.520 F gezien de gemiddelde prijs daalde van 9,92 F naar 9 F per kilo. Het spreekt vanzelf dat de overgrote meerderheid van deze vissoort door de IJslanders werd aangevoerd.

WEINIG BELANGSTELLING VOOR ROGGEN.

De roggenaanvoer was in de voorbije maand merkelijk groter dan vorig jaar. De grote westvangsten van de laatste weken van de maand zijn hier zeker niet vreemd aan. Hoe het ook zij, het is even waar dat de prijzen voor roggen gedurende de ganse januarimaand zeer laag gebleven zijn gezien een gemiddelde werd bereikt van 9,31 F per kilo waar de minimumprijs voor deze soorten op 4,40 F en 6 F ligt. De tamelijk grote aanvoer van keilrog doet de prijs van deze soort evenwel dalen waardoor het prijspeil van verleden jaar, 11,05 F, niet meer kon bereikt worden. We kregen een roggenaanvoer van 237 ton tegenover 220 ton vorig jaar, de opbrengst was ondanks deze meer-aanvoer nog lager en liep terug van 2.441.580 F naar 2 miljoen 207.840 F.

IJslandse schelvis kregen we in ruimere mate dan verleden jaar doch ook hier was de prijs lager en werd slechts 10,76 F gemiddeld betaald tegenover 12,33 F verleden jaar. De aanvoer steeg van 162.923 kilo naar 177.363 kilo terwijl de opbrengst terugliep van 2.010.260 F naar 1.909.960 F. Noordzeeschelvis was bijzonder schaars want er werd slechts 11.672 kilo aangevoerd van deze soort tegen 30.829 kilo verleden jaar. De opbrengst liep dan ook terug van 330.710 F naar 115.390 F. Een alles behalve schitterende bilan voor deze soort.

De « andere soorten » tenslotte werden ruim meer gebracht want van 873 ton in jan. 1962 kregen we er nu 1.104 ton. De gemiddelde prijs voor al deze soorten samen daalde van 12,26 F naar 9,29 F maar toch kregen we nog een grotere opbrengst aangezien we nu 10.261.012 F noteerden in plaats van 8.931.558 F in jan. '62. De voornaamste soorten die in deze andere soorten begrepen zijn, zijn wel rode zeebaars, elng, steenholk, haai, zeehond en mieden.

Voor bodemvis kregen we tenslotte een opbrengst van 38 miljoen 561.538 F tegenover 39.209.029 F vorig jaar met een gemiddelde prijs die daalde van 12,16 F naar 10,98 F en een aanvoer die steeg van 3.223 ton naar 3.510 ton.

De rest van de opbrengst ging naar haring, sprot en garnaal, ieder met een zeer klein deel. Slechts 36 kilo garnaal en slechts 4.700 kilo haring, dit is wel een triestige bilan voor een maand waar we vroeger ruime haringvangsten mochten noteren. De garnaalvisserij kon niet bedreven worden wegens het al te slechte en te koude weer. Hopelijk zijn de komende maanden veel beter, iets wat blijkbaar het geval zal zijn, te oordelen naar de eerste weken van februari.

NOORSE WALVISEXPEDITIE UITGEVALLEN.

Gemeld wordt dat de vier Noorse walvisexpedities naar de Zuidpoolgebieden op 9 februari, dit is na 60 dagen jagen, in totaal 131.725 barrels walvistraan en smeerolie in hun tanks hebben kunnen bijeenkrijgen.

Slechts drie van de expedities jagen op het ogenblik verder. De vierde, het oude fabriekschip « Sir James Clark Ross » is naar Kaapstad gevaren voor herstellingswerkzaamheden. Het oude vaartuig liep beschadigingen op aan de romp vanwege het ijs. Het is mogelijk dat het niet meer zal jagen.

Van de Noorse produktie bestond 97.000 ton uit walvistraan. Tijdens de laatste veertien dagen die aan de 9de februari voorafgingen was de produktie 24.290 barels walvistraan en 3.370 barrels smeerolie. De « Sir James Clark Ross » trok zich reeds voor deze periode terug uit de walvisjacht.

N.732 „O.L. VROUW VAN VLAANDEREN" VERKOCHT

De N.732 «O.L. Vrouw van Vlaanderen» van reder Vercoutter Rafael uit Nieuwpoort werd zopas verkocht aan zijn zoon Vercoutter Gabriël waardoor reder Vercoutter Rafaël thans nog vier eenheden in uitbating heeft. De verkochte eenheid is een houten vissersvaartuig van 39.57 Bruto-ton voor een nettotonnage van 8.19 ton. Het vaartuig werd gebouwd in het jaar 1934 op de scheepswerf Hillebrandt te Oostende, en heeft een kiellengte van 17 meter, en breedte van 5,35 meter en een holte van 9 voet. In 1955 werd een nieuwe motor ingebouwd van het merk A.B.C. van 120 PK. In 1949 werd het vaartuig volledig nagezien.

Wij wensen aan zoon Vercoutter een goede en winstgevende uitbating — B

Staatseksamens

Werving van matrozen-timmerlieden

In de loop van het tweede kwartaal 1963 wordt een vergelijkend eksamen ingericht voor de toelating tot de proeftijd, met het Nederlands als voertaal, met het oog op de aanwerving van drie matrozen-timmerlieden, ten behoeve van de Zeegroep der Kust

Worden toegelaten,
de kandidaten die aan de volgende voorwaarden voldoen;
Belg en van het mannelijk geslacht zijn;
Van onberispelijk gedrag zijn;
De burgerlijke en politieke rechten genieten;

Aan de voorschriften der militiewetten voldaan hebben;
Minstens 21 jaar oud zijn en de leeftijd van 40 jaar niet bereikt hebben op 1 maart 1963. Deze laatste leeftijdsgrens wordt op 45 jaar gebracht voor de kandidaten, die aanspraak maken op het bepaalde bij artikel 8 van de wet van 3 augustus 1919 en 27 mei (prioriteitsrechten bij het begeven van openbare betrekkingen)
De door de reglementen gevergde lichamelijke geschiktheid bezitten, (kategorie 6 van het K.B. van 30 maart 1939, minimum gestalte 1,60 meter)

De aanvragen tot deelneming aan de eksamens, gesteld op het daartoe bestemde formulier, dat door de postkantoren wordt afgeleverd en waarop postzegels voor een totaal bedrag van 80 F dienen geplakt te worden, tot kwijting van het inschrijvingsrecht moeten, onder gefrankeerde omslag, ten laatste op 25 maart 1963, op het Vast Wervingssekretariaat, Belliardstraat 10 te Brussel 4, toekomen.

Werving van een hulpelektrieker voor onderhoudswerken

Eveneens ten behoeve van de Zeegroep der Kust wordt in de loop van het tweede trimester een vergelijkend eksamen voor toelating tot de proeftijd, met het Nederlands als voertaal, ingericht met het oog op de werving van één hulpelektrieker.

Worden toegelaten ;
de kandidaten die aan de volgende voorwaarden voldoen :
Belg zijn en van het mannelijk geslacht
Van onberispelijk gedrag zijn
De burgerlijke en politieke rechten genieten;
Aan de voorschriften der militiewetten voldaan hebben;
Minstens 18 jaar oud zijn en de leeftijd van 40 jaar niet overschreden hebben op 1 april 1963. Deze laatste leeftijdsgrens wordt op 45 jaar gebracht voor de kandidaten die aanspraak kunnen maken op het bepaalde bij artikel 8 van de wet van 3 augustus 1919 en 27 mei 1957 (prioriteitsrechten bij het begeven van openbare betrekkingen).
De door de reglementen gevergde lichamelijke geschiktheid bezitten (kategorie 6 van het K.B. van 30 maart 1939)
Minstens in het bezit zijn van een eindstudiegetuigschrift dat betrekking heeft op elektriciteit en dat afgeleverd werd, hetzij door een leerwerkplaats (A4) hetzij door 'n middelbare avondvakschool (B6/B2), hetzij door een lagere nijverheidsschool (B5), hetzij door een lagere avondvakschool (B6/B5) ingericht, gesubsidieerd of erkend door de Staat.

Eksamenvakken :
Mondelinge en praktische proef over beroepskundigheden
Mondeling gedeelte
1) Elektriciteit : Beginselen betreffende elektrische verlichtings- en drijfkrachtinstallaties. Gelijk- en wisselstroommotoren. Dynamo's
)) Beoordeling der materialen : voornaamste kenmerken waaraan men de hoedanigheden en de gebreken der elektrische apparaten en der elektrische konstruktiematerialen herkent.

Praktisch gedeelte :
Maken en aanbrengen van kabelklem : ontmantelen verbinden en solderen van kabels.

De hulpelektriciens voor onderhoudswerk genieten een jaarlijkse bezoldiging gaande van 61.600 F tot 77.200 frank bij tweejaarlijkse verhogingen

Zij ontvangen bovendien een met het indekscijfer schommelende bijslag die thans 2,5 t.h. van de wedde bedraagt, zomede andere reglementaire toeslagen. Voormelde basisbezoldiging ondergaat evenwel een zekere afhouding voor de personeelsleden die de leeftijd van 21 jaar nog niet hebben bereikt.

De aanvragen tot deelneming aan de eksamens gesteld op het daartoe bestemde formulier, dat door de postkantoren wordt afgeleverd en waarop postzegels voor een totaal bedrag van 80 F dienen geplakt te worden, tot kwijting van het inschrijvingsrecht, moeten onder gefrankeerde omslag, ten laatste op 5 april 1963 op het Vast Wervingssekretariaat, Belliardstraat 10, te Brussel 4, toekomen en vergezeld gaan van een door het gemeentebestuur of de schooloverheid voor eensluidend verklaard afschrift van het vereiste studiegetuigschrift.

Bijzondere omstandigheden vergen bijzondere maatregelen

De aanhoudende buitengewone tongenaanvoer (die nog ruimer lijkt te worden) heeft het stadsbestuur of beter het vismijnbestuur, in overleg met alle betrokkenen, er toe aangezet bijzondere maatregelen te nemen. Deze maatregelen waren er ten zeerste nodig om een regelmatig verloop van de verkoop te waarborgen en zijn dus zeker gepast.

Men was zinnens de tongen nog slechts in vier soorten te sorteren, grote, middenslag en kleine sortering en slips. De tongenrapers, die zeer beperkt in aantal zijn, konden immers de zeer grote tongenaanvoer niet langer de baas. Dit voorstel stuitte echter op het verzet van de handelaars die hierdoor verplicht zouden geweest zijn de tongen zelf verder te sorteren in hun pakhuizen en door hun personeel. Zij konden geen mensen vinden om dit te doen. Vervolgens werd de vraag gesteld aan de vislossers om de tongen in drie soorten te rapen maar ook zij waren hiermede niet akkoord omwille van het grote werk zodat alles tenslotte zou genog een tijdje zo voortduren want niet alleen de reders maar ook de handelaars, de lossers en allen die er bij betrokken zijn verdienen nu een flinke boterham, we mogen wel zeggen een taart.

Tenslotte zal het vismijnbestuur er streng op waken dat de verschillende tongenbeurten op tijd gelost worden en dit volgens het onlangs uitgevaardigde reglement dat bepaalt dat de eerste vijf beurten om 12 u, de volgende vijf om 13 uur en zo verder moeten beginnen met het lossen zodat de tongenrapers op tijd kunnen beginnen. Als alles wordt nageleefd en iedereen doet wat hij moet doen dan zal het heel zeker niet meer voorkomen dat de verkoop in het honderd loopt zoals dat vorige week het geval was. Iedereen heeft er baat bij dat hij de reglementen naleeft.
bleven zijn zoals het was. Nadien is er evenwel toch een akkoord bereikt en wel als volgt:

De lossers zullen de slips uitrapen op losserstafel en zorgen dat er minder ijs in de bennen terechtkomt. Dit zal het werk van de tongenrapers zeker al een flink stuk verlichten. Verder zullen de aanvoeren geregeld worden in die zin dat er slechts een 90.000 kilo per dag (de maximum hoeveelheid die normaal kan gesorteerd worden door de tongenrapers) zal uitgezocht worden in zes soorten. De reders zullen bij het binnenkomen in de vissershaven verwittigd worden wanneer zij met hun vangst de 90.000 kilo overschrijden waarbij dan aan hen wordt overgelaten of zij hun vangst al dan niet nog zullen lossen. Dit zal dan op hun verantwoordelijkheid geschieden in die zin dat zij de kans lopen dat hun tongen niet meer zullen gesorteerd worden en dus dooreen zullen verkocht worden. De schepen die niet meer lossen zullen dan de eersten zijn voor de volgende dag.

Een andere maatregel is dat de schippers hun echte vangst, op 10% na, zullen moeten opgeven bij het binnenkomen in de haven zodanig dat men een beter houvast heeft bij het bepalen van de hoeveelheid te lossen tongen. Nu gebeurde het immers dat sommige schepen 2.000 kilo meer losten dan opgegeven.

Er werd tevens beslist dat de verkoop elke dag om 7 u 30' zal beginnen, ook op de laatste drie dagen van de week waar tot nu toe slechts om 8 u 30' werd begonnen. Er zal ook op de vrijdag een tongenverkoop worden ingericht, voor zover dit nodig mocht zijn.

Wie had vóór een paar maanden ooit kunnen denken dat men de tongenaanvoer tot 90 ton per dag zou moeten beperken om het mogelijk te maken een normale sortering te krijgen. Het mag echter

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

Lossen van tongen

De massale aanvoer van tongen heeft vanzelfsprekend voor gevolg dat zich bepaalde moeilijkheden voordoen, waaruit vertraging in het normale verloop voortspruiten.

Het is op dergelijke ogenblikken dat elke schakel in de ganse cyclus de taak welke hij te vervullen heeft 100% zou moeten waarnemen.

Zulks is nu het geval niet en we moeten vaststellen dat de vislossers hun taak, welke ze normaal moeten vervullen, niet ter harte nemen.

Wij wensen onze leden-reders erop te wijzen dat de vislosploegen betaald worden door de reders en dientengevolge in dienst zijn van de reders. Het is aan de reder er mede voor te zorgen dat de **visrapers** hun werk zouden doen zoals het behoort, en de vislossersbazen in die zin opdracht te geven.

De leden-reders worden verzocht bij de vislossersbazen aan te dringen dat zou **geraapt** en niet gevaagd worden en dat zo mogelijk de kleine tongen aan de tafel zouden uitgehaald worden.

Verder meldt ons het vismijnbestuur dat het overtollige ijs na het lossen en sorteren door de zorgen van de reder moet weggedaan worden. Indien zulks niet geschiedt zullen de Stadsdiensten het nodige doen, maar voor rekening van de reder.

We kunnen ons niet onthouden onze spijt uit te drukken over de houding welke de vislosploegen aannemen. In plaats van een kleine inspanning te doen en iets meer te geven dan hun normale werk is, negeren ze gewoonweg het verzoek hun normale taak te vervullen.

In dergelijke omstandigheden is het dan ook niet te verwonderen dat Rederscentrale in overweging zal nemen de organisatie van het vislossen zelf in handen te nemen.

Oostendse Vismijnecho's

(Vervolg van bladzijde 5)

die kleinere soorten voortdalen zonder dat die prijsdaling evenwel katastrofale afmetingen aannam. De gemiddelde prijs bleef schommelen rond de 25 F per kilo hetgeen toch nog beter is dan de prijs die vorige week werd betaald. Tarbot kreeg goede prijzen, de kleine soorten bleven evenwel goedkoop. Wijting werd verkocht aan dalende prijzen die zelfs tot het opvangpeil terugvielen. Voor roggen bleven de prijzen middelmatig met toch een dalende neiging. Platvis moest meer worden opgevangen dan maandag hetgeen wel zijn oorzaak kan vinden in het feit dat de meeste leurders halverwege de tweede verkoopdag al de vismijn hebben verlaten. Dit kan men vooral merken aan de prijzen voor de kleine vissoorten. De opbrengsten bleven evenwel nog zeer renderend en schommelden van 67.310 F voor de O. 532 naar 371.000 F voor de 0.156. Niet minder dan 6 van de 12 schepen besomden boven de 250.000 F en dit na reizen van 8 tot 11 dagen.

WOENSDAG: UITSLUITEND WESTVISSERS

Nog zeventien schepen op de laatste verkoopdag, evenals vorige week kwamen deze schepen allemaal van de tongenvisserij bij uitstek; de west. In totaal waren er dan ook opnieuw rond de 100.000 kilo tong op de markt. Waar er opnieuw niet de minste hulp werd gegeven door de lossers aan de tafel konden de tongenrapers het werk niet meer aan, hetgeen wel niet verwonderlijk is. Als het zo voortgaat en de lossers weigeren verder hun medewerking of hun goede wil dan zal er toekomende week nog veel meer gesukkeld worden. Verschillende van deze tongenrapers zijn zo stilaan aan het einde van hun krachten gekomen en er zullen er volgende week verschillende zijn die de pijp aan maarten geven. Ook de handel zou er zich bij moeten neerleggen dat er momenteel, nu de omstandigheden toch zeer uitzonderlijk zijn, dat er maar in drie of vier soorten gesorteerd wordt. De meeste tongen worden immers in de pakhuizen van de meeste handelaars nog eens heruitgezocht. Een beetje goede wil, dat tot nu ontbrak, zou hier veel kunnen verhelpen en zou tevens een normale gang van zaken in de hand werken waar nu iedere dag de verkoop moet onderbroken worden omdat sommige beurten onmogelijk kunnen klaar zijn. Ondertussen werden op de laatste verkoopdag van deze week, dalende prijzen genoteerd en dit voor alle soorten. De tongenprijs daalde tot het peil van verleden week woensdag en zelfs nog iets lager, zodanig dat nog maar een gemiddelde werd bereikt van rond de 22 F per kilo. De andere vissoorten waren eveneens merkelijk goedkoper en zo werd platvis meestal opgevangen, werd alleen voor grote rog nog een renderende prijs betaald terwijl ook gladroggen nog afnemers vonden. Voor wijting waren de prijzen teruggevallen tot het minimum met nog slechts 200 F voor de grote sortering en 150 F voor de kleine. Zeehond kreeg betrekkelijk renderende prijzen die tot bij de 450 F opliepen. Opmerkelijk is dat de laatste week zeer weinig zeehond en bijna geen haai werd aangevoerd.

De opbrengsten waren voor alle schepen nog zeer renderend al hadden sommige reders met de vangst die ze losten wel een hoger cijfer verwacht. Toch blijven de resultaten zeer goed want ze schommelden van 53.020 F voor de O.116 naar 319.640 F voor de O.66. Dit laatste schip zette de grootste tongenvangst in de afslag en loste er 12.464 kilo.

NOG VEEL TONG TE VERWACHTEN

Naar het zeggen van schippers en vissers die woensdag verkochten zijn er voor volgende week nog veel tongen te verwachten. De vangsten blijven zeer groot en verdienen die mensen tegenwoordig een schone frank, ze moeten er hard voor zwoegen. Toch wordt verwacht dat de tongen, indien het weer verder warm blijft, de komende weken toch sterk zal verminderen, iets wat vooral de tongenrapers goed nieuws zullen vinden. Voor de meeste schepen is het ondertussen een gouden tijd geweest en verschillende reders zullen zich behoorlijk aan die tongenvangsten hebben kunnen optrekken. Hopelijk zullen de andere maanden van dit jaar niet al te slecht worden.

REKORDVANGST VOOR DE 0.66

Woensdag verkocht de O.66 «Roi Leopold» van reder Omer Lambrecht. Dit schip zette de grootste vangst tongen in de markt ooit aangevoerd. Er werden inderdaad 12.464 kilo tong gelost. Wat meer is, deze vangst werd bereikt in zeer korte tijd: acht dagen, hetgeen dus neerkomt op een dagelijkse vangst van nagenoeg 1.550 kilo. Wat dit aan werk meebrengt voor de bemanning die iedere tong moeten gutten kunnen we ons moeilijk voorstellen. In elk geval blijft er bijna geen tijd over om te slapen. Deze schepen varen met vijf man en hiervan moet er dan voortdurend een man in de brug blijven zodat al het werk op dek door vier man moet worden geklaard. Als deze mensen momenteel goed verdienen dan moeten we het hun zeker niet misgunnen.

ZIJ HADDEN PECH...

SCHROEFDEFEKT

De Z.559 «Gudrun» waarover schipper Alfred Vlietinck het bevel voert, beoefende de visserij op 50 mijl ten NNW van Zeebrugge. Tijdens het wegzetten van de korre is het kuiltouw in de schroef geslagen en men lukte er niet in deze los te maken. De schipper zag zich aldus verplicht sleephulp in te roepen en het was via Radio Oostende dat de staatssleepboot «Zeehond» verwittigd werd, die het vaartuig naar Oostende op sleeptouw nam.

DRAAD IN SCHROEF

Bij het bedrijven van de garnaalvangst sloeg de korre van de Z.439 «Venus» vast aan een onder water zittend voorwerp. Bij pogingen om los te komen, sloeg de veiligheidsstaaldraad in de schroef en bleef er rotsvast in zitten. Schipper E Vandierendonck riep via de radio de Z.446 «Dolfijn II» op. Gerard Vandierendonck, schipper van dit laatste vaartuig, nam de sleep aan die behouden te Zeebrugge aankwam.

AANVARING TE ZEEBRUGGE

Terwijl de Z.460 van reder Devinck Jozef in de Zeebrugse vissershaven gemeerd lag werd het vaartuig aangevaren door de Z.408 van Ackx Germain. Hierbij werd schade berokkend aan de BB achtersteven van eerstvernoemd vaartuig — B

OPSLEPING Z.452 DOOR Z.540

Terwijl de Z.452 van reder Falleyn Romain de visserij bedreef werd plots een hevige schok gevoeld op het achterschip. Verondersteld werd dat met de schroef op een zich onder water bevindend voorwerp gestoten werd. Onmiddellijk werd de sleephulp ingeroepen, en de Z.540 van reders Beernaert en Dobbelaere sleepte het defekte vaartuig de haven van Zeebrugge binnen. Aldaar werd het vaartuig op de bank gezet, waar vastgesteld werd dat één schroefblad was afgeslagen. — B

KORRE IN SCHROEF

De Z.793 «Irena« van schipper Richard Couwhyser diende opgesleept te worden door de Z.248 «Willy» van schipper Maurice Carron. Ter garnaalvangst op 40 mijl NNW van Zeebrugge is de stuurboordkorre bij het inhalen vastgeslagen. Dit had als bevolg dat de bakboordkorre in de schroef draaide. Radio-telefonisch werd daarna om sleephulp naar Zeebrugge verzocht.

NOG SCHROEFDEFEKT

Op cirka 45 mijl NW van Zeebrugge bij het veranderen van visgrond, voelde men een harde schok aan boord van de Z.785 «Santa Maria», schok die door het achterschip ging. Vervolgens begon het vaartuig abnormaal te schudden. Schipper Maurice Deschrijver veronderstelde op een onder water zittend voorwerp gelopen te zijn. Hij deed een radio-telefonische oproep naar de Z.45 «Anne-Marie» die het vaartuig naar Zeebrugge opsleepte

AANVARING MET BOEI

Terwijl de N.788 van reder Calcoen André naar de thuishaven terugkeerde kwam het vaartuig in aanraking met een boei, waardoor deze laatste schade opliep. Het vaartuig zelf onderging weinig schade. Naar men beweerde zou deze boei niet branden, waardoor de Nieuwpoortse eenheid ermede in aanvaring kwam. Naar wij konden vernemen zou dit tenandere niet de eerste maal zijn dat een boei waarvan het licht niet brandde aangevaren werd. Toen werd evenwel van dit feit geen melding gemaakt, waardoor de zaak zonder gevolg bleef.

Tenslotte vernamen wij dat nog verscheidene andere boeien geen lichtseinen meer geven, of op weinig na totaal leeg gebrand zijn. Op een halve mijl S.E. van de bedoelde boei ligt een wrakboei met een groen licht. Dit licht is evenwel derwijze zwak dat het slechts vanop een afstand van 100 meter zichtbaar is.

Wij durven hier dan ook, in naam van de vissers, en teneinde alle ongelukken te vermijden, bij de betrokken overheid aandringen opdat aan deze toestanden zonder verder uitstel zou verholpen worden — B

SPROTVANGERS NAMEN PASSENDE MAATREGEL

Dinsdag jl. kenden we een nieuwe sprotaanvoer. Inderdaad, hadden de vijf hierna vermelde koppels gezorgd voor een totale aanvoer van ongeveer 45.000 kg O.628-O.177, O.84-O.10, O.490-O.49. O31-O.36, O.263-O.39.

Hiervan werden 170 bennen opgevangen aan 1 F, terwijl de resterende kwantiteit werd opgevangen aan 2.50 F. Dit maakt natuurlijk dat de sprotvangers hun opbrengsten zagen varieren naargelang de opvangprijs. Met het oog hierop, en in overeenstemming met de afslagers werd dan ook de maatregel getroffen om de prijs te delen, zodat de vijf koppels een gelijke prijs bekwamen voor hun sprot.

Wij houden eraan dit kenbaar te maken, opdat zou mogen blijken dat mits wat goede wil en verstandhouding ook minder gunstige toestanden in het reine kunnen getrokken worden. — B

Gewonde zeelieden

Roger Vervaecke van Zeebrugge matroos-motorist aan boord van de Z.462 werd met de rechterduim tussen de deur van het kookhuis gekneld waardoor hij voor één week werkonbekwaam is.

Tijdens het binnenzetten van de visborden van de Z.560 bezeerde matroos Leon Vantorre van Zeebrugge zijn linker middenvinger Hij bekwam eveneens een week werkonbekwaamheid.

Bij het splitsen van staaldraad werd Hubert Keukelinck van Heist matroos aan boord van de Z.559 gewond aan de linkerhand. Hij is voor 14 dagen werkonbekwaam.

Georges Gheselle van Heist matroos van de Z.453 werd tijdens het binnenhalen van de korre gekwetst aan de midden- ringvinger en rechter knie waardoor hij voor 14 dagen werkonbekwaam is.

Raymond Snauwaert van Heist schipper-eigenaar van de Z.104 gleed uit aan dek van zijn vaartuig en bezeerde zich ernstig met de rechter hand aan een schop die aan dek lag.

Tijdens het reinigen van vis sneed motorist Edmond Russauw van Heist aan boord van de Z.470 in zijn linker hand. Hij is acht dagen werkonbekwaam.

LAND VAN MIJN HART

TV-uitzending over Blankenbergse vissers

Op woensdag 20 maart a.s. te 20.15 uur wijdt de Vlaamse TV een uitzending aan de Blankenbergse vissers.

De visserij te Blankenberge behoort enigszins tot het verleden. De kleine haven heeft voor de vissers haast geen betekenis meer. Vroeger was het anders.. toen Zeebrugge nog niet bestond. Er leven nog enkele Blankenbergse vissers die graag oude herinneringen ophalen. In deze radiomontage die V. Arickx samenstelde spreekt dr L. Danhieux over de geschiedenis van de Blankenbergse visserij, vertelt dhr. J. Rau over scheepstypen, en horen wij nog een zeilmaker en natuurlijk de vissers zelf die vertellen over hun goede, oude tijd.... toen er nog ingewikkelde «Blankenbergse rekeningen» gemaakt werden.

PAKETBOTENDIENST OOSTENDE-DOVER

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 10-3-63 tot 16-3-63

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :
alle dagen te 10 uur en te 15 uur
Afvaarten uit Dover :
alle dagen te 11 en te 16 (1) uur
(1) vervoert ook auto's.

CAR-FERRYS

Afvaarten uit Oostende :
Dageijks te 12 uur
- Op 16-3-63 bijkomende afvaart te 1 uur z

Afvaarten uit Dover :
Dagelijks te 11 u. 45.
- Op 15-3-63 bijkomende afvaart te 23.30 uur

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

Aktie «Wie doet wat»

Zoals medegedeeld in het Visserijblad van 8 februari jl. werden in het kader van de Aktie «Wie doet wat ? » gratis visbedelingen ingericht vanaf 3-2-63. Deze visbedelingen werden een tiental dagen geleden stopgezet.

In totaal werd 13.006 kg uitgedeeld voor een totale waarde van 58.047 F

De bedelingen grepen plaats te :

Oostende : in totaal	3.1000 kg
Stene :	300 kg
Bredene :	300 kg
Jabbeke :	500 kg
Nieuwpoort :	950 kg
Lombardsijde :	200 kg
Oostduinkerke :	287 kg
Ramskapelle :	195 kg
Zeebrugge :	700 kg
Heist :	600 kg
Brugge :	4000 kg
Knokke :	1274 kg
Blankenberge :	600 kg
Totaal :	13.006 kg

Ter financiëring van deze aktie zal de heer De Ramee een bedrag ter beschikking stellen van 8 à 10.000 F. Het overige zal door de Rederscentrale zelf gefinancieerd worden.

Ter uitvoering van de aktie werd belangloos medegeholpen door :
— Rederij Seghers
— Firma La Couronne
— Transport Van Damme
— Froid Industriel
— Frigorifères du Littoral
— Firma Gekiere
— Firma Constandt

Buiten deze visbedelingen heeft Rederscentrale nog een bedrag van 2500 F ter beschikking gesteld voor het helpen van enkele garnaalvangers welke nood hadden.

Oostduinkerke aan de eer

OPENLUCHT-VISSERIJMUSEUM IN 1963 !

De lezers zullen reeds een en ander vernomen hebben over het projekt van de V.V.V. Oostduinkerke om, in samenwerking met het gemeentebestuur, te Oostduinkerke een openlucht-vissersmuseum op te richten.

GEESTDRIFTIGE REAKTIES

Dit idee heeft in zeer brede kring een uiterst gunstige reaktie uitgelokt en werd algemeen geestdriftig onthaald. Zelfs de gouverneur van West-Vlaanderen, ridder P. van Outryve d'Ydewalle, stelt persoonlijk belang in het ontwerp. Inmiddels heeft het projekt reeds vastere vormen aangenomen en is o.a. de toekomstige ligging van dit openlucht-vissersmuseum reeds definitief bepaald. De keuze is namelijk gevallen op de terreinen van het oude kerkhof dat zoals men weet, volledig onttruimd werd en thans braak ligt. Deze terreinen zijn buitengewoon gunstig gelegen in het centrum van de gemeentekom, vlak bij het prachtige raadhuis, dat een parel is van landelijke architektuur en tevens zal het openlucht visserijmuseum aansluiten bij het park dat rond het raadhuis is aangelegd. De rustige en landelijke Pastoor Schmidtstraat die toegang verleent tot het oude kerkhof en die uitloopt in een mooie bomen-dreef zal een ideale ingang vormen van het museum. De witte vissershuisjes zullen in het kader van het lommerrijke park een gedroomde omgeving vinden.

INTERESSE VOOR HET PROJEKT

Toevallig staat aan de ingang van dit terrein het schilderachtige landhuis van de overleden kunstschilder Aloïs Boudry die tussen de jaren 1880 en 1914 te Oostduinkerke werkte en er vooral de vissers en de vissershuisjes tot motief en bron van inspiratie voor zijn doeken koos. Dit huis werd door de dochter van de kunstschilder Mw Draps-Boudry, prachtig gerestaureerd. Mevrouw Draps en haar echtgenoot hebben aan het gemeentebestuur hun geestdriftige medewerking beloofd tot het oprichten van het geplande openlucht-visserijmuseum, waarvoor zij nu reeds uit hun rijke voorraad oude herinneringen enkele waardevolle stukken hebben opzij gelegd.
Dit voorbeeld verdient navolging. De V.V.V en het gemeentebestuur richt dan ook tot de bevolking en tot al dezen die zich aan het projekt intereseren een warme oproep om alles wat voor dit museum zou kunnen dienen te verzamelen of te signaliseren : vissershuisraad, gereedschap, fotomateriaal, typische kledingstukken enz...

Zonder twijfel zal dit openluchtmuseum een nieuwe en belangrijke faktor vormen in de opgang van de snel evoluerende Westkust en vooral van de badplaats Oostduinkerke. Samen met de moderne Sint-Niklaaskerk en het prachtig Raadhuis zal dit museum een aantrekkingspunt worden voor toeristen uit binnen- en buitenland — do

Schipper KW.135 „Emma Wilhelmina" krijgt vier maand ontzegging

De raad voor de scheepvaart heeft de schipper van de KW.135 „Emma Wilhelmina gestraft met een ontzegging om als schipper te varen voor de tijd van vier maanden.

De logger was op 10 maart in aanvaring gekomen met de Deense motorkotter „Aurora" E.569.

De „Emma Wilhelmina" was toen thuisvarende van de visgronden in de Noordzee naar IJmuiden. Er heerste dichte mist. De Deense kotter zonk korte tijd later.

De raad achtte de schipper schuldig aan de aanvaring. Bij het bepalen van de straf hield de raad er rekening mee dat men op de „Aurora" ook nalatig is geweest. Door de aanvaring is niet alleen een schip verloren gegaan maar hebben ook drie mensen in ernstig levensgevaar verkeerd. Door het lopen van een veel te hoge vaart in de mist heeft de schipper volgens de raad ook zijn eigen schip en zijn opvarenden aan ernstig gevaar blootgesteld.

Er is blijkbaar geen tijd geweest om te trachten door achteruitslaan de aanvaring te voorkomen. Indien de „Aurora" inderdaad op 2 streken aan stuurboord ten anker had gelegen op 400 à 500 meter, zoals de schipper meende, dan was er hem geen reden geweest van dit schip vrij te varen door het geven van hard bakboordroer. Zonder meer zou de KW.135 vrij van de ander zijn gevaren. Uit zijn manoeuvre blijkt volgens de raad ook dat de kotter vlakbij in zicht kwam.

Hoewel dit geen invloed heeft gehad op de aanvaring valt het op dat de schipper zijn roermanoeuvres niet heeft kenbaar gemaakt door geluidseinen. Het is bekend dat de „Emma Wilhelmina op 19 januari 1961 ook een Deense kotter heeft overvaren. De raad heeft dat ongeval destijds ook onderzocht. De schipper was toen ook aan boord maar ging geheel vrijuit daar een ander de wacht had. Het valt op, aldus de raad, dat toen werd verklaard dat het uitzicht vanaf de brug minder goed was door het hoge voorschip. Ook nu lag de KW.135 15 decimeter dat ook dit geen reden voor de schipper is geweest een uitkijk voorop te plaatsen. De raad keurt af dat van het stuurhuis maar één raam, aan stuurboordzijde voorkant, kon worden geopend. Daar de andere ramen zeker beslagen zijn geweest en minder goed doorzichtig, heeft de schipper voortdurend van een zelfde plaats af uitgekeken. Vooral bij minder goed uitzicht over het hoge voorschip is dit af te keuren.

DE SCHEEPSBOUW IN GROOT-BRITTANNIE IN 1962

Sterke daling van konstruktie der vissersvaartuigen

In de loop van het jaar 1962 werden door de Britse scheepsbouwwerven slechts 77 vissersvaartuigen geleverd, te water gelaten of de werken hiervan begonnen. Dit betekent meteen een sterke daling tegenover het voorgaande jaar toen er niet minder dan 170 visserseenheden in de vaart kwamen of te water gelaten werden, terwijl er toen reeds gewaagd werd van een minder gunstig jaar. In het Britse visserijtijdschrift « Fishing News » verscheen dienaangaande een artikel, welke de aktiviteiten van de Britse scheepsbouwwerven in 1962 weergeeft. Hierbij dient rekening gehouden te worden dat het slechts Engelse en Ierse werven betreft, met uitsluiting van Schotse scheepsbouwbedrijven.

Hieronder dan de bedrijvigheid op de verschillende scheepsbouwwerven :

ATLANTIC SHIPBUILDING Co — NEWPORT

Twee sleepnetvaartuigen van 't klassieke type werden afgewerkt. Deze eenheden werden gebouwd voor de rederij « Welsh Fisheries Ltd. » uit Milfordhaven, en hebben een lengte van 35 meter. Verder zijn voor diezelfde rederij nog twee identieke eenheden in aanbouw.

BROOKE MARINE Ltd. — LOWESTOFT

Een sleepnetvissersvaartuig van 33 meter lengte werd afgewerkt voor rekening van de « Inshore Trawlers Ltd. » uit Lowestoft, alsook twee andere sleepnetvaartuigen van 35 meter lengte voor de rederij «Lindsey Steam Fishing Co» uit Grimsby.

Twee diepzeetreilers van 56 meter lengte en een respektievelijke motorsterkte van 1.500 en 1.800 PK werden geleverd, alsook 4 sleepnetvissersvaartuigen van 32 meter en een motervermogen van 695 PK. Al deze eenheden werden gebouwd voor rekening van de Groep «Ross». Verder werd volgend eenheid te water gelaten : een 56 m. lange diepzeetreiler. Verder zijn nog de volgende eenheden in aanbouw of reeds besteld : twee diepzeetreilers van 56 meter lengte en een motorvermogen van 2.250 PK, twee diepzeetreilers van 56 meter met een motor van 1600 PK ; twee sleepnetvaartuigen van 26 meter lengte voor een motorvermogen van 450 PK. Al deze eenheden worden eveneens gebouwd of zijn besteld door de voornoemde rederij. Het is tenandere zo dat de scheepswerven Cochrane and Sons een onderafdeling zijn van de maatschappij « Ross ».

J.S. DOIG Ltd. — GRIMSBY

Twee motortreilers van 32 meter lengte werden geleverd voor de rederij «Queen Steam Fishing Ltd.» uit Grimsby. Tenslotte bevindt zich op dezelfde werf nog een hektreiler van het kleine type in aanbouw. Bedoeld vaartuig heeft een lengte van 36 meter en zal uitgerust zijn met een motor van 700 pk. Deze eenheid werd gebouwd voor rekening van de rederij « Storgram Trawlers Ltd » uit Londen.

GOOLE SHIPBUILDING AND REPAIRING Co :

Drie sleepnetvissersvaartuigen van 41 meter werden geleverd voor de rederij Consolidated Fisheries Ltd., terwijl een zelfde vaartuig geleverd werd aan de rederij J. Marr and Son Ltd. Tenslotte nog twee motortreilers van 35 meter lengte voor de rederij H.L. Taylor Ltd.

J. HINKS AND SON — APPLEDORE :

Een kleine jol van 9 meter lengte werd geleverd aan de maatschappij I. and T. Jenkins.

JAMES and CADDY Ltd. — WEYMOUTH

Een vaartuig voor de kreeftenvisserij van 7 meter lengte werd geleverd aan de reder M. Parker.

JAMES and STONE — BRIGHTLINGSEA

Een sleepnetvissersvaartuig van 31 meter lengte werd geleverd aan de rederij « Pembroke Fishing Co » uit Milford en een zelfde eenheid werd afgewerkt voor de rederij « Norrard Trawlers Ltd. » uit Milford.

MASHFORD Bros, Ltd. — PLYMOUTH

Een kreeftenvanger van 10 meter lengte voor de rederij A.F. Jago.

T. MITCHISON Ltd uit GATESHEAD :

Twee hektreilers van 40 meter met een motorvermogen van 792 pk voor de «Pelagic Trawling Co Ltd» werd volledig afgewerkt. Twee andere hektreilers van 38,7 meter lengte met een motorkracht van 864 pk werden afgeleverd, welke gebouwd werden voor de regering uit Ghana. Een sleepnetvissersvaartuig werd omgebouwd tot hektreiler, voor rekening van de rederij « Pelagic Trawling Co Ltd ». Tenslotte heeft men op de bedoelde scheepswerf nog een hektreiler in bestelling van 40 meter lengte voor 792 pk, eveneens voor de voornoemde maatschappij.

RICHARDS IRONWORKS Ltd, uit LOWESTOFT :

Twee sleepnettreilers van 28 m., werden afgewerkt, een voor de rederij « Boston Deap See Fisheries » uit Lowestoft en de andere voor de rederij « Jachora Ltd » uit Milford-Haven. Verder werd nog een garnaalvissersvaartuig van 18 meter lengte afgeleverd voor Pakistaanse rederij.

SEAWORK Ltd.

Twee hektreilers van 38 meter en een motorkracht van 1.160 PK werden voltooid voor de rederij « Hector Trawlers » uit Londen. Tenslotte werd nog een vaartuig, uitgerust voor de visserij met het seinenet afgeleverd, bestemd door de Ghanese regering.

WHITBY SHIPBULLDING and INGENEERING Co

Twee kleine kustvissersvaartuigen van respektievelijk 14 en 18 m. werden afgeleverd.

Totdaar deze lijst van voltooide, in aanbouw zijnde of in bestelling zijnde vissersvaartuigen. Het is zo dat hij de aanvang van het huidige jaar verscheidene gunstige faktoren konden waargenomen worden. Volgens het Britse visserijtijdschrift « World Fishing », werden de aanvragen voor kredieten in de mate van het mogelijke ingewilligd en werden tot op heden reeds 11 aanvragen toegestaan. — B

FABRIEKSCHIP „LONGVA", een mijlpaal in de Noorse visserij

Eerste resultaten waren uiterst bevredigend

Het is dank aan de vooruitziendheid en de ondernemingsgeest van een Noorse reder, de heer J. Longva dat het mogelijk gemaakt werd over te gaan tot een van de mooiste realisaties van de Noorse visserijbedrijvigheid, nl. de konstruktie van een fabriekschip van het hektreilertype, de «Longva», met een bruto tonnage van 1092 ton. Deze eenheid werd korte tijd geleverd door de bouwende scheepswerf «Liaaens Verksted»

Teneinde te kunnen overgaan tot de konstrukie van deze eenheid diende de heer Longva grote opofferingen te doen. Zo moest hij ondermeer zijn vorige eenheid verkopen, terwijl hij verder omzeggens zijn volledig bezit in het vaartuig stak. Voormeld persoon is er echter van overtuigd en hij herhaalde dit tijdens de overhandigingsplechtigheid, dat de Noorse visserij nu toch eindelijk eens moet gerationaliseerd worden, en de vissersvloot moet uitgerust worden met eenheden van een grotere kapaciteit, dan dat dit tot op heden het geval was.

De brug van de «Longva» werd derwijze gebouwd dat men een volledig uitzicht krijgt op de brug, die voor een gedeelte kan geopend worden teneinde de vangsten zo dicht mogelijk bij de verwerkingsfabriek te brengen, die, evenals de vriesinstallatie onder het dek gelegen zijn.

Deze vriesinstallatie omvat twee arbeidsketens : een machine Baader voor de vissoorten die langer zijn dan 80 cm, en die de vis automatisch ontkopt, kuist, het vel verwijdert en tot visrepen verwerkt; de tweede installatie is voorzien voor kleinere vissoorten; deze laatste installatie is in staat 40 vissen per minuut volledig te bewerken, tot het vervaardigen van visrepen toe. Een rollend tapijt brengt de verwerkte vis vervolgens over naar de inpaktafel, van waaruit zij na het inpakproces tot bij de vriesinstallatie gebracht worden.

De beide vriesinstallaties kunnen dagelijks 8 ton vis invriezen. In de vriesopslagplaatsen heerst een konstante temperatuur van —50° C, en heeft een kapaciteit van 400 ton.

Het vaartuig is uitgerust met een Deutz motor van 1500 PK bij 300 toeren per minuut waardoor bij de proefvaarten een snelheid van 13,5 knopen kon ontwikkeld worden. De bemanning die uit 52 opvarenden bestaat is gehuisvest in de meest komfortabele kabienen, terwijl verder over zeer moderne gemeenschapszalen kan beschikt worden.

De «Longva» werd speciaal uitgerust voor zeereizen van een maksimum duur van 3 maanden. Alle afval van visresten worden gekuist en diepbevroren om bij de aankomst in de thuishaven als dierenvoeder verkocht te worden aan de nertsenkwekerijen. Als de vangst nu eens uitzonderlijk mocht zijn, worden de afval en visresten opnieuw over boord gegooid, teneinde in de vriesopslagplaatsen plaats te maken voor de visrepen, die een hogere kommerciële waarde heb-

(Lees verder op keerzijde)

ben. Opdat de eksploitatie van de «Longva» rendabel zou zijn, de delging van het vaartuig mogelijk en teneinde ook een zekere winst op te strijken van het geïnvesteerde kapitaal, dient dit vaartuig een jaarlijkse produktie van 1000 ton diepbevrozen visrepen op te brengen, hetgeen overeenstemt met 2000 ton onbewerkte vis. Dergelijke kwantiteiten kunnen op het eerste zicht belangrijk lijken. Als men evenwel even dieper gaat rekenen komt men tot de bestatiging dat dit overeenstemt met een dagelijkse vriesbewerking van 2,5 ton visrepen, daar waar de «Longva» feitelijk een kapaciteit heeft van 16 ton.

Van de 52 opvarenden wijden 40 personen zich aan de eigenlijke visserijbedrijvigheid, niettegenstaande zij allen de wachtdienst lopen. Allen genieten een gewaarborgd minimumloon; gezien hun geval tot nog toe enig is in de Noorse visserijgeschiedenis, genieten zij verder nog van een arbeidskontrakt die hen meteen tot de best betaalde vissers laat uitgroeien.

Zoals de deskundige Noorse pers het zegt, opent de «Longva» een nieuw tijdperk voor de Noorse visserij. In hoofdzaak evenwel laat dit vaartuig aan het zuidelijk gedeelte van voornoemd land toe, ook een rol te spelen in de vriesindustrie van de plaatselijke visserijbedrijvigheid. Zij heeft verder een voordeel op de konventionele visserstype en wel dit, dat de «Longva» op een meer regelmatige wijze kan aangewend worden. Aan boord van de «Longva» wordt zonder ophouden verder gewerkt, terwijl aan boord van andere visserijschepen men druk doende is bij het opzoeken van andere banken, of men reeds is gaan denken aan terugreizen voor de verkoop van de vangsten. In tegenstelling hiermede is de «Longva» geenszins gehouden de terugreis aan te vatten, na betrekkelijke korte reizen.

De «Longva» heeft geen uitermate grote behoefte aan grote snelheden bij de terugreizen naar de thuishaven gezien zij niet gehaast is om een hoeveelheid verse visprodukte af te leveren, en dit dan bijvoorbeeld het grote verschil welke zij uitmaakt in vergelijking met de Duitse hektreiler «Carl Kampf», om maar één voorbeeld te noemen, die uitsluitend verse vis aanvoert. De heer Kampf zelf heeft tenandere nauwelijks een jaar geleden aangehaald dat de Duitse koudeketen niet voldoende uitgerust was om die reden dat de «Carl Kampf» een zo hoog mogelijke snelheid dient te ontwikkelen, teneinde in staat te zijn verse vis aan te voeren. Thans echter heeft de West-Duitse koudeketen een dermate uitbreiding genomen dat de huidige toestand zich nu volledig anders voordoet.

Tot besluit kunnen wij zeggen dat de eerste proefreis van de «Longva» die vijf dagen duurde ten zeerste geslaagd kan genoemd worden : in 5 dagen heeft dit vaartuig 22 ton diepbevroren visenkele sleep niet minder dan 7 ton opleverde. Ter dezer gelegenheid heeft de «Longva» eveneens schitterende bewijzen van zeevaardigheid afgelegd. Bij slechte weersomstandigheden houdt de «Longva» beter dan de konventionele visserswaartuigen de zee. In dit geval kon de «Longva» een dag langer de visserijbedrijvigheid uitoefenen dan de andere eenheden in dezelfde gebieden. — B

MODERNE APPARATUUR AAN DE BASIS VAN IJSLANDSE VISSERIJ-UITBREIDING

IJsland, die door de verbruikers gekend is voor haar visprodukten en door de Noord-Europese visserijstaten voor de rijke visserijgronden, heeft een 180.000 koppige bevolking. Doorheen de eeuwen heen heeft de landbouw en nog veel meer de visserij, de hoofdzakelijke bezigheid uitgemaakt van deze bevolking. Dit land is inderdaad arm aan grondstoffen, behalve dan enkele warmwaterbronnen en enkele watervallen. Doorheen de jaren heeft de visserijbedrijvigheid dan een dusdanige uitbreiding gekend, dat thans voor ruim 90 % van de nationale inkomsten opgebracht worden door de uitvoeren van visserijprodukten.

Het is dan ook logisch dat hieruit voortspruit dat de IJslanders dan ook slechts de meest up-to-date vaartuigen en visserijuitrustingen kunnen gebruiken. De vissers verdienen het en de eigenaars hebben er behoefte aan, met het gevolg dat hedendaags de IJslandse vissersvaartuigen doorgaan voor de best uitgeruste visserseenheden op het gebied van de elektronische visdetektie.

In de jaren voor de tweede wereldoorlog wanneer de eerste elektronische echo-sounders ingebouwd werden aan boord van de diepzeetreilers, was de bedoeling de schipper in te lichten van de diepte, zodat hij gemakkelijk en met vertrouwen het net kon slepen in de juiste stand. Het was slechts na de tweede wereldoorlog dat de nieuwe echo-sounder (fathometers) praktisch nut begonnen te krijgen bij de visdetektie, en dan waren deze toestellen slechts ingebouwd in middelmatige en kleinere eenheden. Hedendaags is het niet langer een vraag in verband met de afstand tussen oppervlakte en bodem, maar wel hetgeen daar tussenin geschiedt.

In IJsland bestaan er thans 815 vissersvaartuigen met een gezamelijke bruto-tonnage van 74.000 ton, die kunnen ingedeeld worden in drie klassen :

— 662 vissersvaartuigen van minder dan 100 bruto-ton

— 105 vissersvaartuigen met bruto-tonnage begrepen tussen 100 en 300 ton

— 48 diepzeetreilers van 600 ton tot 1000 ton

Al deze eenheden zijn motoreenheden evenals de niet geregistreerde open vissersboten. Talrijke van deze eenheden beneden de 15 bruto-ton zijn uitgerust met een echosounder en een telefonieinstallatie De grotere eenheden zijn uitgerust met de volgende apparatuur :

— Een radiozender met 10 kanalen

— Twee tot vier ontvangers, waarvan er een ontvanger voortdurend dienst doet bij noodgevallen

— Een semi-automatische richtingszoeker

— Een radarinstallatie

— Een automatische stuurinrichting, welke gekontroleerd wordt door een magnetisch kompas

— Een asdic

De diepzeetreilers zijn op dezelfde wijze uitgerust als de grote diepzeetreilers van de voornaamste visserijnaties.

Kabeljauw en de meeste andere vissoorten worden aanzien als vaste waarden van de IJslandse visserijgronden, maar de haringvisserij als steeds een twijfelachtige en onstandvastige visserij geweest, zelfs tijdens de «come back» jaren voor 1945, wanneer de haringscholen jaar op jaar migreerden van de noord en noord-oost kusten van IJsland gedurende de zomermaanden.

Het is hierbij opmerkzaam welke belangrijke rol de elektronische visdetektor gespeeld heeft in de IJslandse visserijindustrie gedurende de laatste 10 à 15 jaren, en dan heel biezonderlijk in de haringvisserij. Thans zijn er twee hoofdzakelijke haringseizoenen in de IJslandse wateren. In de eerste plaats is er het zomerseizoen dat reeds bestond toen de Noorse vissers de haring kwamen vangen in de IJslandse oostkust-fjorden in het laatste gedeelte van de 19e eeuw. Het tweede is het zuid-westkustseizoen, dat nu zowat 15 jaar bestaat en gebaseerd was op herfstharing.

Thans is het winterseizoen eveneens uitgegroeid tot een belangrijke bedrijvigheid, maar bij de aanvang was het een zuivere drijfnetvisserij die uitsluitend plaats greep van augustus tot oktober. Nu bedraagt deze produktie 118.000 ton in 1962 tegenover 11.000 in 1949. Gedurende de laatste drie jaren werd overgeschakeld op het zogenaamde zaknet, terwijl deze bedrijvigheid een verlengde duur kreeg en wel van november tot april.

De noordkustharingvisserij kan aanzien worden als de enige zaknetharingvisserij in de N.O. Atlantische Oceaan, welke gesteund is op de migraties van de voedselbronnen. Gedurende de eerste tientallen jaren van deze eeuw greep de visserij uitsluitend plaats in beschermde wateren, binnenin de fjorden. In de dertig en veertiger jaren werd deze visserij uitgebreid tot de kustwateren (15 tot 30 mijl buiten de kust) om tenslotte in de laatste 10 jaren iut te groeien tot omzeggens een specifieke diepzeevisserij waarbij gevist wordt op afstanden van 100 tot 200 mijl buiten de küst.
— B

DE KREDIETVERLENING AAN DE SPAANSE VISSERIJ

Het ondersekretariaat van het Zeewezen te Spanje heeft de lijst vrijgegeven van de toegestane kredieten, krachtens het dekreet van financiën, daterende van 7 november 1962. Het gaat hier om een speciale dotatie, verleend ter gelegenheid van de vooropgezette vooruitzichten bij wet van 22 december 1961, in verband met de vernieuwing en de bescherming van de Spaanse vissersvloot.

De voornaamste bedragen werden toegekend ten voordele van de konstruktie van 8 vriestreilers, hetzij 5 grote hektreilers; twee van het middelmatige type en 1 kleine. Volgens de projekten gaat het hier om vaartuigen van 1.000 bruto-ton en zelfs meer, 700 bruto-ton en meer en tenslotte 575 bruto-ton en meer. Zes van de grootste eenheden zullen gebouwd worden op de scheepsbouwwerven te Vigo.

Onder de eenheden welke genieten van de kredietverlening telt men tevens verscheidene grote tonijnvissersvaartuigen van de meest moderne konceptie, waaronder een van 400 bruto-ton en de andere van 220 bruto-ton of minder.

Van de 22 eenheden welke voorbehouden werden voor de toekenning van deze kredieten (de premievoet bedraagt 5,50% en de afkortingstermijn loopt over 15 jaar) zulen er dertien gebouwd worden op scheepsbouwwerven te Galice, vijf op nog te bepalen scheepswerven en tenslotte vier op scheepsbouwwerven langsheen de Cantabrische kusten. In het totaal belopen de leningen voor de konstruktie van deze 22 eenheden het ronde sommetje van 400 miljoen pesetas.

Voor het komende jaar zijn de Spanjaarden zelfs zinnens nog beter te doen, gezien alles zal in het werk gesteld worden om dit jaar leningen toe te kennen voor een totaal bedrag van 500 miljoen pesetas. — B.

UITBREIDING DER CHILEENSE VISSERIJ-INDUSTRIE

De «Corporacion de Fomento de la Produccion» uit Chili, kortweg de «Corfo», die een nationale instelling is die gesticht werd met het oog op een uitbreiding van de produktie, heeft zich voorgenomen alles in het werk te stellen om in 1965 een jaarlijkse vismeelproduktie van 600.000 ton te bereiken. Gedurende de laatste trimester heeft de directie van de «Corfo» een perceel grond ter grootte van 35.360 m2 verkocht die gelegen waren in de havenzone van de haven van Iquique. Met de opbrengst van deze verkoop zal een nieuwe vismeelfabriek opgetrokken worden. De Inter-Amerikaanse bank heeft hierbij een krediet vrijgegeven van 5.000.000 dollar, teneinde de geplande voornemens ten uitvoer te kunnen brengen.

Thans reeds voorspelt men dat naar schatting de haven binnen twee jaar een produktie van 37.000 ton viskonserven, 30.000 ton diepbevroren visprodukten, alsmede 120 ton vis en schaaldieren zal kunnen opleveren, bestemd voor de olkale konsumptie. De gevestigde autoriteiten spannen zich tevens in om de vismeelproduktie in meer noordelijk gelegen vissershavens van Chili op te voeren. Een Kanadese maatschappij heeft zeer onlangs de toelating aangevraagd om een vismeelinstelling te bouwen in de Chileense vissershaven Tocopilla.

Zodoende, en dit na Peru alwaar de vismeelproduktie in 1961 het ronde cijfer van 5.200.000 ton bereikte waardoor dit land meteen op de tweede plaats komt op de wereldranglijsten, zal Chili overgaan tot de maksimum uitbating van haar zo rijke ansjovisgronden langsheen de kuststreken. Ten titel van inlichting kunnen wij hier evenwel vermelden dat in een tijdspanne van zes jaar de Chileense produktie achttien maal groter is geworden. Thans reeds gaan verscheidene mogendheden een bijzondere belangstelling vertonen voor de uitbreiding van de visserijindustrie en de vismeelproduktie van Chili. Zo werd door een Zuid-Afrikaanse maatschappij stappen aangewend bij de «Compania Industrial» te Chil., en is het in samenwerking met deze societeit dat te Iquique thans een fabriek wordt opgericht die een kwantiteit van 50 ton vis kan verwerken in één uur. Ten nutte hiervan heeft deze Zuid-Afrikaanse instelling zeer onlangs het vereiste materiaal overgebracht naar de voormelde haven. Anderzijds zullen een aantal Zuid-Afrikaanse vissers naar Zuid-Amerika afreizen teneinde aangemonsterd te worden aan boord van de negen stalen vissersvaartuigen van 22 meter lengte, die volgens de directie van de instelling zullen volstaan om deze fabriek te voorzien van de vereiste grondstoffen. Het is inderdaad uitgemaakt dat ieder van deze vaartuigen een jaarlijkse produktie van 12.000 ton vis kan opbrengen.

Ook in de Verenigde Staten van Amerika wordt een groot belang gehecht aan de uitbreidingsmogelijkheden van de Chileense produktie. Een firma uit Seattle, in de staat Washington, de wereldvermaarde « Marine Construction and Design C"», die de enige instelling is die de eksklusieve rechten heeft van de « Power Block» produktie, heeft zeer onlangs besloten een scheepswerf op te richten in de haven Iquique. Eenmaal in volle werking moet deze scheepswerf in staat zijn 12 eenheden per jaar volledig af te werken. Thans reeds werden niet minder dan 30 eenheden besteld bij de bewuste scheepswerf.

Dezelfde instelling ging eveneens tot het opmaken van plans en het leveren van de vereiste materialen voor de konstruktie van een viskonservenfabriek waaraan diepvriesdepots zouden toegevoegd worden, alsmede een vismeelfabriek voor de rekening van de «Corfo».

Deze fabriek, die in haar soort de meest moderne zal zijn van het ganse Zuid-Amerikaanse vasteland, zou zowat 7.000.000 dollar kosten.

Het is vanzelfsprekend dat men thans in Chili koortsachtig werkt om al deze vooropgestelde plannen ten uitvoer te brengen, en dat hiervoor niets onverlet gelaten wordt. — B.

DE BRITSE „LORD LINE" SLOOPT DRIE VAN HAAR VISSERSVAARTUIGEN

Moeilijkheden bij het vinden van de nodige bemanningen

De rederij «Lord Line Ltd» uit Hull, die een lid is van de «Associated Fisheries» en die ondermeer de gekende hektreiler «Lord Nelson» uitbaat, heeft in de maand december besloten over te gaan tot de sloping van drie van haar vissers-eenheden, die tot de oudste van haar vloot behoren. De sloping van deze eenheden zou doorgaan tot de maand maart, terwijl het de drie volgende eenheden zijn die tot de sloophamer gedoemd zijn: de «Lord Essenden», de «Lord-Nuffield» en de «Lord-Stanhope». De beslissing welke door de betrokken rederij genomen werd vindt haar aanleiding in twee feiten: in de eerste plaats zijn er de zeer slechte weersomstandigheden welke voortdurend heersen op de IJslandse visserijgronden, terwijl verder grote moeilijkheden ondervonden worden bij het aanwerven van de vereiste bemanningen, vooral tijdens deze periode van het jaar.

Een woordvoerder van de betrokken rederij wist mede te delen dat tijdens deze vier wintermaanden een niet onbelangrijk verlies geleden werden door de uitbating van de vissersvaartuigen van een minder hoge tonnage, en dat men dan ook besloten heeft deze eenheden te slopen tegen de komende winter. Een rendabele uitbating met deze eenheden is immers niet langer mogelijk gebleken.

Ook hier is andermaal gebleken dat ook in Groot-Brittannië het bemanningsprobleem nog niet uit den boze is, en heel zeker nog heel wat moeilijkheden zal berokkenen aan verscheidene grote rederijen. De direktie van de getroffen rederij «Lord Line Ltd» preciseerde zelfs dat de vissers steeds meer en meer belangstelling gaan betonen voor eenheden met grote tonnages, teneinde zo weinig mogelijk blootgesteld te worden aan de zeer harde en vaak ondoorstaanbare weersomstandigheden die kunnen heersen op de verafgelegen visserijgronden, zoals ondermeer nabij de IJslandse wateren.

Ook het sociaal aspekt speelt hierbij een grote rol, en dit kan eveneens de dooslag geven, zodat mag verondersteld worden dat het bemanningsprobleem nog niet tot de vergetelheid mog gerekend worden. — B.

EERSTE VRIESHEKTREILER VOOR GRIMSBY

Op het einde van de herfst 1964 zal de vissershaven van Grimsby zonder onvoorziene omstandigheden haar eerste hektreiler mogen begroeten. Deze eenheid zal in staat zijn de gehele vangst aan boord in te vriezen. Deze hoop berust in het feit dat de groep «Ross» zeer onlangs overging tot de bestelling van twee dergelijke eenheden, bij de scheepswerf «Cochrane & Sons» uit Selby; deze vaartuigen zullen een lengte van 64 meter hebben. Een van deze eenheden, met Grimsby als thuishaven, zou de volledige vangst kunnen invriezen, terwijl de andere, die te Hull zou gebaseerd zijn er uitgebaat worden door de rederij «Hudson Brothers» uitsluitend de verse visserij zou bedrijven. Diezelfde groep «Ross» ging eveneens over tot de bestelling van twee hektreilers van een kleinere type met een lengte van zowat 30 meter, die eveneens Hull als thuishaven zouden hebben, en hoofdzakelijk de sleepnetvisserij op de Noordzee zouden beoefenen. Deze laatste twee eenheden dienen geleverd te worden in de helft van het volgende jaar. De groep «Ross» heeft waarlijk grote vooruitzichten. Naast de reeds vernoemde bestellingen, laat zij verder nog twee sleepnettreilers van het klassieke type bouwen voor haar filiaal «Charleson-Smith Trawlers» uit Hull; deze vaartuigen zullen een lengte van 63 meter hebben.

Verder werd nog besloten twee vln haar eenheden, nl. de «Rose-Khartoum» en de «Ross-Kandahar» te verbouwen en van zeven meter te verlengen, teneinde deze eenheden toe te laten ook de verre visserij te gaan bedrijven. Ook werd besloten de voortstuwingsinstallatie van de«Ross-Fighter» en de «Ross-Stalker», die thans nog bij middel van stoommachines geschiedt uit te rusten met motoren, terwijl tenslotte een van haar klassieke sleepnettreilers zal omgebouwd worden tot een vriestreiler. Volgens bepaalde geruchten kon vernomen worden dat de hektreiler, welke bestemd is voor Grimsby en die in de loop van de lente 1964 dient afgeleverd te worden; niettegenstaande het feit dat zij 9 meter kleiner is dan de laatste hektreiler «Junella», een veel groter vermogen zou hebben terwijl de capaciteit der visruimen gelijk zou zijn aan deze van het laatstvernoemde vaartuig.

Hier mag men waarlijk van een reusachtige uitbreiding spreken, en wij vragen ons af waar dit moet heenleiden, als men in de komende jaren aan hetzelfde ritme verder werkt. — B.

DE FAROER VISSERIJLIMIETEN

Teneinde in de mogelijkheid te zijn de visserij op de Faroërvisserijgronden te kontroleren, en dan biezonder om te beletten dat vreemde eenheden de visserij gaan bedrijven binnen de visserijgrenzen van voormelde eilandengroep, werd door de betrokken regering besloten binnen zeer korte tijd over te gaan tot het in de vaart brengen van een patroeljevaartuig, voorzien van een helikopter — B

DE VISSERIJ IN ISRAEL

De visaanvoeren te Israël die in 1957 ongeveer 10.000 ton bedroegen zijn in 1962 gestegen tot 17.000 ton. Van deze produktie werden ruim 1300 ton aangevoerd door vissers-eenheden die de visserij gingen bedrijven in het Genezarethmeer.

Zestien eenheden bedrijven thans de zeevisserij, waarvan drie proefondervindelijke reizen maken in de wateren van de Atlantische Oceaan, zes in de Rode Zee, en de rest in de Middellandse Zee. Te lande zijn thans elf konservenfabrieken gevestigd, terwijl thans grote plannen bestaan om een volledige uitbreiding van de nationale visserij — B.

HET FRANS-BRAZILIAANS GESCHIL IN VERBAND MET DE KREEFTENVISSERIJ

TUSSENKOMST VAN WEDERZIJDSE OORLOGSEENHEDEN

Het zal onze lezers nog vers in het geheugen liggen dat wij bij het begin van vorig jaar opgeschrikt werden door een ware kabeljauwoorlog welke ontstaan was in de IJslandse wateren, terwijl de haringoorlog die heerste op het einde van ditzelfde jaar op de Sandettiegronden eveneens de verontwaardiging van de betrokken vissersmiddens opwekte, en dan heel bijzonderlijk onze zuiderburen. Het schijnt nu dat voor hen geen rustige dagen zijn weggelegd, want thans zijn zij gewikkeld in een kreeftenoorlog met de Braziliaanse visserijdiensten.

Het moet wel zijn dat de Fransen zowat een vermoeden hadden van de onlusten welke zouden ontstaan, want in het visserijtijdschrift «La Pêche Maritime» van vorige maand verscheen een uitgebreid artikel in verband met de kreeftenvisserij door Franse eenheden langsheen de Braziliaanse kusten. Wij menen dan ook dat wij er goed aan deden, alvorens de feiten aan te halen, even een overzicht te geven van de faktoren die er de Fransen toe aangezet hebben, de kreeften te gaan vangen in deze verre wateren.

Dienaangaande kunnen wij in het voornoemde tijdschrift lezen :

«Het opzoeken van nieuwe visserijgronden is steeds een groot probleem geweest. Dit was niet alleen het geval voor de eigenlijke vissoorten, maar evengoed voor de schaaldieren, waaronder dan in de eerste plaats de kreeften. Reeds tijdens de aanvang van de XXe eeuw stelde de grote schaarste aan zogenaamde «rode kreeften» (palinurus mauretanicus) een nijpend vraagstuk voor de Franse kreeftenvangers, dat met de tijd moeilijker om oplossen werd. Het ging hier inderdaad om een kreeftensoort waarvan de vindplaats gelegen was in gebieden, die door de tijden heen meer en meer opgeëist werden door de aangrenzende staten als «voorbehouden visserijzones».

Dit was dan ook de essentiële oorzaak waarom de aandacht van de Franse kreeftenvangers toegespitst werd op de Braziliaanse visserijgronden, die doorgingen als een goede vindplaats van de zogenaamde «bruine kreeft» (palinurus argus). Alvorens evenwel nauwkeurig te ontleden hoe het er in feite aan toeging, is het gepast een kronologische samenvatting te geven van de kontaktnamen en verscheidene initiatieven welke van Franse zijde uitgingen, teneinde de exploitatie van de bewuste gronden mogelijk te maken.

Op het einde van januari 1961 vertrok een vijfkoppige zending voor een studiereis van 15 dagen naar de wateren in de omgeving van Recife en Fortaleza. Aldaar werd kontakt genomen voor rekening van een twintigtal rederijen uit Douarnenez, die, met toelating van hun kopers een opzoekingsfonds hadden gesticht, welke gespijsd werd door een afhouding op de verkopen. Het doel bestond er in de kreeftenvisserij te gaan bedrijven gedurende zes tot acht maanden door drie tot vier kreeftenvangers uit Douarnenez, buiten de Braziliaanse territoriale wateren.

Tussen 24 februari en 10 maart 1961 vertrokken uit Douarnenez vier eenheden voor een opzoekingskampanje. Door al deze eenheden werd te Recife kontakt opgenomen met de Braziliaanse autoriteiten. Door de beide eerst aangekomen eenheden werd, voor de kontrole van de aktiviteiten een «fiscale» (Braziliaans ambtenaar) en een leerling van de visserijschool uit Tamandaré aan boord aangemonsterd. Op het einde van de maand april legden de vier Franse kreeftenvangers evenwel de bedrijvigheid stil wegens de reakties welke ondervonden werden van Braziliaanse zijde. Hierbij komt nog, dat niettegenstaande de visserij bevredigend was, daarentegen de konservatie der vangsten in vijvers katastrofaal was. Van een dozijn ton, welke gevangen werd door de «Olympic», een der vier eenheden, overleefden slechts 3 ton, die aangevoerd werden te Dakar. Een ander vissersvaartuig, de «Tramontane», slaagde er in 5 ton aan te voeren in de thuishaven Douarnenez, van een totale produktie van 17 ton. Voor wat de twee overige eenheden betreft ; die uitgerust waren met een vriesinstallatie konden deze erin slagen ieder 6 ton bevrozen kreeften aan te voeren.

In december 1961 en mede door het slechte rendement van de kreeftenvisserij op de «Arguinbank» waarop sedert het einde van oktober gevist werd, ondernam de schipper van de «Cassiopée», die tot dan toe niet had deelgenomen aan deze Braziliaanse kampanjes, eveneens een poging. Van 16 december 1961 tot 2 januari 1962 viste hij langsheen de Braziliaanse kusten. Op de laatste dag werd hij aangehouden door een Braziliaanse oorlogseenheid op 35 mijl buiten de kust. Hij werd opgehouden in de haven van Fortaleza gedurende 36 uur. Op een totale produktie van 15 ton werden slechts 4 ton levende kreeften aangevoerd in de haven van Douarnenez.

Op de terugreis werd de «Cassiopée» opgeroepen door de «Folgor» uit Camaretin, waarop ook deze laatste een kans gaat wagen. Het werd dit keer een onverhoopt succes want in de maand doet de «Folgor» opnieuw de thuishaven aan met 10 ton kreeften, en dit zonder enige reaktie te hebben vastgesteld van Braziliaanse zijde. Het spreekt vanzelf dat dit de stimulans betekende om deze visserij op groter schaal te gaan bedrijven en zo komt het dat tussen januari en april verscheidene vaartuigen de weg naar de Braziliaanse wateren inslaan, waarbij vangsten van 22 ton en zelfs 26 ton bevrozen kreeften worden aangevoerd.

Dit werkt evenwel aanstekelijk op de Braziliaanse gemoederen die als het ware denken aangetast te zijn in hun rechten, met het gevolg dat een groot aantal Franse eenheden aangehouden en opgeleid worden naar Braziliaanse havens. Zo wordt de «Plomarch» aangehouden en gedurende 40 uur opgehouden te Natal, alwaar hij slechts opnieuw kan vertrekken na een nota te hebben ondertekend waarbij het hem bekend wordt gemaakt dat het aan vreemde eenheden, zonder voorafgaandelijke toelating, verboden is de kreeftenvisserij te bedrijven in de wateren van het Braziliaanse kontinentaal plateau.

Op 10 juli 1962 wordt de «Lonk-Ael» die deel uitmaakte van de eerste zending, opgeleid op 20 mijl buiten de kust naar Natal. Hij werd slechts vrijgelaten na een twee dagenlang onderzoek te Recife en nadat het hem verboden werd nog verder te vissen zoals hij het verlangde.

Op 6 augustus 1962 worden voor Fortaleza twee andere eenheden aangehouden, waarbij zij op dezelfde punten gewezen worden.

Na deze reeks van aanhoudingen keren de Franse vissers zich voorlopig af van de visserij op de «bruine kreeft» voor de Braziliaanse kusten. In totaal hadden 13 eenheden hun kans gewaagd.

— vier eenheden met de vooraf-gaandelijke toelating van de bevoegde Braziliaanse diensten, die evenwel hun aktiviteiten voortijdig moesten staken.
— negen op eigen initiatief, waarvan er vijf opgeleid werden en gedwongen werden Braziliaanse havens aan te doen.
— tijdens deze kampanjes werden een dozijn ton levende kreeften aangevoerd en ongeveer 80 ton bevrozen kreeften, die allen naar voldoening van de kopers verkocht werden.

Een zaak is evenwel zeker : de beviste kreeftenbanken zijn veelbelovend en wekten de belangstelling van de Franse reders en vissers.

DE BRAZILIAANSE REAKTIES

Het is eerder moeilijk de omvang van de Braziliaanse visserij nauwkeurig te bepalen. Het jaarlijks statistisch tijdschrift van de FAO vermeldt een gezamelijke produktie van rond de 20.000 ton der gevangen schaaldieren voor al de visserijbedrijvende Zuidamerikaanse visserijstaten, waarvan 15.800 ton voor Argentinie, Chili, Columbie, Peru en Venezuela. Het geeft evenwel geen cijfers vor de Braziliaanse bedrijvigheid. Na een eerste kontaktname ter plaatse meent men de jaarlijkse Braziliaanse produktie te mogen schatten op ongeveer 10.000 ton, die toch heel wat belangrijker is dan de Franse aanvoeren van de «Arguinbank», die maar amper 2.500 ton bedragen.

Door de aktiviteiten welke thans ontsponnen werden door de Franse eenheden op de Braziliaanse kusten, ontstond in de voornoemde bevoegde middens natuurlijk een hevige reaktie. Ziehier welke argumenten door de Braziliaanse visserijmiddens wordt aangevoerd, teneinde hun optreden te verrechtvaardigen :

— de Franse vissers hebben tot op heden alle kreeftenbanken waarop zij door de jaren heen bedrijvig waren verwoest : eerst en vooral deze voor hun eigen kusten, de Britse banken alsook die van Portugal en Marokko. Hierop kwamen de wateren van Mauretanie aan de beurt voor de visserij van de «groene kreeft» en achteraf deze van de «rose kreeft» die bij middel van het sleepnet gevangen werd. Moeten nu ook onze

eigen gronden eraan geloven ? stellen de Braziliaanse vissers zich de vraag.

— de vooropgestelde exploitatievoorwaarden (de Fransen voeren de vangsten aan in eigen havens) leveren geen het minst nut op aan de Braziliaanse ekonomie : noch ekonomische aktiviteit, noch lonen, noch lasten.

— op de duur zuleln de onvermijdelijke kontakten tussen Franse en Braziliaanse vissers hun invloed hebben op de prijzen op de Braziliaanse markten, die een belangrijk onevenwicht in de nationale ekonomie kunnen teweeg brengen.

— de Fransen lenen zich tot smokkel door het opkopen van de vangsten der Braziliaanse vissers, zonder de hiervoor voorziene lasten te betalen aan de regering.

— tenslotte aanzien de Braziliaanse vissers deze kreeftenvisserij slechts als een voorwendsel om opzoekingen te doen op Braziliaanse kontinentale plateau's naar petroleumbronnen, ingevolge het eventueel verlies van dergelijke bronnen in de Sahara.

Het gaat hier, aldus de Franse bevoegdheden, om weinig gezonde argumenten en dan heel bijzonderlijk de laatste twee, die gesteund zijn op reine verbeelding.

Op een punt evenwel zijn de Brazilianen niet veranderd : zij hebben steeds staande gehouden dat de Franse vaartuigen niet konden vissen binnen de territoriale wateren, maar zij hebben de uitgestrektheid hiervan voortdurend gewijzigd derwijze dat zij zich wel konden geven dat de voorgaande grenzen geen beletsel betekenden voor de Franse eenheden. Tijdens de zendingen van januari 1961 was er sprake van vier mijl. Achteraf werd gewag gemaakt van 12 mijl en thans spreekt men van het volledige Braziliaanse vastelandsplateau. Eerst ging dit tot diepten van 100 vadem en in laatste instantie tot 200 meter. Tenslotte om algehele zekerheid te krijgen verbood men alle visserijbedrijvigheden, dus niet alleen de kreeftenvangsten.

DEUR TOT ONDERHANDELEN STAAT OPEN

«Welke is nu de juiste te bewandelen weg ?» Dit is de vraag die de Fransen zich stellen. De ideale oplossing zou erin bestaan de gronden uit te baten welke vermeld werden door de «Cassiopée» en die gelegen zijn tot zowat 60 tot 120 mijl buiten de kust, en 20 tot 40 mijl boven het kontinentaal palteau. Dit berust evenwel uitsluitend op theorie, en dit niet alleen omdat de vissers moeilijkheden zullen ondervinden bij het bepalen hiervan. Indien deze vissers inderdaad gewoon zijn te gaan vissen op de visserijgronden van Mauretanie met diepten van 400 meter, laat het Braziliaanse klimaat geen dergelijke inspanningen toe. Blijft dan het zoeken van een regeling met Brazilie, zoals dit onrechtstreeks kan gevonden worden in de reglementatie welke opgedrongen werd sedert de aanhouding van de «Plomarch», gezien het verbod tot vissen zich slechts beperkt tot eenheden die geen voorafgaandelijke toelating bekomen hadden.

De poort tot onderhandelen staat dus wijd open. Het is waarschijnlijk dat tot nog toe geen enkele voorwaarde van dergelijke toelatingen bepaald werd, en dat de Brazilianen slechts wachten op voorstellen van de Fransen.

Deze kunnen theoretisch op een dubbel plan geformuleerd worden: deze van de publieke macht en deze van het privaat initiatief. Als men hierbij even goed nadenkt en het Braziliaanse standpunt ontdoet van haar onduldbaar aspekt van «krachtmanifestatie», en men geen rekening houdt met de antipathieke zijde van «verdediging van de kommerciale toestand en enkele voorrechten», kan men hierin twee bijkomende inzichten ontdekken :

— Brazilie wil aan haar onderdanen de exploitatie van de visserijgronden nabij de havens verzekeren en door hun onverantwoord optreden de Fransen ontmoedigen bij hun ondernemingen.

— anderzijds zijn evenwel de Brazilianen gehaast een rationele exploitatie van deze gronden, in hun voordeel, tot stand te zien komen, en het is daarom dat zij het kontakt welke met de Fransen bestaat niet wensen te verbreken ; dat dit nu weze om ingelicht te worden van de geboekte technische vooruitgang, scheepsbouw of vriesinstallaties.

Totdaar het standpunt welke door de Franse bevoegde kringen werd ingenomen. Op het ogenblik dat deze regels werden geschreven was er nog geen de minste sprake van de huidige toestanden, maar kon toch reeds een zekere terughoudendheid van Braziliaanse zijde waargenomen worden.

BRAZILIAANSE KUSTWACHT IN ALARMTOESTAND

Vorige week dan namen de toestanden plots een ongunstige wending. Dit vond aanleiding in een bevel dat uitging van de Braziliaanse regering, en dat inhield dat alle Franse kreeftenvangers de zone moesten verlaten welke «voorbehouden» was aan de lokale bedrijvigheid. De Fransen konden zich evenwel niet vergenoegen met de uitgestrektheid van deze zone, die tot 62 mijl buiten de kust reikt.

Van Braziliaanse zijde werden onmiddellijk maatregelegen genomen. De verloven van alle mariniers werden ingetrokken, terwijl ook van Franse zijde militaire hulp toegezegd werd aan hun vloot. Het 2.650 ton metende Franse oorlogsschip «Tartu» werd uitgestuurd naar de Braziliaanse wateren om eventuele hulp te bieden aan de Bretoense vissers.

De kreeften welke door de Fransen sedert 1958 gevangen werden in de omgeving van de Afrikaanse westkusten hebben zich verplaatst naar de noord-oostkusten van Brazilie. Het gevaar hiervan inziende hebben de Brazilianen dan, zoals hoger gezegd, zonder enige raadpleging hun territoriale wateren driemaal uitgebreid.

INSTANDHOUDING VAN GOEDE BETREKKINGEN

President De Gaulle heeft ondertussen reeds een onderhoud gehad met de Braziliaanse ambassadeur te Parijs. Hierbij werd een mondelinge boodschap overgebracht aan de Braziliaanse President, de heer Goulart, waarbij door de Franse president de verzekering werd gegeven dat de «Tartu» haar koers naar de bewuste visserijgronden zal vervolgen maar buiten de Braziliaanse wateren zal blijven. De voornoemde ambassadeur van Brazilie had ook met de Franse minister van buitenlandse zaken Couve de Murville een onderhoud, waarbij de toestanden tussen de wederzijdse naties besproken werden, in verband met dit plots opgerezen visserij-incident. Een Frans woordvoerder verklaarde dat in geen geval zou toegestaan worden dat de goede betrekkingen tussen de betrokken regeringen op enige wijze zouden geschaad worden. Van hun kant beweren de Brazilianen dat een zo gunstig mogelijk klimaat dient bewerkstelligd te worden. In negatief geval zou Brazilie niet bereid gevonden worden te onderhandelen met Frankrijk.

Dinsdag dan werd de «Tartu» teruggeroepen van de betrokken visserijgronden, omdat de Fransen vreesden de thans reeds gespannen toestanden tot het uiterste te drijven, waardoor alle mogelijkheden tot onderhandelen zouden afspringen — B.

ENGELAND WAARSCHUWT DENEMARKEN

De «Britisch Trawlers Federation» heeft gewaarschuwd, dat treilers, afkomstig van de Faroër Eilanden, niet langer hun vangst zullen mogen verkopen in Engelse havens. Dit als tegenmaatregel tegen de geplande uitbreiding van de visserijzone rond de Faroër Eilanden tot 12 mijl.

In het afgelopen jaar werd te Grimsby alleen al ongeveer zeven miljoen ton vis afkomstig van de Faroër Eilanden verwerkt.

Dank zij een bijzondere vergunning is het de Britse treilers tot nu toe toegelaten binnen zes mijl van de Faroër Eilanden te vissen en dit sedert 1959, jaar waarop het aan de treilers van andere landen werd verboden. De Faroër Eilanden staan onder Deens bestuur, doch het zijn de eilanden zelf die hebben aangedrongen op een uitbreiding van de visserijlimieten.

In april 1962 heeft de regering van Denemarken, Groot-Brittannie aangezegd, dat zij de visserijovereenkomst met ingang van 28 april as. zou beëindigen.

De Britse treilervissers vrezen, dat de voorgenomen 12-mijlzone haast onvermijdelijk zal eliden tot een krachtige toename van de vangsten van de vissers van de Faroër zelf. Deze hebben hun markt in Engelse havens en konkurreren aldus rechtstreeks met de Engelse vissers. Vandaar dat de maatregel zou genomen worden geen Faroër schepen meer te lanten markten in Britse havens.

ONTZOUTING VAN ZEEWATER

Aan de Oostkust van de Verenigde Staten zal eerlang van wal gestoken worden met de bouw van de grootste fabriek ter wereld voor de ontzouting van zeewater. Men weet dat reeds dergelijke fabrieken in gebruik zijn in de Verenigde Staten, o.m. te Freeport in Texas, te Webster in Zuid-Dakota en te San Diego in Californië. Deze laatste die een produktievermogen van 3.800 m3 per dag heeft, is voor het ogenblik de grootste in haar aard in de Verenigde Staten.

Elk van deze fabrieken werkt volgens een verschillend principe: verdamping, scheikundige ontzetting e.d. De nieuwe fabriek, welke te Wrightsville in Noord-Carolina zal worden opgericht, zal een vermogen hebben van 760 m3 per dag en begin november a.s. in gebruik genomen worden. De methode die door deze nieuwe fabriek zal worden toegepast bestaat er in het zeewater te bevriezen, waardoor de ijskristallen van de zouten gescheiden worden. De ijskristallen worden vervolgens door onderdompeling in vers water verder gezuiverd en vervolgens gesmolten. Het praktisch gebruik van zeewater in de landbouw, is een probleem waarmee de Amerikaanse wetenschappelijke k r i n g e n zich reeds geruime tijd bezig houden. Men verwacht dat, zodra de proefnemingen zullen uitgewezen hebben welke methode het best in elk geval in elk land past, het mogelijk zal zijn, miljoenen hectaren dorre grond in vruchtbare akkergrond te veranderen.

WAAROM NOORWEGEN DRINGENDE BEHOEFTE HEEFT AAN SUBVENTIES

Door een aantal visserijsyndikaten werd zeer onlangs in gemeen akkoord een brochure uitgegeven die als titel droeg : «Een onderzoek in verband met het subventieprobleem voor de visserij». Volgens dit dokument zou de totale opbrengst van de visserijproduktie in 1963 het ronde sommetje van 701.000.000 kronen belopen (1 Noorse kroon : 7 BF). Bij dit bedrag dient ongeveer 10.000.000 kronen gevoegd welke bijgevolg dan een waarde vertegenwoordigt van de aasprodukten welke door de Noorse vissers gebruikt worden en 35.000.000 kronen van de investeringswaarde der werken welke door de Noorse vissers zelf uitgevoerd worden aan hun vaartuigen of hun visserijtoestellen, hetgeen een totale waarde vertegenwoordigt van 746.000.000 kronen.

In het hoofdstuk van de uitgaven vertegenwoordigen de eksploitatiekosten 110.000.000 kronen; de waardevermindering en de slijtage van het materiaal belopen 250.000.000 kronen; de interesten op de geleende kapitalen bedragen eveneens, vermeerderd met een bepaald bedrag voor de reder zelf die ook een zeker bedrag engageerde de som van 55.000.000 zodat het totaal hier 415.000.000 kronen bedraagt.

Er blijft dus als vergoeding voor de vissers van hun prestaties een som van 331.000.000 kronen, die een som omvat van 63.000.000 kronen als voorziene subventies voor de aankoop van de visserijuitrustingen en toestellen. Als men nu het resterende bedrag deelt door het aantal bestaande vissers dan komt men tot een jaarlijkse verdienste per visser van 9300 kronen (65.100 F) voor het jaar 1963.

Opdat men evenwel voor de visser een jaarlijks inkomen zou kunnen verzekeren van 12.000 kronen, dient men bij de subventie van 63.000.000 nog een nieuwe subventie van 96.000.000 kronen toe te voegen. Wil men bereiken dat de visser jaarlijks een loon van 14.000 kronen (98.000 F) opstrijkt, dan dient de bijkomende tussenkomst niet 96.000.000 kronen maar integendeel 167.000.000 kronen. Als men tenslotte het jaarlijks inkomen van de Noorse visser op 15.000 kronen (105.000 F) wil opvoeren, dient de bijkomende subventie zo maar eventjes 203.000.000 kronen te bedragen.

In 1954-55 bedroeg het gemiddelde loon van de Noorse visser 8.700 kronen (60.900 F) daar waar het loon van een te lande arbeidende werknemer 9.900 kronen bedroeg; (69.300 F). In 1962 bedroeg het gemiddelde loon van de visser 9300 kronen (64.100 F) tegenover 15.500 kronen (108.500 F) in de industrie.

In verhouding van de indeksprijs van de voornaamste voedingswaren steeg het reëel loon in de industrie van 100 in 1956 tot 123 in 1962. Voor de visser daarentegen deed de toestand zich volledig tegengesteld voor : van indeks 100 in 1956 bedroeg deze in 1962 nog 77.

Het enige middel om aan deze toestanden te verhelpen, aldus dit dokument, bestaat in het toekennen van subventies aan de visserij. Moest men deze subventies verminderen tot de meest minieme mogelijkheid om toch nog een zekere rentabiliteit aan de visserij te waarborgen en hen te dwingen met eigen middelen de rationalisatie door te voeren, loopt men het gevaar deze industrie van de meest vereiste faktor in de handenarbeid te ontzeggen : de jeugd.

Als het gezegd wordt dat een oktrooi van subventies het enige middel is, aldus het bewuste dokument, om een afkeer voor het beroep tegen te gaan, dan is dit in de eerste plaats omdat het onmogelijk is hogere prijzen op te leggen aan diegenen die de visprodukten opkopen.

Daar waar alle andere arbeiders hogere en gewaarborgde lonen ontvangen, als het nu gaat om daglonen, weekloon of maandlonen, die onafhankelijk zijn van de ekonomie en de winsten welke door instellingen die hem betaalt gemaakt worden, is de visser de enige die behoort tot een beroepstak waarvan de verdiensten in funktie van de resultaten van de visserij staan, op uitzondering van een gewaarborgd loon dat aan een bepaalde groep vissers wordt toegekend. De vergoeding van de visser is hedendaags afhankelijk van het produkt dat bekomen wordt door vermenigvuldiging van het gewicht de vangst met de prijs. Het gewicht van deze vangsten is evenwel afhankelijk van vele faktoren, zoals ondermeer het weder, de temperatuur en het geluk. Hierbij dient tevens rekening gehouden te worden met de uitgaven welke een visser zich moet getroosten, en die heel zeker niet klein zijn. Deze onkosten zijn zelf reeds betrekkelijk groot, wanneer de visser nog niet eens de haven heeft verlaten, en zij duren voort, zelfs tijdens de eigenlijke visserijbedrijvigheid, en onafgezien of het resultaat hier van goed of slecht is.

Tenslotte doet dit dokument opmerken dat de visserij het nationaal produkt jaarlijks van een paar miljarden kronen doet toenemen, terwijl ten voordele van de nationale ekonomie door de uitvoeren van verse, diepbevrozen en andere, voor 1 miljard aan deviezen wordt opgebracht.

Rekening houdend met de huidige toestand van de rekeningsbilan van het land en haar behoefte aan deviezen, volstaat deze opbrengst om een politiek te justifiëren die in de eerste plaats tot doel heeft de Noorse visserijen op een peil te houden welke thans bereikt wordt.

Het bedoelde dokument besluit met te bevestigen dat, wil men zich een opinie eigen maken nopens de noodzaak van subventies aan de visserij, dan niet de rentabiliteit van de visserij hier in het spel gemoeid is, maar het bestaan zelf op een min of meer grote schaal, alsook de instandhouding van de talrijke nevenbedrijven die hun bestaansredenen vinden in de visserij en die heel zeker de 3.000.000.000 kronen bereiken — B

DE NOORSE VISSERIJ-INDUSTRIE

Drogers- en zoutersindustrieën nevenprodukten van diepvriesproduktie

In Noorwegen heeft men hedendaags een absoluut vertrouwen in de toekomst van de diepvriesproduktie, niettegenstaande het feit dat nog talrijke problemen dienen opgelost te worden, met als voornaamste dit van een regelmatige bevoorrading van de fabrieken voor diepvriesproduktie. Thans kan deze bevoorading nog steeds niet ideaal genoemd worden, door het feit dat deze nog steeds hinderpalen ondervinden, evenals een grote onregelmatigheid van de aanvoeren. Het hoofdzakelijk doel dat thans in de eerste plaats dient bereikt te worden en waarvoor alle mogelijke middelen dienen aangewend te worden, is een verzekerde en regelmatige bevoorrading van deze diepvriesinstellingen gedurende het ganse jaar.

Op het ogenblik zijn de twee perioden van intensieve aktiviteit gelegen tussen de maanden mei - juli en november - december. Op deze ogenblikken zijn de stapelplaatsen der fabrieken proppensvol en is men zelfs verplicht het aanvoerritme te verlagen.

De haven van Tromsoe is aktueel met haar drie diepvriesfabrieken het voornaamste trefpunt van de Noorse diepvriesproduktie, met een jaarlijkse produktie van meer dan 7.000 ton. Door het feit dat slechts de visaanvoeren van de allerbeste kwaliteit kunnen gebruikt worden voor he tdiepvriezen, wordt ook een groot gedeelte van de aanvoeren welke door de fabriek worden opgekocht gezouten of opgehangen om achteraf gedroogd te worden. Een van de voornaamste instelling van Tromsoe heeft een dagelijkse produktie van 200 ton diepbevroren visrepen, hetgeen overeenstemt met een jaarlijks verbruik van 15.000 ton verse vis; in feite, als men rekening houdt met de kwantiteiten welke door de verwerkingsfabrieken jaarlijks afgekeurd worden voor de diepvries, is de konsumptie van deze fabrieken veel hoger.

Een fabriek voor diepvriesproduktie dient steeds te werken tegen een zeer hoog tempo, derwijze dat de visaanvoeren op een zo vers mogelijke manier kunnen verwerkt worden. De vissersvaartuigen ontladen hun vangsten zonder ophouden op de kaaien der fabrieken zelf; een eerste sortering wordt gedaan door een afgevaardigde van de overheidsdiensten der fabriek, die zeer streng te werk gaat en slechts de allerbeste kwaliteit aankoopt; de verworpen visproduktie wordt onmiddellijk getrieerd en bestemd voor zouters- of drogersproduktie.

De andere vissoorten, dus deze die aangewend zullen worden voor de diepvriesproduktie worden eerst gewassen en gereingd, waarop zij overgebracht worden naar een mekanische installatie die deze visprodukten verwerkt tot visrepen. Automatisch, en zonder tussenkomst van enige handenarbeid wordt de vis een voor een open gesneden, de ingewanden verwijderd en de graten weggenomen, evenals het vel;alle afval wordt overgebracht om ingevrozen te worden in pakken van 20 kg die bestemd zijn voor de dierenvoeding. Bij middel van een rollend tapijt worden de visrepen vervolgens overgebracht naar de inpakdienst. Vooraf evenwel passeren zij een bijzonder sterke lichtbron, teneinde nog eens na te gaan of alle bederfbare delen of graten wel degelijk verwijderd zijn. Alle visrepen die nog niet beantwoorden aan de strengste eisen, worden verwijderd en gaan eveneens de weg op naar de afval. Het juiste gewicht van ieder pakket wordt tweemaal nauwkeurig nagegaan.

Het spreekt voor zichzelf dat in de lokalen waar al deze bewerkingen plaatsgrijpen de grootste hygiëne moet heersen; de vloerbekleding wordt voortdurend door lopend water gereinigd, en al het tewerkgestelde personeel is gekleed in een witte arbeidskledij. Deze maatregelen worden zelfs toegepast op de bezoekers, die eveneens witte kledij en dito hoofddeksel dienen aan te trekken, teneinde te vermijden dat bakteriën een bederfelijke invloed zouden hebben op de kwaliteit der produktie. — B.

GEEN GUNSTIGE RESULTATEN VAN WALVISVANGSTEN

Japanse walvisvaarders hebben op dit ogenblik in het Zuidpoolgebied de leiding met een vangst van 3191 op een totale vangst van 6123 tot 9 februari.

De walvisoogst is in vergelijking met vorig seizoen, toen in totaal in dezelfde periode tot 9 februari reeds 8.345 walvissen werden gevangen, niet erg schitterend, aldus een woordvoerder van het Japanse visserijbureau.

Hij wilde evenwel het totale aantal der eksemplaren, gevangen door landen, die deelnemen aan de zogenoemde «walvissenolympiade» niet splitsen.

Krachtens een door Noorwegen, Engeland, Nederland, de Sovjet-Unie en Japan ondertekende overeenkomst, bedraagt de vangst van Japan voor het seizoen 1963 41 % van 15.000 walvissen.

De walvisvaart rapporteert, dat de vangst dit jaar minder is dan het vorige jaar toen Japan op 9 februari 3646 walvissen gevangen had. In het gehele vorige seizoen had Japan in totaal 6.575 blauwe walvissen gevangen van een toegelaten totaal van 17.870 eenheden.

Nieuw gebouw voor T.N.O.-instituut

Het instituut voor visserijprodukten TNO heeft het gebouw in IJmuiden in gebruik genomen. De werkplaats, de kolen- en vriesinstallatie zijn al in gebruik en de technologische zaal zal over enkele weken volgen. Voor het jaar 1963 heeft het instituut weer een uitgebreid programma, waaronder dat naar eiwitconcentraten en het onderzoek naar het bewaren van vis in zeewater.

Het instituut heeft tal van nieuwe apparaten aangeschaft. Voor een ton aan nieuw materiaal zal de staf van het TNO-instituut helpen bij hun onderzoekingen naar de beste manier om de vis te behandelen. Men zal op semi-technische schaal viseiwitconcentraten maken volgens al beproefde procédés. Naar de aanwezigheid van essentiele aminozuren zal een uitgebreid onderzoek worden ingesteld. Dit chemisch onderzoek wordt gecompleteerd door een biologisch onderzoek bij het Centraal Instituut voor Voedingsonderzoek in Utrecht. Men wil uit visafval en industrievis eiwitconcentraten maken om voldoende materiaal te krijgen om op grote schaal proeven op dieren te nemen.

Deze laatste proeven neemt men in Utrecht. Het grote belang van de onderzoekingen behoeft feitelijk geen betoog want het is al lang bekend dat het eiwit, dat door vissen wordt geleverd een zeer nuttig bestanddeel is voor de voeding van de mens. Om de wereldvoedselsituatie te verbeteren is het noodzakelijk dat men middelen vindt om de visvangst te stimuleren en middelen om de vis zo nuttig mogelijk te verwerken. Dit laatste te onderzoeken hoort nu tot de taak van het IJmuidense instituut, dat met zijn proeven de industrieën wil helpen, die mensen en dieren een hoogwaardig en goedkoop eiwit wil verschaffen. Als grondstof gebruikt men visafval, en men probeert nu al tot een zekere voorsortering te komen.

De proeven met het opslaan van vis in zeewater zullen weer aan boord van het onderzoekingsvaartuig Willem Beukelzoon worden genomen. In het nu voorbije seizoen heeft men bij haring geconstateerd dat de haring teveel bloed vasthield waardoor het vlees rood werd. Wel kan men door eerst in zoet- en dan in zeewater te koelen hier verbetering in brengen maar wat heeft men daar technisch aan?

Veel succes heeft men geboekt met het ontwikkelen van visknakworst, weer een van de loten aan de stam van op een bijzondere manier verwerkte vis. Bij het instituut meent men dat hun knakworst van een betere kwaliteit is dan de Japanse visworst. De grondstof van de Japanners is tonijn, die van de Nederlandse roodbaars of koolvis.

Onderzoekingen zullen ook weer worden ingesteld naar een betere sterilisatie van visconserven en de conservering en het mechanisch pellen van garnalen en andere objecten. Naar de beste inrichting van het visruim in schepen wordt gezocht, het verpakken van verse vis heeft de grootste aandacht evenals het verpakken van gebakken vis en het roken van vis. Dit laatste onderwerp staat trouwens al heel lang in de belangstelling en de resultaten van deze onderzoekingen zijn al vele geweest.

MOEILIJKE SLOPING VAN DE „VOORWAARTS"

Hé Jan, ik zit hier al puur in het water ! » Deze opmerking komt uit een kuil naast de staartwervels van de logger «Voorwaarts» die op het strand bij Bakkum langzaam maar zeker zijn ledematen kwijt raakt en binnen afzienbare tijd nog slechts een herinnering zal zijn van jeugd en ouderen. De slopers hebben het schip aan alle kanten aangegrepen, doch stuiten hier en daar op moeilijkheden. Het wrak zit diep in de grond, de vorst eveneens en toen men een dezer dagen aan weerszijden van de achterkant een paar diepe gaten gegraven had, bleek dat de bodem niet doorgesneden zou kunnen worden, aangezien hij gedeeltelijk onder het grondwater zat. Men snijdt er echter af wat er van af te krijgen is. De achterzijde ligt al geheel open voor de toevallige voorbijgangers, die veelal even naar binnen gluren om eens in ogenschouw te nemen hoe die zeelieden er nu eigenlijk bij liggen in hun hutten. Erg instruktief is deze blik door de gaten echter niet, want wat er weggesloopt kon worden, is ook inderdaad verdwenen. Hier blijkt een wedstrijd tussen slopers en de jeugd te zijn ontstaan die waarschijnlijk door de eersten gewonnen zal worden door de betere outillage. Toch zijn de kinderen taaie volhouders. Ze geven zich niet gauw gewonnen. De sleetjes worden meegenomen om de indruk te geven dat ze alleen maar even van de duin af komen glijden. Ook wanneer ze reeds aan boord zijn wordt de eigenlijke opzet verzwegen: «We kijken alleen maar even». De gevolgen van dat kijken maakte de aanwezigheid van een wachtsman noodzakelijk, toen de sloopbeslissing nog niet was gevallen. Hij heeft in de zes weken, die hij aan boord was, grote schade weten te voorkomen. De slopers kunnen echter alleen maar opvoedkundig optreden als ze aanwezig zijn. Zij bezitten een vrije zaterdag en zondag en hebben bovendien vorige week niet kunnen werken, omdat hun hijsinstallatie niet goed werkte. Prachtige dagen waren het voor de jeugd. Het is enorm spannend om door een wrak te dolen. Ongelukken zijn nog niet voorgekomen maar het blijft een gevaarlijk spelletje.

VISSERIJSNIPPERS

DAG VAN DE ZEEVISSERIJ

De vlaggetjesdagcommissie in IJmuiden heeft aan de gemeente Velsen om een bijdrage van 6.500 F gevraagd. Daarvan zullen de volgende programma-onderdelen van de Dag van de Nederlandse Zeevisserij worden gefinancierd: een bijeenkomst in de nieuwe vishal waar twee hoogleraren een voordracht over enkele visserijproblemen zullen houden en een «vissers-eten» voor genodigden in de nieuwe vishal.

Zoals bekend zal een hoogtepunt in de viering van de Dag der Zeevisserij in IJmuiden de opvoering van het openluchtspel «Vispoort IJmuiden» zijn. Dit spel is geschreven door Jaap Kolkman.

In de kosten van de viering wordt onder meer bijgedragen door het bedrijfsleven maar de commissie heeft ook een beroep op de gemeente gedaan. B. en W. van Velsen hebben de raad voorgesteld de gevraagde bijdrage van 6.500 F te verstrekken.

ZEEVISSERIJ ALS ONDERWERP VOOR FOTOWEDSTRIJD

Ter gelegenheid van de te IJmuiden te houden Dag van de Nederlandse Zeevisserij organiseert de Amateur Fotografen Vereniging «Fotokring Velsen» een landelijke foto- en dia-wedstrijd, met daaraan verbonden in het najaar een eksposities van ingezonden werken. De voorwaarden zijn : Deelname staat open voor iedereen, uitgezonderd de organisatoren. Per deelnemer kunnen maximaal 3 fo to's en/of dia's worden ingezonden. Voor deze wedstrijd is een verplicht onderwerp gesteld te weten : «ZEEVISSERIJ»

Dit onderwerp bedoeld in de ruimste zin, zodat ook alles wat aan de zeevisserij verwant is, kan gelden. Zowel voor de afdeling foto's als voor de afdeling dia's worden afzonderlijke prijzen toegekend, bestaande uit een eerste prijs van f 100, een tweede prijs van f 75 en een derde prijs van f 50. De foto's of dia's moeten zodanig verpakt, dat het verpakkingsmateriaal voor de terugzending kan worden gebruikt. De zending moet vergezeld gaan van voldoende postzegels om de terugzending te frankeren. Indien deze postzegels niet zijn bijgesloten wordt aangenomen, dat op terugzending geen prijs wordt gesteld. De verzending moet geschieden na 15 juni 1963 en voor 15 september 1963 aan A.F.V. «Fotokring Velsen» Moerbergplantsoen 22 te IJmuiden ter attentie van de heer G.J. Kwakkel. De foto's mogen opgezet of onopgezet worden ingeleverd. Minimum toegestaan formaat 9 op 14 cm. De dia's van kleinformaat tot en met 6 op 6 cm dienen te zijn ingeraamd. Aan de achterzijde van elke foto en op de raamrand van elke dia dient een strookje te zijn gehecht. waarop vermeld staan naam en adres van de inzender. De beoordeling zal geschieden door een jury, bestaande uit drie bekende eksperts. indien gewenst kan de jury zich laten bijstaan door een onpartijdige visserijdeskundige. De jury-beslissingen zijn bindend. In het najaar van 1963 zullen de ingezonden foto's en dia's worden tentoongesteld. Deelname aan de wedstrijd houdt tevens deelname aan de tentoonstelling in. Bij een grote deelname behouden de organisatoren zich het recht voor een selektie uit de inzendingen toe te passen.

PALING

Men schat dat in West-Europa 70% van de paling is doodgevroren. De schade voor de rokers loopt dan ook in de tonnen. Men verwacht dan ook zeer hoge prijzen in het voorjaar.

VERKOCHT

De NV Mercurius te Katwijk heeft de KW.4 Golfstroom verkocht naar St. Pierre in Canada. Het schip werd in 1955 gebouwd bij de scheepswerf Figee in Vlaanderen. Het schip heette oorspronkelijk «Burgemeester Heusden». De trawler heeft een 600 PK werkspoormotor.

GROTE DRUKTE

In de afgelopen week is er een enorme aanvoer in IJmuiden geweest. Daaronder was de aanvoer van de IJM.99 Egmont, die bij IJsland een aardige vangst had geboekt. Bij aankomst bleek deze van behoorlijke kwaliteit te zijn. Er was veel kabeljauw en koolvis aan de markt, maar slechts weinig schelvis. Wijting was ruim aanwezig, de haring eveneens. Makreel was wat ruimer aan de markt dan de week daarvoor. De enorme aanvoer van platvis leidde (en leidt) er toe dat de prijzen exhorbitant laag zijn. Vooral bij schol zijn de prijzen ontstellend laag.

OPVANGREGELING

De redersvereniging IJmuiden is gekomen tot een minimumprijsregeling voor de bij IJsland gevangen vis. De lijst ziet er als volgt uit:
Roodbaars 0,35 F per kilo, schelvis 0,45 F, grote koolvis 0,40 F, middel koolvis 0,35 F, kleine koolvis 0,25 F, kabeljauw 0,45 F, grote en middel gul 0,40 F, kleine gul 0,30 F, leng (ook blauwe leng) 0,40 F, wolf 0,35 F. Andere vissoorten mogen niet onder 0,30 F per kilo worden verkocht. (F = gulden)

Brief uit Yerseke

Nr 915 Yerseke, 2-3-1963.

DE OESTER-CATASTROPHE

Hierover hadden we vorige week reeds kunnen schrijven want er stond genoeg te lezen dien aangaande in ons plaatselijk- en streekblad. We hebben dat niet gedaan. Waarom niet? Toen was het nog maar gissen en veronderstellen en met zekerheid wist men nog niet veel. Dit is nu, een week later, veel veranderd. Wel mocht bij gebrek aan goede bebakening nog niet worden gevist maar de lage ebben in de afgelopen week boden de mogelijkheid te voet die percelen te gaan bezien die zeer zelden droog vallen. En dat zijn juist de plaatsen waar men dacht dat de oesters het minst gevaarlijk lagen. Deze bezoeken te voet dus, door vele kwekers en op verscheidene percelen gebracht, waren uiterst teleurstellend. Het oordeel was gelijkluidend: 50 tot 90% van de oesters waren veranderd in dode schelpen en van de 10 tot 20% van deze die nog gesloten waren, bleken bij opening vol zand te zitten wat de kansen op overleving al zeer twijfelachtig maakt. Zelfs op heel diepe percelen werden bijna geen levende exemplaren meer aangetroffen werd ons van meer dan een zijde medegedeeld. Wat verloren ging en nog gaat is uiteraard moeilijk (indien al!), te berekenen, maar dat de schade enorm is en de consequenties voor velen meer dan geweldig is nu reeds buiten kijf. Maar vooral dàt zal pas later in volle zwaarte worden gevoeld. Met een betuiging van meeleven met de getroffenen stappen we wellicht slechts voorlopig van het oester-drama af. En de mossels? Ook daarover stond vorige week dat op 50% schade moet worden gerekend, maar dit moet, althans nu nog, alleen bepaald worden tot de partijen die op de verwaterplaatsen stonden toen de winter begon. Dat daaraan de bovengenoemde schade wel zal worden geleden staat vast. Maar over de mossels op de percelen waarvan hetgeen zich op de waterplaatsen bevond slechts een fractie is, valt wel te gissen maar niets met zekerheid te zeggen. Zeker 90% van de mossels staan in de Waddenzee en daar kan nog niets worden bekeken. Wat er aan schade is aangericht kan dus pas later worden vastgesteld. Dat voor de mossels de gevolgen lang niet zo funest zullen blijken staat voor ons wel vast. Gelukkig maar!

EEN AANGENAAM EN LEERZAAM BEZOEK

Donderdagnamiddag kregen we zonder voorkennis in onze werkplaats te Doornijk bezoek van twee Yerseekse mosselkwekers en -handelaars. We waren juist bezig een partijtje mossels met 40% tarra aan het verwerken. De heren waren zo eerlijk te bekennen dat ze wel wisten dat de mossels veel tarra bevatten maar dat het **zo erg was** hadden ze niet gedacht. Ook stelden (**zij zelf**) vast dat zolang **de Centrale** ofwel «**het kartel**» blijft bestaan, zelden of nooit redelijke mossels zullen kunnen worden geleverd. (**Een mooi vooruitzicht voor de detaillisten!**) Ook gaven ze toe dat zij, indien ze alleen handelaar waren, er hard aan mee zouden werken «**het kartel**» op te ruimen maar dat hun kweker-belangen zich daartegen verzetten. Dit bezoek was dus voor hen leerzaam en voor ons aangenaam.

VERKOCHT

De rederij en visverwerking NV Ouweland te Katwijk aan zee heeft de KW 123 Robert William, een motorlogger, verkocht aan de rederij B. van Leeuwen Szn te Scheveningen. Het schip werd in 1916 als stoomtrawler IJM 257 Pacific voor een IJmuidense rederij gebouwd. Later is het schip naar Katwijk verkocht. De Robert William onderging in 1952 een verbouwing.

De firma W. Visser en Zoon te Den Helder heeft de IJM 2 Neeltje gebouwd voor de Dageraad te IJmuiden. Deze vloot telt thans vier kotters. De Neeltje heeft een Bronsmotor van 360 PK.

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

DONDERDAG

Aanvoer 3850 kisten, waarvan 744 tong en tarbot, 7 heilbot, 748 schol, 15 schar, 10 bot, 488 haring, 352 makreel, 160 schelvis, 1080 wijting, 156 kabeljauw en gul, 6 leng, 1 ham, 5 poon, 207 koolvis en 26 diversen.

VRIJDAG

Aanvoer 15.110 kisten, waarvan 3024 tong en tarbot, 3 heilbot, 2 tongschar en schartong, 3044 schol, 40 schar, 11 bot, 6000 haring, 65 makreel, 186 schelvis, 675 wijting, 553 kabeljauw en gul, 31 leng, 2 poon, 1442 koolvis en 32 diversen.
Besommingen : KW.159 f 27.350 ; KW.39 f 29.700 ; KW.180 f 11.650 ; KW.117 f 10.900 ; KW.127 f 10.000.

MAANDAG

Aanvoer 35 schelvis, 600 wijting, 185 gul en kabeljauw, 1180 koolvis, 2380 haring, 400 makreel, 3200 schol, 125 tarbot, 300 diversen, 2000 stuks kabeljauw en 100.000 kg tong, totaal 11.160 kisten.
Besommingen : KW.49 f 22.950 ; KW.8 f 11.350 ; KW.51 f 12.650.

DINSDAG

90 kisten schelvis, 760 gul en kabeljauw, 30 koolvis, 20 roodbaars, 340 varia, 4720 stuks kabeljauw, 200 wijting, 2000 schol, 80 tarbot, 80.000 kg tong en 1000 spanharing.
Besommingen : KW.43 f 18.000 ; KW.54 f 11.600 ; KW.87 ff 17.200 ; KW.196 f 11.100 ; KW.55 f 12.900 ; KW.81 f 12.000.

WOENSDAG

Aanvoer 13.030 kisten vis, waarvan 15 schelvis, 280 wijting, 1100 spanwijting, 30 gul en kabeljauw, 90 koolvis, 780 trawlharing, 10.000 spanharing, 600 schol, 25 tarbot, 110 varia, 370 stuks kabeljauw, 40.000 kilo tong.
Besommingen : KW.95 f 8550 ; KW.153 f 11.400.

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

	28-2-1963	1-3-1963	4-3-1963	5-3-1963	6-3-1963
Tongen, grote — Sole, grosse	3,20- 2,90	3,— 2,80	3,10- 2,60	3,10- 2,80	3,— 2,90
3/4 tongen — 3/4 sole	2,14- 1,92	2,— 1,82	2,— 1,96	2,— 1,72	2,10-1,88
Bloktongen — Sole moyenne	2,24- 2,—	1,88- 1,64	2,— 1,74	2,06- 1,92	2,12- 1,92
Voor-kleine — Petite	2,40- 2,14	2,02- 1,86	2,04- 1,55	2,12- 2,02	2,22- 1,72
Kleine — Toute petite	1,72- 1,50	1,52- 1,28	1,66- 1,34	1,58- 1,36	1,64- 1,40
Tarbot, groot — Turbot, gros	3,70- 3,20	3,80- 3,—	4,— 3,—	3,60- 3,20	3,10- 2,90
Middel — Moyenne	.....	**88,—57,—**	**110,—76,—**	**170,—88,—**	**138,—67,—**
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	**70,—42,—**	**66,—34,—**
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	**8,— 7,—**	**7,— 3,—**	**5,60- 4,—**	**7,— 6,—**	**17,— 9,—**
Grote iek — Grosse	**9,—7,—**	**7,— 7,—**	**5,60- 3,—**	**7,— 6,—**	**17,—11,—**
Kleine iek — Petite	**20,—10,—**	**22,— 9,—**	**16,— 4,—**	**13,—11,—**	**23,—14,—**
Iek 3e slag — 3e sorte	**22,—15,—**	**28,— 3,—**	**21,—11,—**	**14,—10,—**	**23,—14,—**
Platjes — Toute petite	**27,—10,—**	**28,— 3,—**	**27,— 8,—**	**18,— 8,—**	**28,— 8,—**
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	**47,—40,—**	**46,—43,—**	**51,—49,—**	**46,—44,—**	.....
Middel — Moyen	**57,—46,—**	**67,—61,—**	**66,—57,—**	**63,—39,—**	.....
Kleine — Petit	**47,—34,—**	**52,—17,—**	**50,—28,—**	**53,—42,—**	**73,—**
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	**41,—**	**24,—**	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**56,—30,—**	**65,—28,—**	**64,—36,—**	**28,—23,—**	**42,—18,—**
Gullen — Petit cabillaud	**48,—37,—**	**36,—31,—**	**42,—29,—**	**40,—15,—**	**65,—31,—**
Hozemondhamme — Baudroie	**94,—**	.....	.....	.....	**160,—**
Wijting — Merlan	**30,— 8,—**	**30,— 8,—**	**39,— 8,—**	**28,—15,—**	**47,—23,—**
Schar — Limande	**32,—23, —**	**31,—16,—**	**30,—17,—**	**32,—16,—**	**27,—15,—**
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	**55,—24,—**	**31,—27,—**	**56,—19,—**	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	**27,—17,—**	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	**22,—19,—**	**41,—30,—**
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	**32,—25,—**	**29,—23,—**	**22,—21,—**	**22,—19,—**	**41,—30,—**
Schartong — Cardine	.....	**21,—**	**21,—**	**15,—**	**30,—27,—**
Volle haring — Hareng	**31,—17,—**	**27,—15,—**	**24,—14,—**	**17,—14,—**	**20,—16,—**
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	**13,—11,—**
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	4,20- 2,30	3,80- 2,80	4,10- 2,40	3,— 1,60	4,10- 4,—
Koolvis — Colin	**18,—16,—**	**18,—16,—**	**26,—13,—**	**19,—16,—**	**31,—17,—**
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	**26,—**	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	**32,—**	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	**7,— 4,—**	**4,— 3,—**	**7,— 2,—**	**4,20- 2,60**	**4,— 2,80**
Mol	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	**6,—**	.....	.....	.....

Produktschapsprijzen voor de best verzorgde vis

Het produktschap voor vis en visprodukten heeft overeenkomstig de traditie wederom prijzen toegekend aan schippers van vaartuigen, die de best verzorgde zeevis en/of haring hebben aangevoerd. De produktschapsprijzen voor verse zeevis en verse haring gingen voor 1962 naar:

Schipper Adr. v.d. Plas van de IJm.59 van de reder n.v. Zeevisserij.

Maatschappij De Hoop te IJmuiden, voor de best verzorgde zeevis en verse haring, welke met een vaartuig met een motorvermogen van 120 tot 250 pk te IJmuiden is aangevoerd.

Schipper D. Kuyt van de KW.155 van de reder firma Fl. Kuyt en zn te Katwijk aan Zee, voor de best verzorgde zeevis en verse haring, welke met een vaartuig met een motorvermogen van 250 tot 500 pk te IJmuiden is aangevoerd.

Schipper H. Krab van de IJm.99 van de reder n.v. Visserij mij Batavia te IJmuiden, voor de best verzorgde zeevis en verse haring, welke met een vaartuig met een motorvermogen van 500 pk of hoger te IJmuiden is aangevoerd.

De produktieprijs voor gezouten haring viel voor 1962 te Vlaardingen ten deel aan:

Schipper M. Dijkhuizen van de trawler VL.153 van de reder G. Kornaat's handelsmaatschappij n.v. te Vlaardingen, voor de best verzorgde gezouten haring, welke te Vlaardingen is aangevoerd, terwijl aan schipper K. Rog van de logger VL.190 van de reder n.v. de Dogger maatschappij te Vlaardingen, een produktschapswimpel zal worden uitgereikt voor de best verzorgde gezouten haring, welke met een logger te Vlaardingen is aangevoerd.

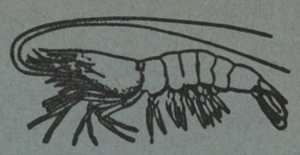
De produktschapsprijs voor gezouten haring viel voor 1962 te Scheveningen ten deel aan:

Schipper M. v.d. Harst van de trawler SCH.196 van de rederij en haringhandel Jac. den Dulk en zonen te Scheveningen, voor de best verzorgde gezouten haring, welke te Scheveningen is aangevoerd, terwijl aan schipper W. Rog van de logger SCH.73 van de reder n.v. Vishandel, rederij en ijsfabriek v/h Frank Vrolijk te Scheveningen, een produktschapswimpel zal worden uitgereikt voor de best verzorgde gezouten haring, welke met een logger te Scheveningen is aangevoerd.

De produktschapsprijs voor gezouten haring viel voor 1962 te Katwijk aan Zee ten deel aan:
Schipper C. Dubbelaar van de trawler KW.121 van de reder n.v. Ouwehand's rederij en visverwerking te Katwijk aan Zee, voor de best verzorgde gezouten haring, welke te Katwijk aan Zee/IJmuiden is aangevoerd, terwijl aan schipper H. v.d. Niet van de logger KW.22 van de rederij M. Parlevliet te Katwijk aan Zee, een produktschapswimpel zal worden uitgereikt voor de best verzorgde gezouten haring, welke met een Katwijkse logger te Katwijk aan Zee/IJmuiden is aangevoerd.

Voorts viel een produktschapsprijs voor gezouten haring voor 1962 te IJmuiden/Katwijk aan Zee ten deel aan:

Schipper M. Kramer van de trawler SCH.27 van de reder n.v. Cornelis Vrolijk's Visserij Mij te IJmuiden, voor de best verzorgde gezouten haring, welke met een niet-Katwijks vaartuig te IJmuiden/Katwijk aan Zee is aangevoerd.

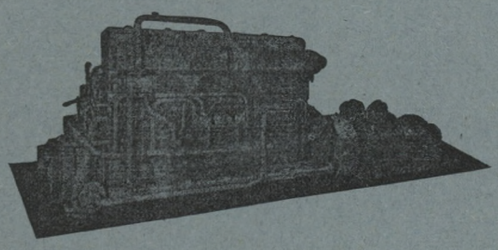


FIRMA
R. Huysseune
ZEEBRUGGE
Export Import
TELEFOON
Privé : 540.06
Magazijn : 541 . 541.42
Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse gepelde garnalen
Thuisbestelling in de grote centra
Verzending in gans het land
(2182V)

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.

KLEINE
AANKONDIGINGEN

HOUTEN
VISSERSVAARTUIG
TE KOOP

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

★ Te huur : Groot appartement met badkamer, gelegen Kaaistraat, 24. Z.w. Witte Nonnenstr., 15. (3086V)

objektieve voorlichting
inzake visserij geeft u

het
visserijblad

zorgt door haar reklaamdienst
voor uitbreiding van uw zaak !

Voor
nieuwbouw
en
herstellingen
van
schepen

N.V.
BELIARD-
MURDOCH
2049V

Reders en Vishandelaars

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 717.91

(2160V)

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

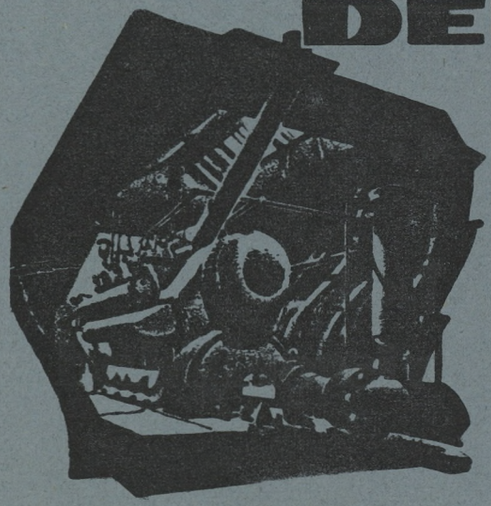
(185V)

ADVERTEERT IN

„HET VISSERIJBLAD"

UW VAKBLAD !

DEUTZ



Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN
VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

32V