

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



HET VISSERIJBLAD

31e JAARGANG
VRIJDAG
30 oktober 1964
Nr 44
PRIJS 10 FRANK

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

Wolk

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

ZATERDAG, 31 OKTOBER
van 22 uur af.

ZONDAG 1 NOVEMBER,
THE-DANSANT
van 16 tot 20 uur.

STEPHANE STEEMAN

imitator.

MERINO COSTA EN ZIJN ORKEST

FRANZ ANDRE :
piano

Tentoonstellingen

Inkomhall

TOT 31 OKTOBER :

TWEEDE EUROPA-PRIJS VAN DE STAD OOSTENDE VOOR SCHILDERKUNST 1964

Tentoonstelling ingericht door
het Kultureel Centrum
Oostende
Toegang vrij

KONINKLIJKE SCHOUWBURG OOSTENDE

DINSDAG, 3 NOVEMBER,
te 20 uur :

Onder de auspiciën van de
Vriendenkring

„NEDERLANDS TONEEL”,
de KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
SCHOUWBURG
stelt voor :

„OTHELLO”

van William Shakespeare.
Regisseur : Lode Verstraete.

PLAATSEN : 80 - 60 en 40 fr.

PLAATSBESPREKING :
Kon. Schouwburg Oostende
Tel. (059) 713 22

(Van 10 tot 13 u. en
van 16 tot 19 u.).

Voor alle inlichtingen
en lokatie :

CASINO-KURSAAL
OOSTENDE
Tel. (059) 751 11

(5358V—3148N)

TE KOOP AANGEBODEN

DRIE MODERNE VISKOTTERS

voorzien van een motor van 275 PK — Bouwjaar 1960

KREDIETVERLENING AANWEZIG

Zich wenden :

H. ZWART — IJMUIDEN
Tel. 02550/5459 — 5110 — 2270

(5363V)

Reders en Vishandelaars

H E T B E S T E

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 717 91

(2180V)

TE KOOP

Houten VISSERSVAARTUIG

in zeer goede staat met
motor ATLAS ad. 155 PK.
Zeer voordelige prijs.

Voor inlichtingen zich wenden
HAND IN HAND
Zeebrugge

(5341V)

WIE VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
OP DE HOOGTE
WIL BLIJVEN
NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD

Voor
nieuwbouw
en
herstellingen
van
schepen

N.V.

BELIARD- MURDOCH

(2049)

VISSERS-
VAARTUIGEN
TE KOOP

*

Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge

Tel. 541.17

Na de uren :

Joz. De Roose

Tel. 517.40

HAND IN HAND

HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG

30 OKTOBER 1964

DRUKKERIJ

Telefoon nr. 777.13

Abonnementen : Binnenl. 1 jaar 300 F - 6 maanden 150 F - 3 maanden 80 F - Buitenl. 1 jaar 325 F - Holl. 1 jaar Fl. 23
Verantwoordelijk Drukker-Uitgeefster : Simonne BOLLINNE, Vindictivelaan 22, Oostende, Tel. 725.23, PCR 41.89.87

Het verlengen van de bewaringsduur van de vis

VERZORGING VAN VIS AAN BOORD

Een visser die van zijn bedrijf houdt — en wie is dat niet? — zal er een erezaak van maken zijn vangst in de beste voorwaarden van VERSHEID aan land te brengen. Om die versheid te verzorgen bestaan er geen zevenendertig geheime middeltjes of ingrediënten: IJS is en blijft het bijzonderste hulpmiddel. Ieder visser beseft maar al te goed dat de vis er «deugd» van heeft — na gegut en gewassen te zijn — zo rap mogelijk met een voldoende hoeveelheid ijs omringd te worden. Dit om het bacteriologisch bederf tegen te gaan, zouden de geleerde wetenschappelijke bollen ons zeggen...

Voldoende ijs dus en daarnaast de vangst zorgvuldig opslaan. Wij weten dat onze mensen de jongste tijd aan dit laatste punt meer aandacht zijn gaan besteden. Men vermijdt het de vis in al te dikke lagen te stapelen, om kwetsen en pletten tegen te gaan; velen trachten de binneninrichting van het visruim te verbeteren (de nieuwe vaartuigen hebben ruimen uit nieuwe materialen vervaardigd, zijn weldoordacht ingericht en vooral beter geïsoleerd); sommigen denken er al aan de vis aan boord in KISTEN te bewaren...

Al die speciale moeite om schone, verse vis naar de afslag te brengen, is immers geen verloren moeite, maar laat zich bij de verkoop omzetten in tastbare en klinkende munt.

LANGERE REIZEN

Moest men nu nog het gemiddeld aantal zeedagen per reis kunnen verminderen... Maar dat is een ander paar mouwen! Het opzoeken van nieuwe en verder gelegen visgronden heeft het de laatste jaren bijzonder moeilijk gemaakt de reizen in te korten; men heeft er eerder behoefte aan ze langer te maken, maar dan is de vangst van de eerste dagen ook van minder kwaliteit. Er zijn immers grenzen aan de houdbaarheid van de vis, hoe goed de verzorging van de vangst en hoe modern de inrichting van de vaartuigen ook moge zijn.

Deze problemen zijn tenandere internationale problemen: alle grote buurstaten als Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, enz. hebben op een bepaald ogenblik er behoefte aan gevoeld de bewaringsduur van de vangst te verlengen. Zij zochten... en meenden de oplossing te vinden in het bouwen van schepen die de vangst geheel of gedeeltelijk diep-vriezen aan boord en toelaten weken en maanden op zee te blijven. De evolutie op dat terrein is verre van afgelopen, maar toch zal geen zinnig mens de dag van vandaag zijn hand er voor in 't vuur durven steken dat die schepen — zonder overvloedig manna van vaders staat! — in staat zijn op eigen benen te staan en werkelijk winstgevend te varen.

REALITEITSZIN EN DURF

Onze Belgische reders hebben op die zaken een nuchtere kijk en verkiezen met beide voeten op de grond te staan. Zij zijn anders niet bang van aan te pakken: bewijze het feit dat er in de eerste negen maanden van 1964 niet minder dan 26 nieuwe en moderne trawlers in de vaart kwamen, waar men in de vijf jaar er voor (1959-1963) slechts 50 nieuwe in totaal telde, en terwijl ettelijke andere — waaronder enkele hektrawlers — op stapel staan.

NIEUWE METODES

Maar wat dan gedaan om een langere houdbaarheid van de vangst te bevorderen, waar het diepvriezen op zee niet mogelijk blijkt?

Een interessante poging in die richting, en die de jongste tijd al wat stof deed opwaaien is het portugees systeem, «super-chilling» of «super-freezing» genaamd.

Tussen haakjes, in deze eeuw van SUPER-benzine, van SUPER-markten, SUPER-bazars en andere... SUPERlatieven kon het moeilijk anders of ook in de visserij moest de SUPER-plaag haar intrede doen.

Wij zitten tenandere een beetje verveeld met de vraag hoe men zo'n bastaardwoord in verstaanbaar Nederlands kan vertalen: bovenkoeling? onderkoeling? Laten wij met de hoop meedoen en van «super-koeling» spreken!

Wat zijn de kenmerken van «super-chilling» of «super-koeling»?

PROBLEEMSTELLING

Verlenging van de duur van de reis, indien die verlenging nodig of niet te vermijden is, stuitte tot op heden op het feit dat geijsde vis 15 à 16 dagen na de vangst «op het randje af» wordt, wat dus betekent dat de maksimum duur van een reis 21 à 22 dagen bedraagt.

Het portugees systeem, ook Scarlatti-systeem genaamd (naar de uitvinder ervan), laat toe de duur van de reis op 30 dagen en meer te brengen.

OOGMERKEN VAN HET SYSTEEM

- 1) Voor de vis een temperatuur bekomen, zo dicht mogelijk de 0° C benaderend, met een zo groot mogelijke uniformiteit van temperatuur in het ruim;
- 2) de vis vochtig houden;
- 3) de gekozen temperatuur zo rap mogelijk bereiken (vlugge afkoeling);
- 4) zo weinig mogelijk wijzigen aan de arbeidsgewoonten van de matrozen (psychologische redenen).

INRICHTING VAN HET RUIM

Het visruim wordt perfect geïsoleerd over zijn gehele oppervlakte: vloer, plafond, wanden en toegangsdeuren zijn uit staal of aluminium vervaardigd. In alle wanden zijn spiraalkoelers (serpentina's) aangebracht waarin een koelmedium (pekkel) circuleert, waarvan de temperatuur nauwkeurig (tot op 0,2 graad na) kan geregeld en gecontroleerd worden. De temperatuur in het ruim zelf dient bestendig tussen -1° en -3° C te liggen.

In de praktijk dienen dus alle horizontale en verticale schotten, die de compartimenten vormen, van koelers voorzien te zijn. Het roestvrij staal en aluminium zijn materialen die goede geleiders zijn en tevens gemakkelijk te reinigen.

De benodigde hoeveelheid ijs is met dit procédé tot een derde teruggebracht.

De rol van het ijs is dubbel:

- mee te helpen aan vlugge koeling;
- de vochtigheidsgraad van de vis doen behouden.

Het ijs wordt slechts in het ruim gebracht wanneer het ruim reeds op een negatieve temperatuur is gekomen, dit om het ijs zo droog mogelijk te houden.

VOORDELEN

De periode dat de vis als perfect vers mag aanzien worden, wordt als het ware verlengd, want in deze metalen «kooien» kan de temperatuur automatisch geregeld en eenvormig gehouden worden in elk onderdeel van het visruim, zodat het bederfproces fel vertraagd wordt.

Minder ijs betekent meer beschikbare ruimte voor het opslaan van de vis en ook hogere stockeringscapaciteit per m³.

Het lossen van de vis uit de diverse ruimen of kompartimenten kan desnoods in verschillende dagen gebeuren, volgens de vraag en de toestand van de markt.

BEZWAREN

1. De tamelijk hoge kosten die met een dergelijke inrichting gepaard gaan: enkel de grootste trawlers die de verre visserij beoefenen kunnen o.i. de toepassing van het Scarlatti-systeem overwegen.

2. Tot nog toe is het portugees systeem vooral in de TROPISCHE wateren toegepast geworden. De vis, die afkomstig is uit wateren die normaal een temperatuur van meer dan 20° C hebben, deelt haar warmte mee aan het ijs dat aanvankelijk dus smelt, maar weldra, door het koelsysteem van het visruim, weer bevroert en een soort vlies aanbrengt rond de vis. Dit brengt een uitstekende bescherming mee van de opgeslagen vis en vormt het succes van het nieuwe systeem.

De vraag blijft echter open of eenzelfde gunstig resultaat zou bekomen worden in bv. de IJslandse wateren, die een veel lagere temperatuur hebben en waar de temperatuur van de vis zelf het ijs niet zal doen smelten, zoals het in de tropische streken gebeurt.

Momenteel zijn Duitse en Britse wetenschapsmensen druk doende de waarde na te gaan van «super-chilling» voor eventuele toepassing in onze gewesten. Men mag zich dan ook in de nabije toekomst verwachten aan nadere onthullingen over dit revolutionnaire systeem, waarover het laatste woord zeker nog niet gesproken is...

BELANG VOOR DE BELGISCHE VISSERIJ

Zoals hoger gezegd kan een toepassing van het portugees systeem eventueel overwogen worden voor grote trawlers die de verre visserij beoefenen. Het lijkt ons billijk (teneinde de kosten te drukken) slechts één ruim volgens het vermelde procédé in te richten; de vangst van de eerste dagen, die normaal het meeste gevaar loopt van haar kwaliteit in te boeten, zou in dat ruim kunnen gestockeerd worden.

Maar ook zij, die de oude vertrouwde paden niet wensen te verlaten, kunnen hun voordeel opdoen bij de toepassing van de principes die aan dit systeem ten grondslag liggen.

Samengevat betekent dit:

- Er kan niet genoeg belang worden gehecht aan een perfecte ISOLATIE van het visruim.
- De KOELING met koelsslangen (serpentins) van wanden en tussenschotten laat toe de vis langs alle kanten beter te beschermen.
- Bepaalde MATERIALEN (roestvrij staal, aluminium) dragen bij tot een betere koeling van het visruim.
- Een goed gekoeld visruim laat toe minder IJS te gebruiken.

BESLUIT

Hoe men de zaak van de «super-chilling» ook bekijkt, één feit is zeker: de goede koeling van het visruim en de ekstra-zorgen die onze vissers zich getroosten om de vangst zo ideaal mogelijk op te slaan, zullen onvermijdelijk tot verbetering van de kwaliteit leiden.

En dat betere kwaliteit een betere faam en... betere besomming meebrengt, zal zeker niemand betwijfelen.

DE KURKZAK.

In welke taal dienen de zeerapporten van Vlaamse rederijen opgemaakt?

Voor enkele tijd richtte volksvertegenwoordiger Mattheyssens zich tot het departement van het ministerie van Justitie, in verband met enkele vragen nopens het taalgebruik bij het opmaken van zeerapporten door de kapiteins of schippers van onze Vlaamse rederijen.

Vernoemde mandataris richtte zich als volgt tot de betrokken minister:

De heer Minister gelieve mij mede te delen:

1e In welke taal, sinds het in voege treden van de wet van 2 augustus 1963 de zeerapporten werden ingediend bij de rechtbanken van koophandel, door de kapiteins van schepen behorende aan rederijen die hun exploitatiezetel in het Vlaamse landsgedeelte hebben?

2e Welke maatregelen werden getroffen om de toepassing van de taalwet te verzekeren mochten voornoemde rapporten gebeurlijk in het Frans gesteld zijn?

3e In welke taal de logboeken waren gesteld, ingediend door voornoemde rederijen bij bovenvermelde rechtbanken of onderzoeksraden?

4e Welke maatregelen werden getroffen om de toepassing van de taalwet te verzekeren mochten voornoemde logboeken in het Frans gesteld zijn?

Thans verscheen in het Bulletin «Vragen en Antwoorden» van 20 oktober jl. het antwoord van de betrokken minister, welke wij hieronder integraal weergeven:

Sedert het inwerkingtreden van de wet van 2 augustus 1963 op het gebruik van talen in bestuurszaken, worden de zeerap-

porten, opgemaakt bij het binnenkomen der schepen en bevattende de verklaringen van scheepskapiteins en bemanningsleden gedaan ter griffie van de rechtbank van koophandel ten overstaan van een rechter van deze rechtbank.

De processen-verbaal dezer verklaring worden nog enkel in de Nederlandse taal geakteerd.

De mondelinge verklaringen van de kapitein en van de bemanning in een vreemde taal gedaan, worden door beëdigde vertalers vertaald en in de Nederlandse taal in het proces-verbaal opgenomen. Daaruit volgt dat deze rapporten niet in de Franse taal kunnen opgesteld zijn, zodat geen maatregelen dienen getroffen te worden.

In welke taal de logboeken opgesteld zijn, kan niet met wettelijke zekerheid beantwoord worden, omdat er geen enkele wettelijke verplichting is daarvan een register te houden.

Die logboeken zijn geen documenten die worden neergelegd ter griffie; ze worden enkel bij het binnenkomen der schepen aangeboden en geïnterpreteerd door de rechter. Het is bijgevolg niet mogelijk achteraf vast te stellen in welke taal ze opgesteld waren, Nederlands, Frans, Engels, Duits, Noors, Zweeds, al naargelang de taal van de kapitein.

Ze worden genummerd, gekorttekend en geïnterpreteerd (art. 61 en 78 van boek II van het Wetboek van koophandel) door één der rechters van de rechtbank.

Totdaar het antwoord van onze minister van justitie. — B

UITSLAGEN STAATS-EKSAMENS

Op 9 oktober jl. werd een examen afgesloten met het oog op de aanwerving van Nederlandstalige ticket-collectors ten behoeve van de Zeegroep der Kust te Oostende. Hieronder de rangschikking der geslaagden:

1. Meulemeester J.A., Oostende. 2. Geedts A.J., Oostende. 3. Blondeel R.A., Oostende. 4. De Wilde R.F.M., Oostende. 5. Goethals R.E., Oostende. 6. Lambrecht R., Bredene.

Eveneens op 9 oktober werd een examen afgesloten voor de aanwerving van Nederlandstalige agenten der zeevaartpolitie. Volgende kandidaten wisten zich te rangschikken:

1. Dewilde R.F.M., Oostende. 2. Vanhoutte O.J. Oostende. 3. Symens W.A., Leuven. 4. Agemans, A.L.B., Deurne.

Aan allen onze gemeente gelukwensen. — B

Scheepsbouwkundige voordracht

In de konferentiezaal van het stadhuis wordt op 5 november om 20 uur een voordracht gegeven door de heer F. Verheyden, bedrijfsassistent bij de scheepswerf Cockerill te Hoboken.

De inhoud van de lezing gaat over het ontstaan van een groot scheepswerf, en de hedendaagse moderne scheepsbouwtechniek.

Twee filmen, ter beschikking gesteld door de Compagnie Maritime Belge zullen vertoond worden. Deze avond wordt ingericht door de Vriendenkring van de Scheepswerktuigkundigen van het Zeewezen te Oostende, en het Gallois Genootschap studiekering voor Scheepswerktuigkundigen, Antwerpen.

EN VISMINECHOS

een aanvoer van zowat 1800 bennen vis en 9.600 kg tongsortering. De meest gebrachte vissoorten waren rog, platvis, wijting, steenschol, zeehond en schar. Roggen werden nog altijd even vlot verkocht en noteerden van 700 tot 780 F per ben. De kleinere soorten noteerden van 450 naar 600 F, dit voor kleine scherpstaarten en filten. De grote gladroggen bleven boven deze prijs en dit omwille van de kwaliteit en de schaarste.

KOTTERS

van de Sande

(5043V)

Keilrog was er dit keer ook en meer dan gewoonlijk. Er werd dan ook geen 1.000 F per mand meer betaald aangezien de prijs terugviel tot 870 F per mand eenstaarters en 810 F per mand driestaarters. Rode knorhaan bleef daarentegen duur en haalde van 440 naar 1100 F per mand, volgens de grootte en de kwaliteit. Steenschol werd vooral gebracht door de tongenvissers die meest kleine sortering losten. De prijs hiervoor bleef schommelen van 1100 naar 1350 F. Voor grote steenschol werd tot 1600 F gegeven. Platvis was niet zodanig veel op de markt en kreeg hierdoor verder renderende prijzen die schommelden van 700 F tot 920 F per mand. Platen bleven de duurste sortering, bestemd voor de uitvoer. Wat de tongenaanvoer betreft, deze was groter dan vorige week op de eerste verkoopdag. Hierdoor ging de prijs wel iets dalen. Toch bleef die gemiddelde prijs nog zeer goed vermits er van 84 naar 88 F voor betaald werd. Heel kleine tong was er maandag niet veel op de markt en alle soorten kregen ver dezelfde noteringen. Lappen die bijzonder schaars blijven noteerden tot meer dan 100 F. De voorkleine sortering, nochtans een van de meest gebrachte, kreeg opnieuw meer dan 90 F per kg op het einde van de markt. Ook kleine tong werd gretig afgenomen voor Frankrijk. De tongenscheper deden het opnieuw zeer flink en 2 van deze schepen bereikten zelfs weer meer dan 300.000 F. Voor 7 van de 9 schepen werd het echter meer dan 150.000 F zodat niemand reden tot klagen had. De laagste uitslag was voor de O.192 met 62.000 F, de hoogste opbrengst ging naar de O.26 die voor 170 bennen vis en 2.700 kg tong een besomming haalde van 338.480 F. Die nieuwe schepen doen het werkelijk allemaal uitstekend. Nemen we als voorbeeld de O.114 die sedert het in de vaart komen, een paar maanden geleden, reeds 3 reizen van meer dan 300.000 F bereikte.

ALLEMAAL NIEUWPOORT VAN DE WEST

Niet zoveel Westschepen deze maandag, de 4 die er waren hadden

allemaal als thuishaven Nieuwpoort. Zij zorgden voor circa 600 bennen goed verzorgde vis, waarvan echter spijtig ook een grote hoeveelheid totten. Deze totten, blinkend van versheid moesten evenwel ook hoofdzakelijk opgevangen worden. Als bijvangst noteerden we voor deze schepen rog, platvis, zeehond, steenschol, staartvis en wijting. Ook kleine gul vormde een groot gedeelte van deze vangsten. De uitslagen die allemaal na zeer korte reizen werden bereikt waren zeker renderend en schommelden van 39.000 F voor de N.750 naar 75.410 F voor de N.765.

LANGER VERKOPEN

Het heeft er alle schijn van dat nu regelmatig een grotere aanvoer

SCHEEPSWERF

Fa Gebr. van de Sande

Breskens — Tel. 01172 - 765

(5043V)

zal mogen worden verwacht. Maandag reeds werd er voor het eerst sedert lange tijd tot na 12 uur vis verkocht. Er lagen een 5-tal schepen in de tweede ronde zodat we van een snelle verkoop niet mogen spreken. Dit is dan te wijten aan het vele en zo mogelijk nog toenevend lawaai in de verkoophalle die de verkoop ontegensprekelijk verlamd. Neem daarbij nog de wegen weerlopers en de in-de-wegstaanders die eveneens een vlot verloop onmogelijk maken. Deze kopers zijn nochtans de eersten om te protesteren wanneer ze eens het slachtoffer zijn van hun eigen gedrag. Iedereen moet de gevolgen dragen van zijn eigen gedragingen, ook als ze slecht zijn. Als iedereen zal beginnen met te doen wat hij moet doen, of liever en gemakkelijker nog, met na te laten wat hij niet moet doen, dan zal er zeker heel wat tijd kunnen gewonnen worden. Het is niet de eerste keer dat we daar in deze kolommen op wijzen en het zal nog minder de laatste keer zijn. Men schijnt het in de kringen die het voor het zeggen hebben in de vismijn nog altijd niet te geloven dat er veel lawaai en veel in-de-weggelopen is. De Russen die maandag op bezoek geweest zijn, zullen dat waarschijnlijk wel gezien hebben. Ze kenden echter spijtig genoeg geen Vlaams of Frans genoeg om het de directie duidelijk te maken.

DINSDAG :

MINDER VIS EN GUNSTIGER MARKT

Op de tweede verkoopdag van deze week was het aantal verkopende vaartuigen alleszins veel geringer dan de maandag. Ook de aanvoer zelf was kleiner en bedroeg zowat 4.310 bennen vis en 7.600 kg tong. Het overgrote gedeelte hiervan was IJslandvis waarvoor nochtans opnieuw renderende prij-

zen betaald werden. Ook tong werd duur verkocht. Keilrog deed het niet zo goed evenmin als de totten. IJslandse wijting, schar en zeehond. Steenschol kende dalende noteringen maar de kleine gullen werden aan stijgende prijzen afgezet.

De kwaliteit van de aanvoer was dinsdag goed te noemen hetgeen alleszins een verheugende vaststelling is. Wat eveneens verheugend was, waren de renderende resultaten die ook dinsdag weer door alle schepen werden bereikt.

De totale opbrengst beliep dinsdag 3.298.510 F zodat in twee dagen tijd voor ruim 7.800.000 F werd verkocht.

GOED VERZORGDE

IJSLANDSE SOORTEN

Voor de 4 IJslanders die ook dinsdag verkochten en samen zowat 2.800 bennen vis en 2100 kg kreeftjes losten, werd het een gunstige verkoopdag. De meest gebrachte soorten als leng, rode zeebaars en

HEKKOTTERS

van de Sande

(5043V)

gullen kregen daarom niet de minste prijzen. Integendeel, voor gul werd zeer flink betaald aangezien de prijs schommelde van 450 naar 750 F per ben. Kabeljauw was minstens even duur als maandag en kreeg van 700 naar 1230 F volgens de kwaliteit. Schelvis was dinsdag erg schaars en noteerde zowat dezelfde prijzen als maandag. Voor rode zeebaars, een meer aangevoerde soort, was de belangstelling zeer levendig. De prijs varieerde hiervoor van 400 F voor de kleine naar 600 F voor de grote sortering. Voor rode zeebaars bestaat de laatste tijd werkelijk een zeer levendige vraag die blijkbaar met de week toeneemt. Hieruit kan men afleiden wat een goedgevoerde propaganda kan opleveren. Voor leng bleven de prijzen ook zeer renderend vermits de blauwe sortering tot 930 F haalde en de witte soort tot 650 F. Wijting werd niet bijzonder schitterend verkocht, de kleine sortering moest zelfs bijna allemaal opgevangen worden. Voor grote wijting was de vraag beter en werd tot 440 F gegeven. Minder aangevoerde soorten als hondstong, heilbot en schotse schol werden aan bevredigende prijzen afgenomen. Koolvis, de laatste weken steeds schaarser op de markt, wordt ook iedere week duurder. Dinsdag werd er dan ook reeds tot 810 F voor betaald. De kleinere soort en de gevijlde koolvis kregen van 600 naar 700 F. Aan zulke prijzen waren renderende uitslagen bijna niet te vermijden. Zelfs met kleine vangsten (O.237 en O.81) werden nog renderende besommingen gelukt. De gemiddelde prijs voor IJslandse vis lag dinsdag inderdaad rond de

650 F per mand. De laagste uitslag was voor de O.237 die toch nog 291.160 F bereikte, de O.81 bereikte het hoogste cijfer van de dag: 722.000 F.

MINDER KANAALSCHEPEN

Alhoewel er nog altijd meer Kanaalschepen aan de afslag kwamen dan vorige week, waren er toch minder dan maandag. Dooft 6 schepen werden 940 bennen vis en 7600 kg tong aangevoerd. De meest gebrachte vissoorten waren totten, kabeljauw, rog, platvis, steenschol en keilrog. Keilrog echter toch in eerder bescheiden mate. De totten kregen opvangprijzen, niettegenstaande de uitstekende kwaliteit. Voor kabeljauw van het Kanaal werd eveneens tot meer dan 1.000 F betaald, de grote gul kreeg tot 750 F, de kleinste gulsoort noteerde 360 F. Wijting werd verkocht aan 380 F en voor rog werd er van 450 naar 700 F betaald. Minder gunstig was de keilrogprijs die van 800 naar 870 F schommelde. De geringe aanvoer, maandag en dinsdag in aanmerking nemend, moeten we dit een schamel prijsje noemen. Voor rode knorhaan daarentegen was de prijs zeer goed, de kleine soort haalde nog 500 F, de grote sortering kreeg tot 1.250 F per mand. Steenschol gaf de indruk minder belangstelling te wekken en daalde af tot 1.200 F per ben.

De tongenmarkt bleef tamelijk vast met toch een prijsdaling van ongeveer 4 F per kg ten opzichte van de duurste markt maandag. De gemiddelde markt was evenwel slechts een paar franken lager zodat we mogen spreken van een vaste prijs. Een prijs tevens die zeer renderend mag genoemd worden en die schommelde rond de 84 F per kg. De lappen kregen nog juist 100 F per kg, de andere sorteringen daalden echter onder de 90 F. Voorkleine en kleine waren merkkelijk duurder dan de bloktongen en de driekwarttongen. Met tongenvangsten die schommelden van 1.000 kg naar 2.500 kg werden door de Kanaalschepen (met tong) uitslagen geboekt die varieerden van 143.600 naar 260.920 F, dit voor de O.235 en de Z.600. De niet tongvissers bereikten van 132.000 naar 213.000 F (O.312 en O.38). De reizen van deze schepen waren echter veel korter dan de andere.

WEINIG NOORDVIS

Door 2 schepen werden van de Noord 550 bennen vis gelost. Het grootste gedeelte was kleine vis, meestal totten. De resultaten waren voor deze schepen bevredigend, zonder meer en schommelden van 128.410 F voor de O.329 naar 135.780 F voor de O.66. Als meest gebrachte soorten vermelden we hier totten, kleine gul, wijting, platjes en zeehond. Kabeljauw en steenschol waren eerder schaars en hierdoor nog aan de dure kant. Platjes werden goed verkocht en kregen tot 400 F, voor kleine gul werd van

Oostendse Vismijnecho's

360 naar 550 F betaald. De wijting was hier opmerkelijk duurder dan van het Kanaal en steeg tot 510 F. Voor zeehond was de prijs matig, de haaien waren duurder. Platvis van de Noord werd goed verkocht en kreeg van 700 naar 900 F per mand.

ZEER RUIME GARNAALVANGSTEN, MINDER MOOIE SPROT.

Voor de kustvisserij waren er ook tijdens de voorbije week een paar dagen verplichte rust. Het stormweer van donderdag, vrijdag en zaterdag belette de meeste kustvaartuigen uit te varen, laat staan te vissen.

Gedurende het aantal dagen dat er wel wat aangevoerd werd, konden de meeste schepen echter tot bevredigende resultaten komen. De garnaalschepen bleven zeer ruime vangsten binnenbrengen, de spratvissers eveneens, maar hier was de kwaliteit minder goed. Vandaar lage prijzen voor de sprat en ontoereikende resultaten voor sommige schepen op bepaalde dagen. De garnaalschepen deden het beter en bereikten een aanvoer van 3.238 kg uit 26 vangsten. De prijzen schommelden van 8,50 F naar 25 F en dit komt door de steeds zeer ruime aanvoer die in Zeebrugge blijft aanhouden. De grootste gemiddelde vangst werd vorige week woensdag genoteerd toen door slechts 7 schepen toch 1200 kg aangebracht werden. Een gemiddelde officiële vangst dus van ruim 170 kg. Bepaalde schepen losten meer dan 350 kg en dit na enkele uren visserij. Voor de verbruikers betekent dit meteen een buitenkans die er in bestaat dat ook nu nog garnaal kan gegeten worden aan meer dan schappelijke prijzen.

De garnaalvissers zorgden niet alleen voor garnaal maar zetten in de voormiddag ook nog wat vis in de markt. Het zijn wel geen monsteropbrengsten die daaruit voortkomen maar het is toch altijd meer dan de moeite waard.

GEEN VERKOOP OP ZATERDAG

In tegenstelling met hetgeen kon verwacht worden wordt er op zaterdag a.s. 31 oktober in de Oostendse vismijn geen verkoop ingericht. Met het oog op de betaalde feestdag van 1 november die genomen wordt op 2 november, was het inderdaad te verwachten dat men zou vermijden een periode van 3 dagen zonder verkoop te hebben. Men heeft waarschijnlijk geoordeeld dat er toch niemand zou komen op zaterdag en meteen geen verkoop ingericht. Deze maatregel zal ook wel ingegeven zijn door het feit dat er van een winterharingseizoen nog geen sprake is.

TOCH NOG EEN

WINTERHARINGSEIZOEN

Naar we konden vernemen zou er volgende week toch gestart worden met een winterharingseizoen. Een drietal koppels zouden het toch wagen en in span op de haring gaan jagen. Het is een onweerlegbaar feit dat de haringseizoenen van de laatste jaren, de schijn niet meer zijn van wat ze eens geweest zijn. Van een 20-tal koppels zijn er nog een schamele 3 overgebleven. Hopelijk zal het voor deze doordrijvers geen fiasko worden en kunnen ze hun kost verdienen naast de visvangsters.

WOENSDAG :

ZEER GERINDE AANVOER

Zoals gewoonlijk de laatste weken was ook op deze sluitingsmarkt de aanvoer erg klein. Slechts 7 schepen kwamen verkopen en zorgden voor 1100 bennen vis en ongeveer 4.000 kg tongsortering. De prijzen waren voor bepaalde soorten beter dan de vorige dagen, voor andere soorten, tong o.a. was de prijs lager. Over het algemeen was de markt echter ook woensdag nog gunstig en konden door de Kanaalschepen opnieuw renderende uitslagen bereikt worden. Voor de Noordschepen was het minder goed maar dit kwam dan eerder door de geringe omvang van de vangsten. De totale aanvoer bedroeg op die laatste verkoopdag 1.062.600 F.

TONG EN VIS VAN HET KANAAL

Nog 3 Kanaalvangsten op de laatste verkoopdag, een met vis en twee andere met meer tong. De tongvissers maakten langere reizen en besomden meer dan de visvangster die slechts een 12-dagen in zee was. Voor de 3 schepen werden het echter toch renderende uitslagen die schommelden van 226.880 F voor de O.37 naar 263.020 F voor de Z.564.

Tongen kenden ondanks de geringe aanvoer lagere prijzen. De gemiddelde prijs viel terug tot zowat 80 F per kg hetgeen een vermindering betekent van ongeveer 5 F per kg. De sorteringen kenden allemaal dalende prijzen, bloks en kleine tong kregen echter de sterkste klap.

De verschillende vissoorten werden vlot verkocht en zo kreeg rog tot 800 F, platvis van 16 naar 21 F en wijting tot 500 F. Schelvis was duur en noteerde van 750 naar 1100 F per ben. De grote totten haalden ruim 450 F terwijl de kleinere totten opnieuw naar de opvangregeling moesten verwezen worden.

Kabeljauw van het Kanaal, praktisch de enige op de markt, noteerde van 1100 tot 1250 F per hoop, hetgeen een uitzonderlijk hoge prijs is voor Kanaalkabeljauw. De gullen werden eveneens gretig afgenomen en kregen van 450 naar 680 F.

Dank zij deze prijzen werden het tenslotte voor de 3 schepen renderende uitslagen.

KLEINE NOORDVANGSTEN

Door de 3 Noordschepen die woensdag aan de afslag verschenen werden slechts een 500 bennen vis gelost. Eerder kleine vangsten dan die weliswaar na korte reizen aangevoerd werden maar die toch geen renderende uitslagen waarborgden. Vooral dat die vangsten grotendeels uit totten bestonden en dat ook woensdag voor die totten zeer weinig, het minimum, werd betaald. Steenschol, kabeljauw en andere grote vis werd hier schaars gebracht zodat de resultaten uiteindelijk be-

grepen waren tussen 49.810 F voor de O.135 en 89.970 F voor de O.156.

OPNIEUW ZEER WEINIG WESTVIS

Van de West is de aanvoer deze week zeer schaars geweest, maandag 4 en woensdag 1 vangst. Woensdag slechts 100 bennen van deze visgrond. Meest rog, platvis en platjes. Deze soorten werden vlot verkocht zodat de N.720 een opbrengst lukte van 76.770 F. Roggen kregen hier van 450 naar 900 F terwijl platjes tot 450 F haalden. De schaar werd verkocht aan 440 F per ben. Platvis ging vlot van de hand en kreeg prijzen die varieerden van 700 naar 860 F per mand.

Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 22 tot en met 28 oktober boden er 45 vaartuigen hun vangsten aan, daarvan kwamen er negen van de Kreeftenput, zeven van de Noord, vijf van het Kanaal twee van de West de overige waren kustvissers. Le 12.308 kgr tongen brachten lagere prijzen op dan de vorige week, het duurst in afname waren de kleine, van de verschillende soorten waren de grote en mindensorteringen het grootst in aanvoer. Het waren uitsluitend de schepen van het Kanaal die de markt hebben voorzien van tongsoorten, de gemiddelde prijs over gans de week bedroeg 83,50 fr. De tarbotsoorten waren niet biezonder in trek, evenals de grieten die maar middelmatige prijzen toegevozen kregen. De ronde vissoorten waren biezonder in trek, buiten de kleine wijting en de totten. De aangevoerde platvissoorten waren niet groot, naarmate de week vorderde rezen de prijzen, zelfs de meiers brachten de woensdag topprijzen op. De markt werd voldoende voorzien van roggevissoorten, echter de laatste verkoopdag waren de prijzen onder peil, wat wel enigszins verwonderend was, de kwaliteit in aanmerking genomen. Van de overige vissoorten waren het alleen de robaards die vlot werden afgenomen.

Totale aanvoer : 12.308 kg tongen 1700 kg sprat en 2354 bennen vis brachten 2.238.150 fr. op

MAANDAGMARKT

Vrij kleine aanvoer op deze verkoopdag, de aanvoer gewichten waren uitsluitend platvis en gullevissoorten. Van de twaalf vaartuigen waren er twee van het Kanaal, drie van de West, een van de Kreeftenput de overige kustvissers. De 2600 kg tongen bekwamen van 92 tot 95 voor de grote tong, de bloks van 82 tot 85 fr. en de fruits van 83 tot 88 fr. De middensortering van 85 tot 86 fr. voor de schone kleine en van 90 tot 100 fr voor de kleine. De kleinste slag van 90 tot 92 voor de TP en van 80 tot 82 fr. voor de slips, de gemiddelde prijs bedroeg 87,76 fr. De tarbotsoorten bekwamen minder in prijs dan vorige week, de grote alhoewel zeer klein in aanvoer bekwamen van 52 tot 60 fr. De middenslag van 40 tot 43 fr. en de grieten van 33 tot 40 fr. Buiten de kleine wijtingsoorten en de totten behaalden de overige ronde

vissoorten vrij renderende prijzen de kabeljauw van 10 tot 18 fr. De platvissoorten het hogst in aanvoer bekwamen vrij lage prijzen, volgens kwaliteit brachten deze van 14 tot 16 fr. op voor de grote platen van 12 tot 13 voor de middenslag en van 9 tot 11 fr. voor de 3de slag dalend. De opbrengsten voor het Kanaal tot 80.370 fr. voor de Z.559. De West van 46.940 voor de Z.184 tot 72.340 fr voor de Z.257. De Z.435 van de Kreeftenput 84.220 fr. De kustvissers 2370 voor de Z.30 tot 29.310 voor de Z.480

DINSDAGMARKT Weinig vaartuigen

Slechts drie vaartuigen aan de afslag en een uitsluitend met kabeljauw en gullevissoorten. Van deze eerste kwamen er twee van de Noord en één van het Kanaal. De 200 kg tongen werden praktisch aan dezelfde prijs afgenomen als de vorige verkoopdag. De grote van 92 tot 95, de bloks van 83 tot 85 en de fruits van 83 tot 86. De middenslag van 85 tot 87 vor de schone kleine en de kleine van 93 tot 97. De kleinste slag lag wel iets hoger van 92 tot 94 voor de TP en tot 84 fr. voor de slips, gemiddelde prijs bedroeg 87,69 fr. het kgr. Nog mindere tarbotsoorten brachten daarom geen renderende prijzen met zich mee, de grote van 55 tot 64 fr., de middenslag van 40 tot 44 fr. en de grieten van 33 tot 40 fr. De ronde vissoorten, opnieuw buiten de kleine wijting, brachten winstgevendere prijzen op, van 20 tot 28 voor de kabeljauw en van 10 tot 18 voor de gullevis. De wijtingsoorten van 8 tot 12 voor de grote en de kleine van 4 tot 6. Merkbare verhoging van de platvissoorten, deze was hoofdzakelijk te danken aan de goede kwaliteit en de vrij kleine aanvoer. De besommingen van 83.6770 voor de Z.560 tot 89.410 voor de Z.468. De Z.431 van het Kanaal bracht 229.210 fr op. De Z.233 met de Z.454 in span brachten elk 8980 fr. op met kabeljauw en gullevis.

WOENSDAGMARKT tongen dalend

Op deze verkoopdag brachten er 14 vaartuigen hun vangsten aan, daarvan kwamen er drie van het

Vervolg blz. 10

Berichten van de Rederscentrale

Opvangregeling vis

Oostende	1	2	3	4	5	6	7	8
Maandag, 26 oktober	61.284	258.451	182.705	75.746	353.250	4.520.385		
Dinsdag, 27 oktober	22.900	102.896	74.126	28.770	225.200	3.298.510		
Woensdag, 28 oktober	6.816	28.863	20.641	8.222	59.500	1.062.600		
TOTAAL	91.000	390.210	277.472	112.738	637.950	8.881.495	14,26 %	4,39 %

Zeebrugge

Donderdag, 22 oktober	3.603	15.413	8.103	7.310	25.706	331.190		
Maandag, 26 oktober	—	—	—	—	34.711	564.160		
Dinsdag, 27 oktober	—	—	—	—	25.511	423.550		
Woensdag, 28 oktober	2.826	9.887	6.580	3.317	45.780	919.250		
TOTAAL	6.439	25.310	14.683	10.627	131.708	2.238.150	4,89 %	1,13 %

Nieuwpoort

Vrijdag, 23 oktober	75	262	174	88	2.479	13.462		
Maandag, 26 oktober	79	276	55	221	21.151	225.705		
Woensdag, 28 oktober	—	—	—	—	7.046	104.110		
TOTAAL	154	538	229	309	30.676	343.277	0,50 %	0,16 %

1. Opvanggewicht
2. Opvangwaarde
3. Wederafstandswaarde
4. Tussenkost
5. Aanvoergewicht
6. Aanvoerwaarde
7. % opvanggewicht t.a.v. aanvoergewicht
8. % opvangwaarde t.a.v. aanvoerwaarde

Opgevangen en ingehouden sprout

Oostende :

Woensdag, 21 oktober	13.300	12.481	11.438	1.043	16.100	22.500		
Donderdag, 22 oktober	1.166	3.303	1.003	2.300	6.566	26.130		
Maandag, 26 oktober	13.025	33.508	11.203	22.305	23.050	81.362		
Dinsdag, 27 oktober	—	—	—	—	14.000	61.070		
Woensdag, 28 oktober	4.850	4.547	4.171	376	10.100	34.639		
TOTAAL :	32.341	53.838	27.815	26.024	69.816	225.701	46,32 %	23,85 %

Zeebrugge :

Dinsdag, 27 oktober	1.950	1.828	1.677	151	1.850	1.828		
Woensdag, 28 oktober	950	891	817	74	950	891		
TOTAAL :	2.900	2.719	2.494	225	2.900	2.719	10,— %	10,— %

Nieuwpoort :

Woensdag, 21 oktober	—	—	—	—	19.750	94.637		
Donderdag, 22 oktober	525	487	452	35	12.590	56.834		
Maandag, 26 oktober	15.190	39.954	13.063	26.886	19.440	57.789		
Dinsdag, 27 oktober	33.150	90.334	44.697	45.637	40.600	120.925		
Woensdag, 28 oktober	5.360	11.639	10.310	1.329	8.590	23.605		
TOTAAL :	54.225	142.414	68.522	73.887	100.970	353.790	53,70 %	40,25 %

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	26-10-1964	27-10-1964
Grote schelvis	17.80-20.—	19.40
Middelmatige schelvis	12.—18.—	13.60-15.80
Kleine schelvis	.....	5.— 7.40
Kabeljauw	16.40-19.40	14.20-24.60
Gullen	10.—14.—	10.40-15.80
Wijting	4.— 8.60	4.— 9.40
Schaat	18.—	.....
Zeebaars	9.40-11.80	8.—12.—
Leng	5.80-18.—	9.40-18.60
Schartong	7.20- 7.60	7.40
Heilbot	35.20-51.60	35.40-51.80
Koolvis	13.40-15.20	14.60-16.20
Hondstong	7.40-15.—	8.—19.—
Zeewolf	10.—13.40	.....
Platen	.....	.....

AFVAARTEN

DER VISSERSVAARTUIGEN
UIT DE

Oostendse haven

DONDERDAG, 22 oktober

O.108, IJsland
O.316, IJsland
O.335, Noordzee
O.254, Kanaal
O.82, Kanaal
O.94, Kanaal
Z.465, Kanaal
O.147, West
O.142, West
O.15, West

O.185, West
O.369, West
O.225, West
O.268, Noord

MAANDAG, 26 oktober

O.267, West
O.196, West
N.740, West
O.148, West
O.220, Noord
O.334, Noop Head

VRIJDAG, 23 oktober

O.90, IJsland
O.305, Noordzee
O.118, Kanaal
O.292, Kanaal

DINSDAG, 27 oktober

N.819, West
N.750, West
N.710, West

ZATERDAG, 24 oktober

O.318, IJsland
O.141, Kanaal
N.762, West

WOENSDAG, 28 oktober

O.224, IJsland
O.286, IJsland
O.324, IJsland
O.459, Noordzee
O.131, Kanaal
O.287, Kanaal
Z.212, Kanaal

ZONDAG, 25 oktober

O.229, Kanaal
Z.527, Kanaal

Zeebrugse haven

DONDERDAG, 22 oktober

Z.599, Noord
Z.539, Kreeftenput
Z.482, Kanaal

MAANDAG, 26 oktober

Z.500, Kreeftenput
Z.545, Kreeftenput
Z.463, Kreeftenput
Z.186, Noord
Z.432, Noord
Z.277, Noord
Z.551, Noord
Z.603, West
Z.550, West
Z.563, West

ZATERDAG, 24 oktober

Z.405, Kanaal
Z.421, Kanaal

ZONDAG, 25 oktober

Z.462, Noord
Z.444, Noord
Z.25, Kanaal

OOSTENDSE MARKT

IN CIJFERS

MAANDAG, 26 OKTOBER 1964

IJSLAND	Kreeft		
O.324	18	950	900 452.960
O.224	18	800	750 380.740
O.286	17	720	2000 475.030
O.317	18	1000	— 597.090

NOORDZEE

O.459	16	350	— 171.410
Z.212	16	350	— 148.210

KANAAL

	Tong		
O.346	14	150	— 103.230
O.195	15	120	1900 248.730
O.26	16	170	2700 338.480
O.287	16	240	— 193.120
O.131	15	200	900 178.640
O.114	14	150	2500 336.690
O.192	13	50	600 69.120
O.151	13	250	1000 218.990
O.457	13	450	— 189.720

NOORD

O.165	3	20	— 13.560
O.120	11	260	— 96.000

WEST

N.819	7	100	— 48.070
N.750	7	90	— 39.000
N.710	7	180	— 62.810
N.765	6	200	— 75.410

DINSDAG, 27 OKTOBER 1964

IJSLAND	Kreeft		
O.250	16	550	600 300.570
O.228	17	670	900 389.680
O.237	17	450	600 291.160
O.81	18	1.150	— 722.885

NOORD

O.329	11	250	— 128.410
O.66	10	300	— 135.780

KANAAL

	Tong		
O.235	16	80	1000 143.600
O.214	16	100	2000 256.820
O.115	16	120	2100 253.010
Z.600	16	100	2500 260.920
O.312	16	140	— 132.630
O.38	16	400	— 213.180

WOENSDAG, 28 OKTOBER 1964

KANAAL	Tong		
O.37	13	400	— 226.880
Z.427	14	80	1800 238.900
Z.564	16	100	2200 263.020

NOORD

O.135	12	140	— 49.810
O.156	14	200	— 89.970
O.348	13	150	— 73.770

WEST

N.720	7	100	— 76.770
-------	---	-----	----------

VERWACHTINGEN

DINSDAG 3 NOVEMBER

IJsland: O.217 (750 b. vis) -
O.282 - O.129 - O.331 (750 b.
vis).

Kanaal: O.218 - O.112 - O.109 -
O.174 - O.159 - O.34 - O.35 -
O.175 - O.193 - O.275 - O.132 -
O.180 - O.295 O.204 - O.266

West: N. 762 - O.147 - O.267 -
O.142

WOENSDAG 4 NOVEMBER

IJsland: O.80 - O.231 - O.216

Noordzee: O.124

Kanaal: Z.537 - O.160 - Z.509
Z.543 - O.176 - O.127 - O.249 -
O.301 - O.119

PAKKETBOTEN

OOSTENDE - DOVER

Uurtabel van de overvaarten voor
de week van 1 tot 7 november 1964.

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :
Alte dagen te 10 en 15 u.

Afvaarten uit Dover :

Alle dagen te 11 en 16 u. (1).
(1) De 16 u. dienst vervoert te-
vens voertuigen in beperkt aantal.

CARFERRIES

Afvaarten uit Oostende :
Dagelijks te 12 u.

Afvaarten uit Dover :
Dagelijks te 11,30 u.

PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER STIJGEN

VERKOOP TE ZEEBRUGGE

op maandag 2 november

Wij willen er alle belanghebbenden uitdrukkelijk op
wijzen dat, en dit in tegenstelling met Oostende en Nieuw-
poort, er op maandag 2 november a.s. wel degelijk vis en
garnaal verkocht wordt in de Zeebrugse Vismijn. — FL.

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

Datum Vangsten Kgr F Min. Maks. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

26-10	21	353.250	4.520.385
27-10	12	225.200	3.298.510
28-10	7	59.500	1.062.600
	40	637.950	8.881.495

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

21-10	7	1.200	15.619	10,—	18,—
22-10	6	1.033	10.770	8.50	14,—
26-10	7	649	14.915	20,—	25,—
27-10	6	356	9.922	23,—	26,—

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

21-10	20	14.100	13.200
22-10	14	8.940	36.890
26-10	18	79.594	80.862
27-10	12	14.000	65.930

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

22-10	17	6.232	68.365	8,—	19,—
23-10	9	2.306	57.651	19,—	33,—
26-10	14	5.390	103.984	13,—	26,—
27-10	17	9.211	122.674	9,—	22,—
28-10	12	3.988	72.987	14,—	24,—
	69	27.127	425.661		

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

22-10	9	25.706	331.190	12,50
26-10	13	34.711	564.160	16,25
27-10	8	25.511	423.550	16,65
28-10	15	45.780	919.250	20,38
	45	131.708	2.238.150	16,80

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

22-10	9	1.396	120.830	86,60
26-10	13	2.639	231.620	87,76
27-10	8	2.028	177.850	87,69
28-10	15	6.245	502.470	80,46
	45	12.308	1.032.770	83,50

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

22-10	3	134	2.820	15,50	26,—	21,04
26-10	5	220	5.600	23,—	29,—	25,45
27-10	4	305	4.563	12,50	19,—	15,—
28-10	2	125	3.073	23,—	30,—	24,58

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

22-10	5	2.404	13.200
26-10	8	21.151	225.705
28-10	4	6.998	104.110

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

22-10	16	12.590	56.834	0,85	5,65
26-10	16	21.040	65.096	0,86	6,65
27-10	16	40.600	110.566	2,50	5,50

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

22-10	3	2.072	26.300	12,—	14,—
26-10	1	157	2.850	17,—	21,—
27-10	2	725	12.040	16,—	18,—
26.300					

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

DONDERDAG, 22 OKTOBER 1964

Z.422	2	50	15	21.040
Z.499	1	40	6	8.250
Z.270	1	20	5	4.760
Z.24	4	100	50	43.580
Z.437	10	200	90	66.570
Z.463	10	300	90	94.300
Z.561	5	100	45	31.330
Z.428	10	100	60	85.840
Z.550	5	100	60	52.790
Z.408	2			1.640
Z.525	1			3.970
Z.270	1			1.270
				331.290
Z.524	1			6.450
Z.454	1			10.675
Z.233	1			10.675
				919.240

MAANDAG, 26 OKTOBER 1964

Z.541	2	10	5	12.840
Z.480	5	100	25	29.310
Z.466	2	10	5	14.560
Z.30	1			2.370
Z.184	7	100	50	46.940
Z.580	12	300	120	138.150
Z.257	10	50	100	72.340
Z.417	12	150	50	71.090
Z.559	15	400	60	80.370
Z.435	13	250	100	84.220
Z.47	1			2.370
Z.517	1			7.440
Z.477	1			2.210
				564.210

DINSDAG, 27 OKTOBER 1964

Z.431	15	1600	100	229.210
Z.560	9	100	70	83.670
Z.468	9	200	90	89.410
Z.524	1			1.000
Z.454	1			8.980
Z.233	1			8.980
				421.280

WOENSDAG, 28 OKTOBER 1964

Z.581	15	700	60	92.050
-------	----	-----	----	--------

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

VRIJDAG, 22 OKTOBER 1964

N.707	1.830	N.737	2.860
N.36	4.830	N.716	2.030
N.758	1.650		

MAANDAG, 26 OKTOBER 1964

N.818	28.020	N.701	44.976
N.93	50.340	N.732	9.939
N.276	75.810	N.741	7.070
N.36	8.650	N.716	900

WOENSDAG, 28 OKTOBER 1964

N.737	26.580	N.36	10.370
N.730	36.730	N.449	30.430

MARKTBERICHTEN

ZEEBRUGGE

NIEUWPOORT

GENT

VAN 17 TOT 23 OKTOBER 1963

Driekwarttongen 160, voorkleine tongen 120, grote tarbot 120, middelmatige tarbot 90, kleine tarbot 65, kleine griet 58, grote iek 35-40, grote schelvis 72, middelmatige schelvis 55, rogvlerken 60-68, kabeljauw 55-90, repen gullen 70, hozemondhamme 78, wijting 22-27, makreel 30, rode knorhaan 28-32, repen zeebaars 60-68, ijle haring 20, haringshaai gepeld 60-100, heilbot 100, garnalen 28-100, kreeftjes 68-80, en forel 90 F.

BRUSSEL

VAN 17 TOT 23 OKTOBER 1963

Driekwarttongen 150, voorkleine tongen 125, grote tarbot 130, kleine tarbot 70, kleine griet 65, grote iek 40-45, grote schelvis 75, rogvlerken 65-74, kabeljauw 60-85, repen gullen 72, hozemondhamme 76, wijting 24-30, makreel 38, rode knorhaan 35, repen zeebaars 65-76, heilbot 110, garnalen 60-95, kreeftjes 80 en forel 95 F.

	26-10-1964	27-10-1964	28-10-1964
Grote tong — Grosse sole	92-95	92-95	88-93
Bloktong — Sole moyenne	82-85	83-85	80-83
Fruittong — Sole 3/4	83-88	83-86	80-84
Schone kleine tong — Petite sole	85-86	85-87	79-88
Kleine tong — Toute petite sole	90-100	93-97	86-92
Grote tarbot — Turbot gros	52-60	55-64	50-65
Midd. tarbot — Turbot moyen	40-43	40-44	35-42
Varia — Divers	24-35	26-35	24-35
Griet — Barbue	33-40	33-40	28-38
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	14-16	17-19	17-19
Middel. pladijs — Plie moyenne	12-13	14-16	16-18
Kleine pladijs — Petite plie	9-11	14-16	15-19
Deelvis — Portion	6- 8	11-13	11-15
Kabeljauw — Cabillaud	20-24	20-28	22-28
Gul — Petit cabillaud	10-18	10-18	15-21
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....
Rog — Raie	14-15	16-18	14-17
Tilten	10-12	10-13	10-12
Scherpstaarten	10-11	11-14	10-14
Halve man	8- 9	10-12	8-11
Grote wijting — Gros merlan	8-13	8-12	9-12
Kleine wijting — Petit merlan	4- 6	4- 6	5- 7
Bot — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	5- 8	5- 9	5-11
Zeehaai — Aiguillat	.....	8-10	8-10
Zeehond — Chien de mer	5- 8	6-8	6- 8
Robaard — Grondin rouge	10-15	15-20	11-20
Knorhaan — Grondin	4- 6	5- 7	4- 8

	22-10-1964	26-10-1964	28-10-1964
.....	88	90-84	.....
.....	92	88-90	.....
.....	92	96-87	.....
.....	94	102-97	.....
70	82	84-86	.....
.....	68	65-68	.....
.....	60	60	.....
.....	50	50	.....
.....	45	50	.....
.....
.....	18	12-15	18
.....	18	13-16	17
.....	6	4-11	12
.....
.....
.....	6- 3	20-15	22
.....
.....	.....	12-14	16
.....	.....	11-12	13
.....	.....	10- 7	12
.....
.....	.....	12	14
.....	.....	8- 5	8
.....	.....	3	.....
.....	12- 7	6-12	20-14
.....	.....	6- 8	10
.....	.....	6- 8	11
.....	.....	8-15	.....
.....	.....	7- 8	11

IJMUIDEN KRIJGT EEN NIEUW DOK

Waar blijft de derde slip te Oostende ?

Wij hebben er reeds op gewezen welke gebreken de lift van de firma V.O.S. heeft en op de noodzakelijkheid dat deze lift niet alleen door technisch bevoegd personeel dient bediend, maar daarenboven volledig door de ingenieurs van de firma welke die lift heeft gebouwd, zou dienen nagezien te worden.

Ware die lift goed, dan zou hij zeer gemakkelijk als derde slip hebben kunnen dienen en zou de bouw van een kostelijke derde slip niet noodzakelijk zijn geweest.

Het is immers een feit dat de huidige bestaande twee slips niet alleen onvoldoende zijn om de visserij en zoveel andere vaartuigen te bedienen, maar dat deze daarenboven grote slijtage vertonen en niemand er zich zou over verwonderen, moesten we eerstdaags te Oostende zonder slip staan.

Is de stadsoverheid zich hiervan bewust ?

MARKTOVERZICHT ZEEBRUGGE

vervolg van blz 6

Kanaal, drie van de Kreeftenput, een van de West, en één van de Noord de overige waren kustvisserij. De 6200 kgr tongen werden aan lagere prijzen afgenomen dan de vorige verkoopdagen de grote, volgens sortering van 88 tot 93 fr. voor de bloks van 80 tot 83 en de fruits van 80 tot 84 fr. De midden-sorteringen brachten van 79 tot 88 fr. op en de kleine van 86 tot 92 fr.

De markt werd goed voorzien van roggevissoorten de Z.557 bracht er alleen al een 100-tal bennen aan, dit bracht mee dat de grote roggen van 14 tot 17 en de halve mans van 8 tot 11 in prijs waren gedaald en dat de overige soorten konstant bleven.

De overige vissoorten zoals scharren, zeehaaien, honden en knorhaan vielen niet in de smaak. De opbrengsten schommelden voor het Kanaal van 92.050 voor de Z.581 tot 258.510 fr. voor de Z.562. De Kreeftenput van 70.390 voor de Z.548 tot 84.530 voor de Z.199. De West bracht voor de Z.557 met 120 bennen vis en 400 kg roggen 98.730 fr. op. De Z.233 en Z.454 in span met gullen en kabeljauw elk 10.675 fr.

Gaarnaalaanvoer

Er waren slechts 69 uitvaarten deze week wat niet wegnam dat er toch 27.127 kg werden binnengebracht welke werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 8 en de 33 fr. het kg, zodat de totale opbrengst 425.661 bedroeg een resultaat dat iedereen zal voldoening schenken.

— FR

Indien ja, wat schikt het schepenkollege te doen om zo spoedig mogelijk, wij zeggen: zo spoedig mogelijk, daarin te voorzien.

Heeft zij bevoegde Hogere Overheid reeds gewezen op de katastrofe welke zal ontstaan, moest er iets met de bestaande slips gebeuren ?

En dit mogen we zo niet onmiddellijk dan toch binnen afzienbare tijd verwachten.

EN TE IJMUIDEN

Ondertussen heeft men er bij onze Noorderburen geen gras laten overgroeien.

Wij lezen dienaangaande in de « IJmuider Courant »:

Bij Rijkswaterstaat wordt thans 'n ontwerp gemaakt voor een drijvend droogdok, dat het 54-jarige drijvend droogdok in IJmuiden zal vervangen. Maar het zal wel nog enige tijd duren voor het zover is, dat het vertrouwde beeld in het oostelijk deel van de trawlerhaven wordt gewijzigd door deze voorgenomen

Aanvankelijk was men van plan het oude dok met pensioen te laten gaan en het te doen vervangen door, naast de twee reeds bestaande scheepshellingen, er een derde helling bij te bouwen. Nadere uitwerking van het projekt voor de derde scheepshelling heeft echter de noodzaak van ingrijpende wijzigingen aan het licht gebracht. Aangezien deze wijzigingen, alsmede het inmiddels gestegen kostenpeil ten gevolge zouden hebben dat voor het maken van de helling een belangrijk hoger bedrag nodig zou zijn dan de beschikbare som van f 2.500.000, is nader overleg gepleegd met het bedrijfsleven. De vertegenwoordigers van het bedrijfsleven hebben begrip getoond voor de moeilijkheden en zij hebben zich ermede kunnen verenigen, dat het bestaande dok zal worden

vervangen door een nieuw drijvend droogdok. Verwacht wordt dat hiermede onder de huidige omstandigheden niet meer dan het thans beschikbare bedrag gemoeid zal zijn.

Het Staatsvisserijshavenbedrijf heeft de lasten van de (huidige) scheepshellingen en het (oude) dok voor volgend jaar geraamd op f 54.390, waarvan f 30.000 voor het personeel; de baten in 1965 worden geraamd op f 200.050. Bij elkaar geen slecht resultaat, waar het ruim een halve eeuw oude dok geheel is afgeschreven.

Totdaar deze mededeling, welke bewijst dat men er in Holland geen gras laat over groeien en dat het bij ons hoog tijd wordt met het oog op de vrije markt in 1966 aan de bovenvermelde toestand te verhelpen.

BRANDSTOF DUURDER

Vanaf 1 november ondergaan de prijzen van de brandstoffen een nieuwe verhoging.

Gasol in stad wordt van 2,38 fr. op 2,43 fr. verhoogd. Vorig jaar was dit gesteld op de prijs van 2,47 fr.

Lichte fuel wordt van 1,88 fr. gebracht op 1,92 fr. Vorig jaar was dit 1,96 fr.

De ekstra zware fuel wordt insgelijks van 3 centiemen verhoogd.

Voor de visserij wordt de officiële prijs van de mazout gebracht van 1,70 fr. op 1,75 fr.

Vorig jaar noteerde men op hetzelfde ogenblik 1,78 fr.

De zaak Depaepe en het proces in Engeland Nieuw middel om geld te slaan ? HOELANG NOG ZAL EEN GERECHTELIJK ONDERZOEK UITBLIJVEN ?

Wij hebben onze lezers tijdig in kennis gesteld van de manoeuvres welke sedert een paar jaar aan de gang zijn om de openbare opinie te doen geloven, dat onze vissers, dank zij het optreden van Victor Depaepe, in Engelse territoriale wateren zouden mogen vissen.

Niets is minder waar. De Engelsen hebben zo pas hun territoriale wateren uitgebreid. Ondertussen werd op allerlei wijzen aan een openbare geldschooierij gedaan met het zogezegd doel een proces te winnen, welke volgens Depaepe nu al meer dan 700.000 fr zou kosten. Gelove wie geloven wil !

Destijds was een comité gesticht om de ingezamelde gelden te controleren.

Die controle is nog nooit gebeurd en niemand weet wat Depaepe met de gelden voortkomende van deze openbare schooierij uitgemaakt heeft.

Er werden samenkomsten en dineetjes belegd. Meneer reisde naar Engeland en veroorloofde zich de luxe om in het luksueuze hotel van Londen te gaan logeren.

Allerlei aangelegenheden werden hier te pas en ten onpas naar voor gebracht.

„Het Laatste Nieuws”, waarvan de Brugse korrespondent, dit alles met de nodige bombast steeds opschroefde en veel mensen er deed inlopen, komt nu met een ander soort van geldklopperij voor de dag

Het schrijft o.m. :

De h. Depaepe zette anderdeels aan de h. Laszio Gombos de financiële moeilijkheden uiteen welke hij ontmoet, waarop deze beloofde eerlang mede te delen welk bedrag nog vereist is om de strijd voor de erkenning van de privileges tot een goed einde te brengen. Anderdeels bleek dat het oorspronkelijk privilege, dat zoals bekend van Brugge naar Londen werd overgebracht, door de Britse overheid als echt werd erkend.

Het komt er voor de h. Depaepe dus nog alleen op aan, de nodige fondsen te verzamelen. Daarom zal in de loop van volgende week het bilan van het steunfonds voor de erkenning van de rechtsgeldigheid van de privileges voorgelegd worden aan het Brugse stadsbestuur, waaraan tevens de uitbetaling zal gevraagd worden van de toelage van 100.000 fr die destijds door de Brugse gemeenteraad werd goedgekeurd.

Dit zal echter niet volstaan om de uitzonderlijk hoge gerechtskosten te dekken. Daarom heeft de h. Depaepe besloten een grote provinciale tombola in te richten. Hij zal hertoe dan ook een aanvraag indienen bij de gouverneur van West-Vlaanderen.

Totdaar dit blad.

Het is ons bekend dat deze wijze van de zaken voor te stellen eens te meer bedoeld zijn om toelating te krijgen gelden in te zamelen. Wij zijn echter overtuigd dat de Brugse Overheid en ook de Provinciale, zo nuchter zullen zijn, dat ze dergelijke misleiding van de goedgegelovige massa niet verder zullen dulden en dat integendeel de openbare opinie zal juist voorlicht worden omtrent de ophaling van gelden en wat er van geworden is.

TE KOOP

HOUTEN VISSERSVAARTUIG N.814

Gebouwd in 1947 — Lengte 20 m — Breedte 5 m — Kiel 15 m

Tonnemaat : Netto 12,78 ; Bruto 34,42

Motor G.M. 147/120 van 1957

Zich wenden :

ARSENAALSTRAAT 27 — NIEUWPOORT

(5364V)

„BAUDOUIN”

DIESEL-MOTOREN VAN 40 tot 1.200 P.K. – 4 TAKT

voor : VISSERIJ - ZEEVAART - BINNENVAART

LIJNMOTOREN MET KOPPELING-REDUCTOR

„V”MOTOREN MET VERSTELBARE SCHROEF

— Hydraulische bediening

— Geen keerkoppeling

Alle inlichtingen te bevragen bij :
de uitsluitende AGENT voor de
BELGISCHE KUST :

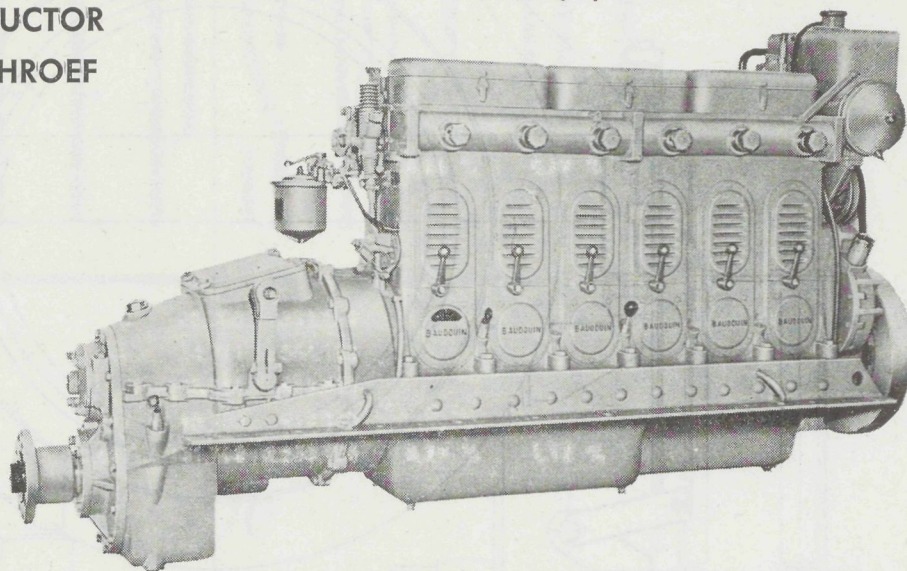
WERKHUIZEN

C. DECLOEDT & Zn

Victorialaan 7

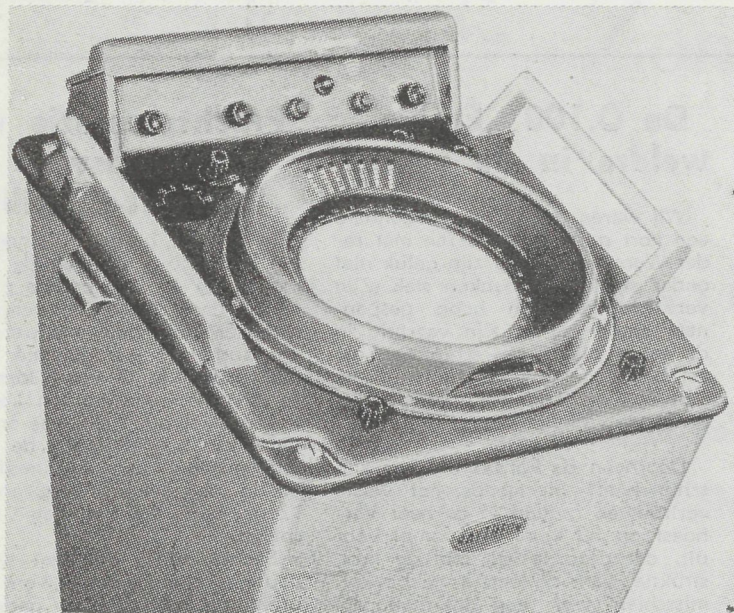
O O S T E N D E

Tel. (059) 725 34 - 751 78



TYPE DK. M. 6 CYL.

De nieuwe hekbokker O.100 „EMILE” te water gelaten op 22 oktober, wordt voortgestuwd door deze motor met een „continue vermogen” van 150 PK bij 1.250 t.m.
Een topsaandrijving „BAUDOUIN” bedient de windas voor de sleepnetten. (5362V)



DE NIEUWE RADAR

ATLAS - RAYTHEON 2205

Ideaal voor IJslandse visserij

Bereik : 1/2 mijl tot 50 mijl

AUTOMATIC LORAN RECEIVER

DIPTEMETERS voor :

— pelagische visserij

— diepzeevisserij

Wendt U in vertrouwen tot :

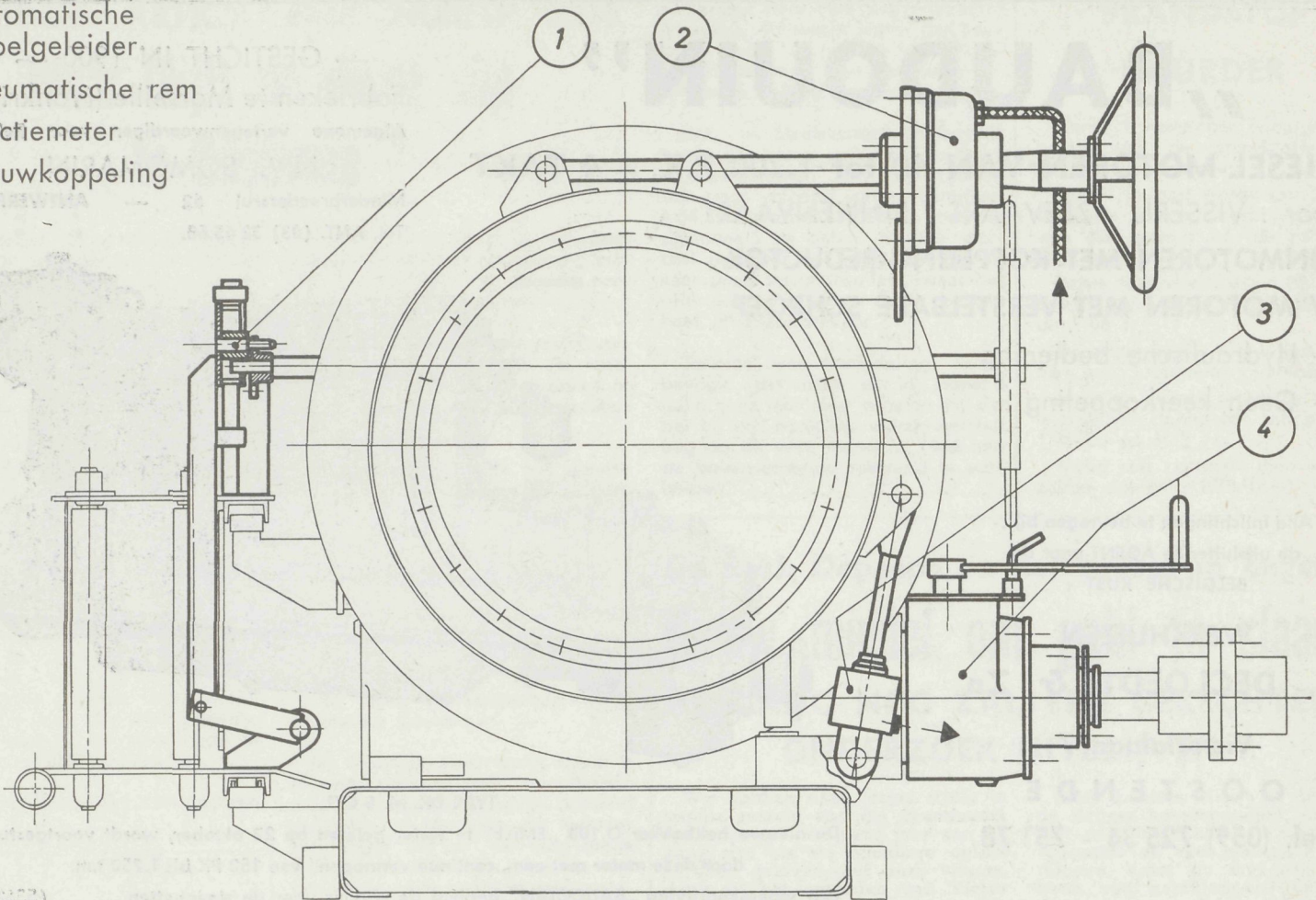
Antwerp Marine Radio Cy N.V.

— OOSTENDE : Hendrik Baelskaai 44 — Tel. (059) 735 24

— ZEEBRUGGE : Noordhinderstraat 8 — Tel. (050) 542 71

(5365V)

1. Automatische kabelgeleider
2. Pneumatische rem
3. Tractiometer
4. Klauwkoppeling



DE specialist der vislieren : **Werkhuizen A. BRUSSELLE**, Kaai 20, Nieuwpoort

(5361V)

Vervolgens richtte hij zich tot de scheepswerf in het algemeen en de heer Verroest in het bijzonder, waarbij hij een warme hulde brengt aan de werking van laatstgenoemde.

« De heer Verhoest heeft van de scheepsbouw als het ware zijn hobby gemaakt », aldus spreker, « en ik twijfel er niet aan dat hij menig slapeloze nachten heeft doorgemaakt, alvorens vandaag de vruchten van een onverdroten arbeid te mogen plukken. Mensen als Johan Verroest zijn er nodig », besluit Dries Claeys.

De O.100 « Emilie » mag aanzien worden als een voorbeeld van een grondig bestudeerde realisatie, die alle waarborgen inhoudt voor een rationele, veilige en comfortabele visserijbedrijvigheid.

Tenslotte bracht hij nog hulde aan de scheepswerf Deweert-Crekillie, waarbij hij wijst op het feit dat in amper één jaar niet minder dan 4 eenheden zullen van stapel gelopen zijn. Het is inderdaad zo, dat wij in de maand december een nieuwe tewaterlating mogen verwachten.

Totdaar Volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

„Onze kustvissersvloot dient vernieuwd”

zegt de h.

VANDEBERGHE PR.

Als laatste spreker kwam de heer Vandenberghe Prosper, Voorzitter van het Verbond der Kust- en Middenslagvisserij, aan het woord.

Na een hulde gebracht te hebben aan het initiatief van de reder, wijst hij erop, dat hierbij een grote steun vereist is van de Overheid. Onze kustvissersvloot dient bij hoogdringendheid vernieuwd te worden, en daarvoor moeten wij kunnen rekenen op mensen die het te Brussel kunnen verdedigen, zoals volksvertegenwoordiger Dries Claeys het doet, daarin goed gesteund door zijn plaatselijke verantwoordelijke ambtenaars.

Ook dhr Hovart, directeur van het « Proefstation voor de Zeevisserij » heeft voor de realisatie van deze hekbokker veel gedaan en daarom brengt spreker ook hem 'n verdiende hulde, waarmede hij zijn toespraak besluit.

De O.100 „Emilie” weldra in de vaart...

Wij waren ook in de gelegenheid een kort gesprek te voeren met reder Wynsberghe, die zijn geluk niet onder stoelen of banken stak. Zijn verwachtingen zijn hoog gespannen, omdat hij in zijn vaarttuig in de eerste plaats een schip ziet, dat zal beantwoorden aan de vereisten van een moderne en rationele visserijbedrijvigheid.

Doorheen de konstruktie van zijn schip heeft hij steeds het volste vertrouwen gesteld in de heer Verhoest en hij komt er prompt voor uit, dat deze laatste met de konstruktie van de eerste hekbokker, misschien wel een internationale prestatie heeft geleverd.

Thans wacht hij met ongeduld de dag af dat hij voor de eerste maal in zee zal kunnen gaan. De maiden-trip is voorzien voor 12 november e.k. maar naar wij konden vernemen zouden vooraf enkele proefvaarten ondernomen worden.

Ondertussen wensen wij reder-schipper-motorist Wynsberghe Constant, en de matrozen Bogaert Lucien en Beyen Gabriel goede vaart, rijke vangsten en hoge besommingen toe.

Prachtprestatie van Scheepswerf Deweert-Crekillie

In al deze huldebetuigingen willen wij toch wel even de nadruk leggen op een bijzondere prestatie welke door de scheepswerven Deweert-Crekillie geleverd werd. Amper anderhalf jaar geleden besloot scheepsbouwer Deweert Jozef over te schakelen van houten konstruktie op staalbouw. Hij was er inderdaad van overtuigd dat de houten scheepsbouw voorbijgestreefd was en in de toekomst nog enkel de ijzeren bouw een voorname rol zou spelen.

Sedertdien is er heel wat gebeurd. Het personeel werd uitgebreid, er werd beroep gedaan op enkele deskundigen inzake scheepsbouw zoals de heren Johan Verhoest en Simoens Lucien, de akkomodatie van de werf werd aangepast, nieuwe installaties werden tot stand gebracht, enz...

De bestellingen bleven niet uit... Meer zelfs, in amper één jaar tijd zullen niet minder dan vier eenheden van stapel gelopen zijn, terwijl nog verscheidene andere bestellingen op het orderboek staan.

Ook aan de scheepsbouwwerven Deweert-Crekillie richten wij een gemeend proficiat, en... de bouw van nog vele nieuwe schepen. — B

SCHEEPSWERF

Wwe

H. DEWEERT-CREKILLIE

& Zonen P.V.B.A.

Nieuwe Werfkaai, 2 - OOSTENDE

SCHEEPSBOUW en HERSTELLINGEN

van **HOUTEN** en **STALEN** VISSERSVAARTUIGEN

SPECIALITEIT van REDDINGBOTEN

ARTIKELN voor VISSERSVAARTUIGEN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01 — Huis gesticht in 1892

Mistige middagwacht mijmerij

Ons heldentijdperk steekt ons nog helder in de koker, maar al een eind, ver in 't verleden. Een tijd waarin het avontuur om de hoek, niet ver af lag en waarnaar onze onvoldane rabauwengeesten dorstten. Een stuk met roest overdekte zeedijkreling welke onze magere jongensvingers nauwelijks konden omspannen; dat was de buitenbrug van het wheelhouse van waarop wij met snel kloppend hart en met gezaghebbende stem onze luide bevelen uitdeelden. Tijdens roemrijke tochten over verre en woeste zeën. De piekenas in onze rechterbroekzak was de oktant waarmee we steeds ons juist bestek vonden. In korte broek, kubistisch gelapt. De onstuimige Noordzee die vaak onze slecht geschoeide voeten overspoelde was het dekor van deze heldhaftige snottersdromen. Op een onwrikbare, getegelde zeedijk.

In een nóg waarachtiger omgeving met minder dromen, zouden wij weinige tijd laten verzeilen. De werkelijkheid in dit gloriëtijdperk van ons, was de hoge gekalkte muur met de groene poort. Eén voorlopige werkelijkheid, in de Schipperstraat, met hoge huizen, kletsende vrouwen van bootjesjouwers en spelende kinderen. En, hoog opgehangen, de drogende totten. Onze grootste belangstelling aan boord der garnaalschiptjes, verboden aan kwajongens, die toch onze beste speelplaats waren, ging steeds naar het muffige logiesje. Liefst als de noordoostenvogels geschuifeld hadden. Dan stond zware deining in het kaaiegat. 't Geluid van de wrijvend schuivende oliebaaitjes en zuidwesters langs 't schot samen met 't zicht van het alleenbewegende zware oliegoed, verhoogden de illusie van koene zeevaarder die we ons maakten naar het sentimenteel patroon dat we ons, na alle gehoorde vertellingen, hadden gemaakt van onze grootvader die eens niet meer teruggekomen was in 't kaaigat.

«Join the deck under a sail, that's the life of men».

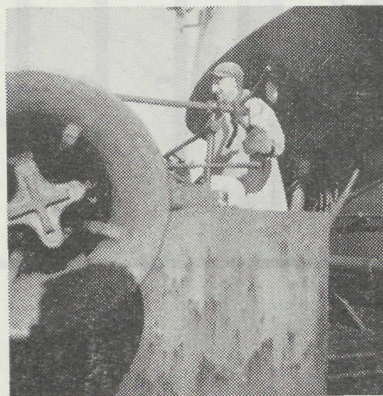
Onversaagd, boordevol plannen, bemerkten wij daar aan boord de eerste tekens van het verschil tussen het statische walleven en een toekomst vol deining, verrassing en beweging. Deining, daaraan zou het niet ontbreken, meer dan genoeg, zouden we even later onder vinden. Maar dit kan ons niet afschrikken. Neen, zo waren we niet. En hoe kon het ook anders. Kleuters en snotneusjaren gedrenkt in Schipper- en Franciscusstraat, in ruwe maar open hartelijkheid, omhuld van de vis- en rokerijreuk. Kon het anders of wij ook waren van het heilig sop overgoten. Al bekeek moeder het anders, vond ze het zó al welletjes, en kon ze geen goedkeuring hechten aan een natte zeemansloopbaan. Maar óns niet gezien. Zelfs niet na een lange visbakreis die ze goedkeurde in de hoop dat wij, na een ontmoeting met de zeeduivel, niet meer zouden meedoen, maar ons niet verschalkt. Al hadden we hem helemaal gezien. Maar zo 'n kolenbrander zou-

den we ook eens onder de voeten hebben. En niet meer als laver. De stoomtrawler van de Oostendse rederij, met hun hoge schuine schouwen, waren gevolgd op de zeilschepen. En dat was, door minder gevaar en geringer vermoeienis, een bijzondere verbetering geworden voor de opvarenden. Bij de varende mens had de zeilsloep afgedaan. En er werd overgestapt naar veiliger varen waardoor de zeilsloepen, met reden, geen volk meer vonden.



En dan, achter die hoge bak, vóór die grote winch, voeren wij. En vóór de mast. Was dat allemaal zó groot of waren wij zo klein? Dwars van de zee schepte het schip met zijn massieve verschansingen, waarvan de potdeksels laag op het water waren, de zeën. Boord in boord uit wanneer de zeetjes met opgerolde hemdemouwen begonnen te lopen en onze wijdbeens aan dek geplakte voeten in zeelaarzen tot aan de knieën, beklommen. Met de telegraaf op langzaam vooruit en het roer aan stuurboord, de planken klaar buiten de galgen, zetten wij de kuil overboord. En dan maar vieren, de voorlopers, de planken, met volle kracht vooruit en mischeeps het roer vierden de winches gelijk. Dan lag het schip vaster en kon meteen de zware haak over het voorste touw naar achter glijden tot hij het achterste touw raakte. Dan het eind op de kop van de winch en de beide touwen werden naar de scheepszijde toegeheuwd en in de sletchblok gelegd die dan vlug toegeslagen werd. De laatste en gevaarlijkste karwei voor het korren, met een endje rond de tappen van het grote wiel korden we dan vast op 't zeetje. Iedereen probeerde, in het vooruitzicht van de komende taak, het beste te halen uit dit aan-de-korre-liggen. Drie uur later mochten wij dan, een gewichtige opdracht, 't machien waar schuwen. Er was dan immers niet meer zoveel stoom meer van doen waardoor onze gebilde, behaarde meester zijn briketten kon sparen. In 't logist, achterin schoven de kooideurtjes, op onze luide schreeuw « porren », open en maakten wij veiligheidshalve maar dat we wegwakten. Dan werd, met de nodige opletendheid voor de schroef, traag gewonden. Als met de stuurboordzijde in de wind, het voorste touw na de nodige slagen

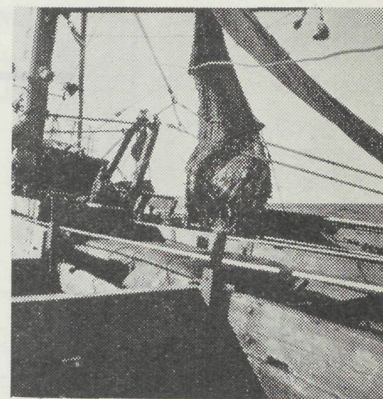
uit het sletchblok schiert, giert het snijdend als een mes door het groene wateroppervlak. Dan staan de beide touwen strak gespannen, elk voor hun galg, haaks op de scheepszijde.



En maar winden terwijl de roeste winch door dikke pakken witte stoom aan 't zicht onttrokken, bediend door de stuurman, onverstoobar luid knarsend de staal draad opwindt. Een wrak, een grote zak, hij maalt maar voort, in-stuitbaar, indien de mens niet ingrijpt. Zelfs als iemand bij het oliebaaitje gepakt, op de rol gedraaid wordt tussen de wires. Onmisbaar zijn hier handige, bekwame en bijzonderlijk ervaren mensen, die dan nog moeten geleid worden door een wakkere schipper die de zeemans- én de visserijkunst onder de knie heeft. Want visser zijn is nóg meer zijn dan zeeman. En dan opnieuw, meer nog door de aanschietende zeën, een gevaarlijke taak; de planken komen boven. Dan springt, midden een bleekgroene stervormige plek vol luchtbelleten, de kuil aan de zee-oppervlakte. Loodzeil en bollen worden opgekieuwd en op dek gevierd. En



dan met de haak en met het zeetje. Houden maar wat binnen is tot de lenden in de zee. Dan wordt de zak gehieuwd met het zeetje tot hij eerst tegen de verschansing hangt en dan boven dek slingert en de stuurman zich goed beschut met oliegoed, onder de gutsende zak laat besproeien om de pooklijn los te trekken. De pooklijn los en de kuil rond en spannend als een kolokwint, verandert met een smakend geplets, in een oogwenk, in

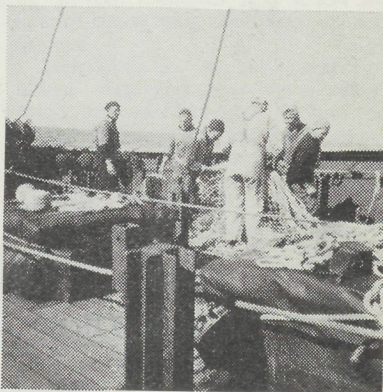


een platte lege zak. Dan terug tot de knieën nu in de vis, de pooklijnsteke, de kuil overboord, vieren en korren maar. En de geschiedenis herhaalde zich, terwijl de bemanning aan het gutten ging en wij water op de donkey gingen vragen aan onze behaarde meester. En wij moesten dan ijs kappen samen met de « lichten » met een werktuig waarvan men aan boord van een schip verwacht dat het alleen maar dient om te gebruiken in geval van nood. Veertien dagen lang ijs kappen met de pioche.



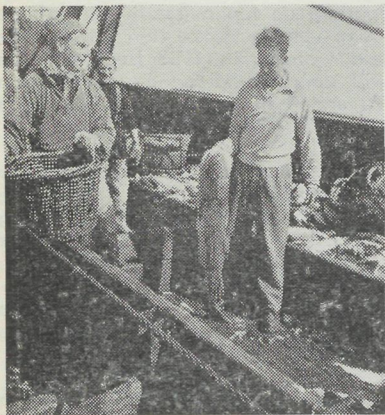
« The bunks were hard and the watches long, the seas were high and the winds were strong ».

Veertien dagen lang gutten, ijs kappen, winden, vermaken, vieren, eten, en een beetje slapen. Achtien dagen kwamen wij niet uit onze kleren. Achttien dagen waarvan ieder andere menselijke activiteit uitgesloten was. En onze moeder



probeerde de zwarte korst, resultaat van hopeloos tijdgebrek, uit onze nek te wassen, toen wij 's

nachts thuiskwamen. Misschien was het ook wel het gevolg van te-wil-len-doen-gelijk-de-anderen. Wij we-ten het niet meer. Wat we wél nog weten is dat we overtuigd waren nu, na deze achttien dagen, wel eens te mogen taxi-rijden. En, al hadden we achttien dagen lang, dikwijls meer dood dan levend van de zeeziekte, tersluiks verlangend naar die biebouw van een dikge-buikte schipper opgekeken om de gezegende woorden « nog één trekje » te horen uitspreken, ons kranig besluit stond vast: we trok-ken naar de vissersschool. Met de



reeds gekloofde handen in onze vriezebroekzakken stapten wij rol-lend de straat op. En wij hebben het voortgezet. We hebben gevaren, bijgelegen met zwaar weer, met mist, met ijs, met grote hitte op een zee van gesmolten lood, gekapseisd met stormweer en drie dagen op 't droge gezeten. Tot we ons tenslotte nog afvroegen wat er voor gevaar-lijks aan kon wezen.

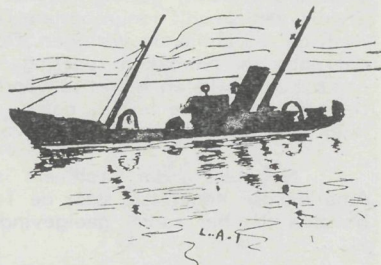
« Aan boord van een vaartuig in de storm, wanneer iemand gerust kan zeggen: « ik ben maar een worm ». Die noch zijn eigen kan helpen, noch zijn natuurgenoten, al stond hij ook op zijn achterste po-ten ».

We stelden ons zelfs geen vra-gen. En ook niet aan elkaar. Van tussen de schuifdeurtjes van onze kooi met als matras een stuk korre, keken we in het veilige logiest waar aan de koperen baar onder het skylight, de eiermandjes sling-erden. Daar werd enkel kort ge-

praat en meestal niet. Neen, hier was stellig geen plaats voor roman-tiek. Als 't overschot van een men-selijk lichaam in gezelschap van een pak koolvis, kabeljauw, enkele zeeschijters en een zonnevis op dek neerslaat, dan is er ook geen sprake van dichtertelijkheid. Nadien lachten wij ermee maar heel de verdere reis durfde d'er niemand van de kopage meer van voren kommen.

« Now fill up you glasses, and say « fare you well ». To the pretty young lasses who loved you too will ».

Dertien zielen waren er toen aan boord, en één jongetje, die geen had. Daaraan dachten wij allemaal eigenaardig genoeg met voldaning, toen wij visten aan boord van een rumoerige hekreiler waarvan het lawaai der motoren ons de geluid-loze reizen aan boord van kolen-branders deed betreuren. Maar daar eindigde ook onze spijt. Daaraan dachten wij toen we van boven op de buitenbrug, de werkzaamheden op het visdek langs achter gade-sloegen. Vroeger keken we naar voren en zouden nooit gedacht heb-ben dat het anders kon. En dan zijn we beneden geweest en hebben voor de eerste keer de vis zien gutten tussendeks in een plaats ver-licht door patrijspoorten. En we wa-ren voldaan. Voldaan over alles want wij betrapten ons zelve op een glimlach terwijl we alleen op de brug stonden neer te kijken op het winden van de korre recht ach-teruit. Over de beslissing die we in onze heldhaftige jaren namen. En wij dachten nog dat hij die niet weet hoe te bidden, niet vloeken kan of zich verveelt maar eens naar zee moest gaan. Voor één reisje, met een visbak.



L.A. INGHELBRECHT



**Fueloil
Dieseloil
Gasoil**

Voor scheepvaart — Centrale verwarming
— Nijverheid —

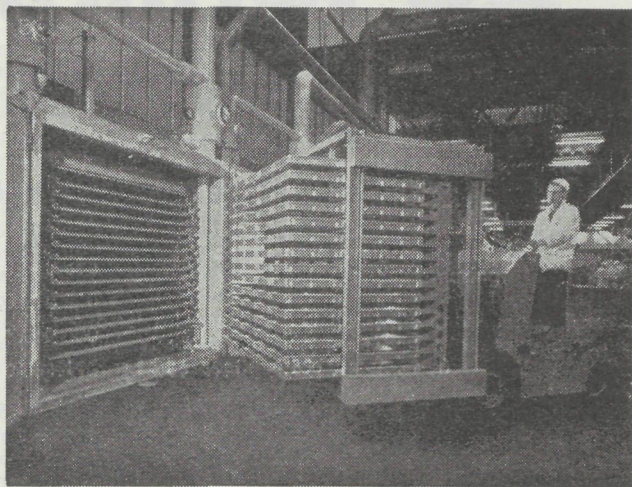
Handelsmaatschappij **ANTOINE VLOEBERGHIS**

ANTWERPEN — ITALIELEI 66 — Tel. (03) 31 18 00 (10 lijnen)

Voor de Kuststreek — Depot te Oostende

SCAP, H. BAELSKADE 27 — Tel. 729 51 - 745 32 (na 18 uur)

KOELEN EN VRIEZEN



gelder K 639

Over de gehele wereld zijn GRASSO's koel-, vries- en diepvries-installaties tot grote tevredenheid der gebruikers in bedrijf.

Waarom zoudt ook U niet van onze ervaring profiteren ?



ATELIERS FRANÇOIS N.V.
CLAESSENSSTR. 53 - BRUSSEL 2 - TEL. (02) 25.43.03
FABRIEKEN TE SÇLESSIN (LUIK) - TEL. (04) 52.21.63

ACEC-CARELS

Scheeps-dieselmotoren
van 500 tot 30.000 PK

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

Algemene vertegenwoordigers van de
ACEC-CARELS DIESELMOTOREN

R. BAUWENS & C°

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



ATELIERS
DE CONSTRUCTIONS
ÉLECTRIQUES
DE CHARLEROI S.A.

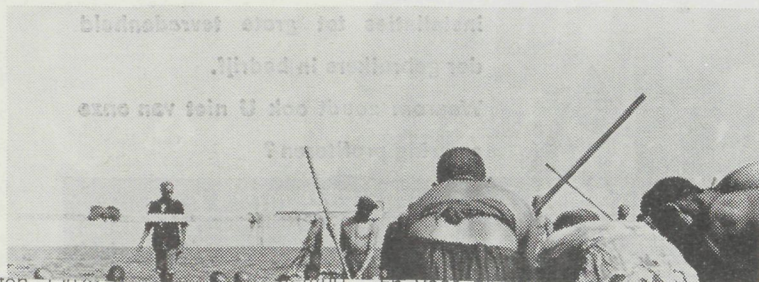
ADVERTEERT IN
« HET VISSERIJBLAD »
UW VAKBLAD

De tonijn, het raadsel van de zee

BESTAAT ER GEVAAR VOOR ONTVOLKING VAN DE TONIJNSTAPEL ?

Waar gaan de tonijnen heen gedurende hun lange en geheimzinnige trektochten? Sedert de mens de zee ging bevissen, heeft hij zich het hoofd gepijnigd bij het zoeken naar een oplossing voor deze vraag. Zelfs nu nog, terwijl de visserijbedrijvigheid op een wereldschaal geschoeid is, werd geen afdoende antwoord gevonden.

Dit is overigens niet het enige mysterie welke in verband met deze vissoort oprijst. Welke bijvoorbeeld zijn de bronnen van alle wereldzeeën waar tonijn wordt aangetroffen? In welke mate mag deze vissoort gevangen worden zonder gevaar voor ontvolking in te scheppen? In welke gebieden worden zij het meest aangetroffen? Al deze vragen houden evenveel problemen in, die een landbouwer of een fabrieksarbeider in generlei mate kunnen interesseren, maar die voor vele vissers over de gehele wereld van kapitaal belang zijn.



totten. Onze grootste belangstelling aan boord der garnaalschiptjes, verboden aan kwajongens, die toch onze beste speelplaats waren, ging steeds naar het muffige logiesje. Liefst als de noordoostenvogels geschuifeld hadden. Dan stond zware deining in het kaaiegat. 't Geluid van de wrijvend schuivende oliebaaitjes en zuidwesters langs 't schot samen met 't zicht van het alleenbewegende zware oliegoed, verhoogden de illusie van koene zeevaarder die we ons maakten naar het sentimenteel patroon dat we ons, na alle gehoorde vertellingen, hadden gemaakt van onze grootvader die eens niet meer teruggekomen was in 't kaaigat.

«Join the deck under a sail, that's the life of men».

Onversaagd, boordevol plannen, bemerkten wij daar aan boord de eerste tekens van het verschil tussen het statische walleleven en een toekomst vol deining, verrassing en beweging. Deining, daaraan zou het niet ontbreken, meer dan genoeg, zouden we even later onder vinden. Maar dit kan ons niet afschrikken. Neen, zo waren we niet. En hoe kon het ook anders. Kleuters en snotneusjaren gedrenkt in Schipper- en Franciscusstraat, in ruwe maar open hartelijkheid, omhuld van de vis- en rokerijreuk. Kon het anders of wij ook waren van het heilig sop overgoten. Al bekeek moeder het anders, vond ze het zó al welletjes, en kon ze geen goedkeuring hechten aan een natte zeemansloopbaan. Maar óns niet gezien. Zelfs niet na een lange visbakreis die ze goedkeurde in de hoop dat wij, na een ontmoeting met de zeeduivel, niet meer zouden meedoen, maar ons niet verschalkt. Al hadden we hem helemaal gezien. Maar zo 'n kolenbrander zou-

En voor de mast, was dat allemaal zó groot of waren wij zo klein? Dwars van de zee schepte het schip met zijn massieve verschansingen, waarvan de potdeksels laag op het water waren, de zeeën. Boord in boord uit wanneer de zeetjes met opgerolde hemdemouwen begonnen te lopen en onze wijdbeens aan dek geplakte voeten in zeelaarzen tot aan de knieën, beklommen. Met de telegraaf op langzaam vooruit en het roer aan stuurboord, de planken klaar buiten de galgen, zetten wij de kuil overboord. En dan maar vieren, de voorlopers, de planken, met volle kracht vooruit en mis-scheeps het roer vierden de winches gelijk. Dan lag het schip vaster en kon meteen de zware haak over het voorste touw naar achter glijden tot hij het achterste touw raakte. Dan het eind op de kop van de winch en de beide touwen werden naar de scheepszijde toege-hieuvd en in de sletchblok gelegd die dan vlug toegeslagen werd. De laatste en gevaarlijkste karwei voor het korren, met een endje rond de tappen van het grote wiel korden we dan vast op 't zeetje. Iedereen probeerde, in het vooruitzicht van de komende taak, het beste te halen uit dit aan-de-korre-lijgen. Drie uur later mochten wij dan, een gewichtige opdracht, 't machien waar-schuwen. Er was dan immers niet meer zoveel stoom meer van doen waardoor onze gebrilde, behaarde meester zijn briketten kon sparen. In 't logist, achterin schoven de kooideurtjes, op onze luide schreeuw « porren », open en maakten wij veiligheidshalve maar dat we wegwamen. Dan werd, met de nodige oplettendheid voor de schroef, traag gewonden. Als met de stuurboordzijde in de wind, het voorste touw na de nodige slagen

Australië, Zuid-Afrika, Brazilië, de Filipijnen, Kenia, Marokko, Ghana, Israël, Zanzibar en de meeste andere landen op de Antillen thans grote kapitalen investeren in de uitrusting van een tonijnvloot. In het kader van de visserij-industrie is, sedert de jongste wereldoorlog, de tonijnvisserij een van de voornaamste takken geworden. In de loop van de laatste tien jaar kon de wereldproduktie omzeggens verdubbeld worden. In 1953 bedroeg deze produktie inderdaad 500.000 ton terwijl de deskundigen de mening zijn toegedaan dat deze kwantiteit in 1970 anderhalf miljoen ton zal bereikt hebben.

Het mag dus gezegd worden dat, niettegenstaande de tonijn meer en meer de wereldbelangstelling gaat genieten, zij nog steeds het grote vraagteken van de zeeën blijft uitmaken. Tot in 1962 zelfs kende men nog niet met precisie het juiste aantal soorten tonijn. Met dit doel voor ogen werd dan ook, onder de auspiciën van de F.A.O. te La Jolla in de Amerikaanse staat Californië, in hetzelfde jaar een wetenschappelijke bijeenkomst gehouden, met het uitsluitend doel de biologie van de tonijn en de verscheidene soorten beter te leren kennen. Aan de hand van deze bijeenkomst werden vijf tonijnsoorten onderscheiden.

Op het gebied van de handelswaarde hebben deze vijf tonijnsoorten allen een grote belangrijkheid. De afmetingen van deze soorten schommen tussen de 50 cm lengte en 50 kg voor de bonito met gestreepte buik, tot meer dan 4,50 m en 600 kg voor de rode tonijn. Er bestaan hiernaast nog andere tonijnsoorten, die evenwel op het huidig ogenblik geen handelswaarde hebben, maar die het zeker kunnen worden.

WELKE IS DE BESTE VISSERIJMETODE ?

Nog een ander vraagteken stelt zich, en wel dit van de meest gunstige methode voor de tonijnvisserij, en welke is de meest economische voor ieder der vijf soorten? Hierop kan, voorlopig althans, niet op antwoord worden, gezien men op het huidig ogenblik nog niet genoeg afweet van de vijf tonijnsoorten. Dit geldt eveneens voor het aanwenden van de verschillende vistuigen. Deze hebben een dermate hoge kostprijs dat noch de betrokken regeringen, noch de private ondernemingen het risico kunnen lopen hierin te voorzien. Deze installaties dienen inderdaad dermate up to date te zijn, dat zij niet het risico lopen van binnen enkele jaren nog enkel te beschikken over verouderde installaties.

Nog een ander probleem is dit van de overbevissing! De Inter-Amerikaanse Kommissie voor de Tropische Tonijnvisserij heeft reeds aanbevolen dat het aantal geelgevinde tonijn aan de westkust van Latijns-



Het dek volgeladen met een rijke vangst, doet een tonijnvanger, na een kampanje van een paar maanden, opnieuw de thuishaven aan.

Amerika de 83.000 stuks niet mag te boven gaan. Dit cijfer zou inderdaad overeenstemmen met het maksimum rendement in deze wateren. Eenmaal dit cijfer overschreden zou de gedachte van de overbevissing inderdaad niet denkbeeldig zijn, en zelfs een feit worden.

Aktueel bestaat dit gevaar van overbevissing nog niet voor de andere gebieden, maar ook daar kan het zich voordoen. Teneinde dus een rationele visserij op wereldschaal mogelijk te maken, is het dan ook een eerste vereiste geworden dat men de belangrijkheid van de tonijnstapel beter kent. Misschien is het potentieel vijf- of zesmaal zo groot dan wij vermoeden, maar het omgekeerde kan evenzeer waar zijn. De waarheid is, dat, behalve voor enkele gebieden, wij omzeggens onwetend zijn nopens deze zaken. Het is dan ook een dringende noodzaak geworden dat onze wetenschap nopens de tonijnsoorten meer en meer uitgebreid wordt, en dit dan in de eerste plaats voor de gebieden in de Atlantische Oceaan en de zuidelijke gebieden ervan.



De visserij op de «Bonito» op de Haïtaanse visserijgronden. Terwijl de ene visser een gevangen tonijn aan de haak trekt komt reeds een tweede aan boord. De hoogste produktie bij deze visserijmethode omvatte 1600 kisten, gevangen in een tijdspanne van 5 minuten door 6 vissers.

(Foto M. Routh)

Het is dan ook speciaal met dit doel voor ogen dat de F.A.O. een werkgroep heeft opgericht, teneinde de mogelijkheden te onderzoeken van een rationele tonijnvisserij in de Atlantische Oceaan.

Hetgeen misschien wel van het allergrootste belang is, en wij herhalen het hier nogmaals, is dat wij meer moeten weten over de vis zelf en zijn ekrologie.

Waar bevinden zich de paaiplaatsen? Welke zijn de gebieden die gevolgd worden tijdens de trektocht? Wij weten wel dat de tonijn zich verplaatst; wij weten evenwel niet waarheen. In welk seizoen grijpen deze trektochten plaats? Op welke diepte? Waarom? Evenveel vragen die onbeantwoord blijven, en dit zowel op regionaal als op internationaal gebied.

Enkel een internationaal organisme, waarbij de ingewonnen inlichtingen uitgewisseld worden, kan helpen bij het onderzoeken naar de gedragingen van de tonijn, de meest internationale aller vissoorten.

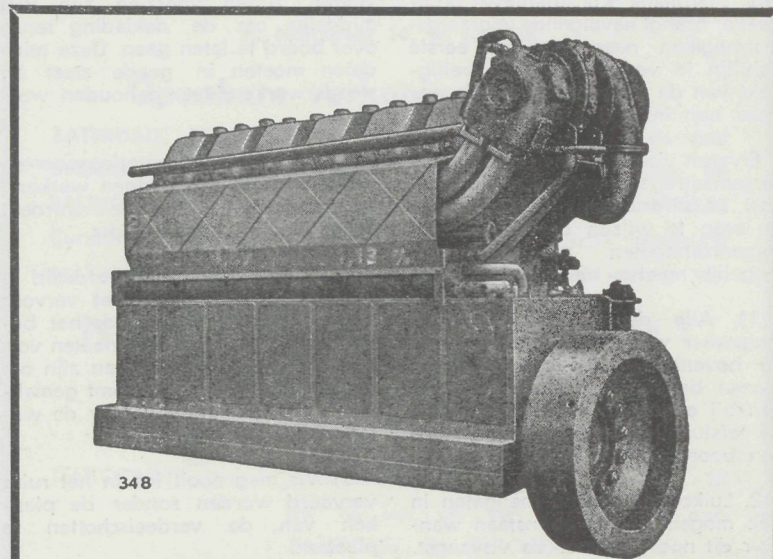
EEN EERSTE STAP

De F.A.O. heeft aldus gereageerd op de reeds voornoemde konferentie te La Jolla. Vorig jaar werd dan overgegaan tot de oprichting van

een studiekommissie, bestaande uit enkele deskundigen op het gebied van de tonijnvisserij en die tot doel heeft de opzoekingen te stimuleren.

Deze studies worden thans in alle gebieden doorgevoerd en tot nu toe werden reeds enkele voldoende resultaten bereikt. Zo bijvoorbeeld was men vóór twee jaar nog de mening toegedaan dat de grotere tonijnsoorten zich met hoge snelheden voortbewogen, schommelend tussen de 10 en 12 knopen. Sedertdien stelde een Japans geleerde evenwel een einde aan deze gedachte, door de door hem opgedane praktische waarnemingen. Dank zij een akkoestische sonarinstallatie met hoge frequentie heeft hij aangetoond dat deze snelheid de 3 knopen niet overschrijdt. Hierbij komt nog dat hij heeft kunnen vaststellen dat de tonijn zich voortbeweegt op diepten die schommelen naargelang de lichtsterkte. Bij fel zonlicht gaat hij de diepere wateren opzoeken, terwijl tegen de oppervlakte gezwommen wordt bij avondschemering.

De toekomst zal ons evenwel nog vele geheimen prijsgeven nopens deze mysterieuze vissoort. Op één punt zijn alle deskundigen en vissers het evenwel eens: hoe sneller, hoe beter. — B



ACEC-CARELS

Scheeps-dieselmotoren
van 500 tot 30.000 PK

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

Algemene vertegenwoordigers van de
ACEC-CARELS DIESELMOTOREN

R. BAUWENS & C^o

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



ATELIERS
DE CONSTRUCTIONS
ÉLECTRIQUES
DE CHARLEROI S.A.

ADVERTEERT IN
«HET VISSERIJBLAD»
UW VAKBLAD

Veiligheidsmaatregelen in verband met de stabiliteit van vissersvaartuigen

Vanwege de diensten der Zeevaartinspektie ontvingen wij een belangrijke mededeling welke bijzonder gericht is tot onze schippers ter visserij. Wij publiceren dan ook hieronder dit bericht:

De Internationale Gouvernemente Maritieme Konsultatieve organisatie brengt navolgende voorzorgsmaatregelen naar voor als eerste richtlijn in verband met de veiligheid van de vissersschepen, nl. wegen hun invloed op de stabiliteit.

Ervaren vissers kennen deze voorzorgsmaatregelen maar het lijkt gepast ze uitdrukkelijk te herinneren en erop te wijzen dat deze voorzorgsmaatregelen zo nauwgezet mogelijk moeten toegepast worden.

1) Alle deuren en openingen langswaar water in het schip of in de bovenbouw kan binnendringen dienen behoorlijk gesloten te worden bij ongunstig weder; de nodige afsluitmiddelen moeten steeds aan boord zijn en in goede staat.

2) Luikopeningen en mangaten in dek mogen slechts openstaan wanneer dit nodig is voor de visvangst. Buitendien moeten ze steeds behoorlijk gesloten en verzekerd zijn.

3) De blinden (deksels) van de patrijspoorten moeten in goede staat gehouden worden en stevig gesloten zijn bij slecht weder.

4) Al het vistuig en ander zwaar tuig zal zeevast gestuwd zijn en zo laag als mogelijk in het schip geplaatst.

5) Gans bijzondere aandacht dient besteed aan het ongunstig

effekt dat het vistuig kan uitoefenen op de stabiliteit, bv. als het vistuig vaststaat, als men de netten ophijst met een katrol, bij boomkorren, enz...

6) Schepen waarmede men de vangst (bv haring) aan dek wil vervoeren zullen voorzien zijn van middelen om de deklading terug over boord te laten gaan. Deze middelen moeten in goede staat en steeds werkensklaar gehouden worden.

7) Kleppen van waterloospoorten moeten steeds vrij kunnen werken; ze mogen niet vergrendeld worden, zeker niet bij slecht weder.

8) Wanneer het dek verdeeld is in perken, hetzij voor het vervoer van deklading, hetzij voor het behandelen van de vangst moeten voldoende openingen voorzien zijn om het water dat aan dek komt gemakkelijk te laten aflopen naar de waterloospoorten.

9) Vis mag nooit los in het ruim vervoerd worden zonder de planken van de verdeelschotten te plaatsen.

10) Men zal trachten het aantal gedeeltelijk gevulde tanks tot een minimum te beperken (bv. de brandstoftanks de een na de ander leegtrekken en compenseren met de lading).

11) Indien schepen voorzien zijn van waterballasttanks zal men deze gebruiken zoals voorgeschreven maar hierbij wel bedenken dat gedeeltelijk gevulde tanks de stabiliteit verminderen en een gevaar kunnen opleveren.

12) De ontluftingspijpen van brandstoftanks moeten bij slecht weder gesloten worden.

13) Het is gevaarlijk bij slecht weder volledig te vertrouwen op een vastgezette stuurinrichting voor zover deze snelle roermanoeuvres verhinderen.

14) Steeds zal men de gevaren voor ogen houden die voortkomen van een zee die achterlijk of meer achterlijk dan dwars inkomt. Als het schip te ver gaat rollen of te veel giert, zal de eerste voorzorgsmaatregel er in bestaan de snelheid te verminderen.

15) Bij het innemen van lading zal men er steeds over waken een voldoende vrijboord te behouden.

16) Men zal bijzonder opletten voor ijsvorming op het schip en het want en deze met alle middelen bestrijden.

De Bestuursdirecteur,
Districtshoofd,
P. MUYLDERMANS

NOG DE UITSLUITING VAN DRIE SPROTVANGERS

In ons nummer van vorige week gaven wij een korte mededeling in verband met de uitsluiting van de opvangregeling van drie sprotvangers, die gemeend hebben zich niet te moeten houden aan de normen van de sprotopvangregeling voor het aan gang zijnde seizoen.

Thans kwam op onze redaktie een schrijven toe van één der betrokkenen, met verzoek voor inlassing van deze brief.

Wij willen er onze brieveschrijver op wijzen dat het niet aan ons ligt de door hem aangehaalde feiten te beoordelen of te... veroordelen.

Wij hebben enkel de feiten aangehaald zoals ze zich op de sprotmarkt hebben voorgedaan, en de daaropvolgende maatregel welke terecht door de Rederscentrale werd genomen en dit in het belang van allen en niet van diegenen die menen te mogen doen wat zij willen om de boel in het honderd te jagen.

Daarmee achten wij die zaak als afgehandeld. — B

Zij hadden pech ...

AANVARING

De Z.482 met schipper Leopold Dewaele, die tijdens een storm nabij St Gowan het anker uitgeworpen had en voor de wind lag, dreef af en kwam met de achter stuurboordgalg terecht tegen de voorsteven van de Z.420 die in de nabijheid lag. De galg van de Z.482 werd gescheurd en buiten gebruik gesteld. — FL

VISSERS GEWOND

Bij het werken aan boord van de Z.541 sloeg motorist Demey Cyriel met een hamer op de linker middenvinger.

Bij het merken van staaldraden aan boord van de Z.547 kreeg schipper François Claeys een prik in de linker middenvinger.

Matroos Jozef Bassens kreeg aan boord van de Z.568 een prik van een staaldraad in zijn linker handpalm. — FL

DRIFTMAKERS EN GEMERKTE

VISSEN

Nabij de Silverpit pikte de Z.451, met schipper André Van Waes, de drifmaker E007227 op.

In de Outer Dowsing visgronden ving de Z.201 van schipper-eigenaar André Desmidt een pladijs en een haai die respectievelijk volgende kenmerken droegen: YMX6743, lengte 31 cm en EN9158, lengte 96 cm. Tijdens dezelfde reis pikte dit vaartuig nog de drifmaker E005309 op.

BUITENLAND

De visserij in de Noord-Atlantische

Oceaan

De Noorse direktie voor visserij, dhr Sunnanaa, heeft op de 9e Nordische visserijkonferentie, welke te Reykjavik gehouden werd, gepleit voor een quotumsysteem voor de visserij in het Noord-Atlantisch gebied.

Dit quotumsysteem zou onder strenge internationale controle staan.

Wanneer deze regeling om politieke redenen niet te verwezenlijken is, lijkt het hoogstwaarschijnlijk en niet onredelijk dat de kuststaten streven naar een internationale regeling teneinde hun jurisdictie met betrekking tot de visserij over de gehele continentale helft uit te breiden.

IERSE TERRITORIALE WATEREN

Pas heeft Groot-Brittannië, in navolging van IJsland en de Faroë Eilanden, haar territoriale wateren uitgebreid tot 12 mijl of Ierland is eveneens zinnens dit te doen.

Aangenomen wordt dat met de opening van het Iers parlement, welke momenteel in reses is tot in november, een ontwerp zal ingediend worden om een uitbreiding te bekomen van de Ierse visserijzones tot 12 mijl. Zes zeemijlen zullen uitsluitend door de Ierse vissersvloot zelf bevestigd worden. In de resterende zes mijl zullen die landen welke aanspraak kunnen maken op historische of traditionele rechten, de visserij mogen beoefenen.

Deze uitbreiding van de visserijgrenzen zal doorgevoerd worden, steunend op art. 6 van de wet van 1959, waardoor de regering in de mogelijkheid gesteld wordt de visserijgrenzen af te bakenen tot op 12 mijl.

In 1960, heeft de regering, steeds steunend op deze zelfde wet, de territoriale wateren van 3 mijl en berekend volgens de laagwaterlijn, op 3 mijl behouden doch nu berekend steunend op de rechte basislijnen.

Het gevolg hiervan was dat belangrijke visgebieden, waaronder de rijke haringgronden in de Dunmore baai, verloren gingen.

Ierland zal tot de verdere uitbreiding tot 12 mijl overgaan om de nationale visindustrie te beschermen en om een kans te geven een verdere expansie uit te bouwen. Deze sektor van de nationale industrie is geheel afhankelijk van de nationale vissersvloot, welke hoofdzakelijk een kustvloot is en derhalve uitsluitend in de kustwateren opereert.



FIRMA
R. Huysseune
ZEEBRUGGE

Export Import
TELEFOON
Privé : 540 06
Magazijn : 541 42

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

NEDERLAND

Markt IJmuiden

VAN DAG TOT DAG

Aan de donderdagmarkt lagen 20 vaartuigen. Zij zorgden voor een aanvoer van 3250 kisten vis waarvan 120 tong en tarbot, 1070 schelvis, 140 wijting, 120 gul en kabeljauw, 220 koolvis, 1230 haring, 420 schol, 10 tarbot en 110 diversen.

De visserij in de Ierse Zee vertoonde een opleving. Er werden dagvangsten geboekt van 100 tot 200 kantjes haring, pilchards en makreel. De haringschepen die op de Noordzee tegen 56 NB aanzitten, deden het ook een stuk beter dan in het begin van de week. De Oceaan 9 bijvoorbeeld bereikte een dagvangst van 200 kantjes. Ook de schippers van de andere schepen wilden niet mopperen. Donderdagmorgen meldde de schipper van de IJM.36 Jacoba Gezina die in de Noord viste dat het dek bezaaid lag met koolvis en schelvis. Die had men uit één trek boven water gehaald. Voordat het net weer overboord kon moest men eerst uren zweegen om de overvloedige vangst in de ruimen te krijgen. Op deze gunstige melding stoomden verschillende schepen naar de opgegeven positie. Zij wilden na de slechte resultaten van de laatste dagen een graantje meepikken. De kotters en loggers onder de Nederlandse kust konden wat de tong betreft niet aan hun trekken komen. Van deze vissoort haalde men per trek niet meer dan een kg of tien boven water. De bijvis bestond voornamelijk uit kleine schol en wijting.

Vrijdag zetten 72 vaartuigen 8750 kisten vis in de markt waarvan 490 tong en tarbot, 1240 schelvis, 80 wijting, 140 gul en kabeljauw, 20 koolvis, 4150 haring, 700 makreel, 1720 schol, 210 diversen.

Op 40 mijl ten westen van IJmuiden werden grote scholen haring ontdekt. De spanvisseren rukten onmiddellijk uit en wisten in een paar uur ruim 1700 kisten haring te verschalken. In de Ierse Zee werd minder gevangen dan in het begin van de week. Men bracht het tot 'n gemiddeld dagtotaal van 100 kantjes haring en makreel. In de Noord was het slecht weer zodat de netten niet regelmatig overboord gezet konden worden. Dat was een grote teleurstelling want na de goede resultaten van de Jacoba Gezina hoopte men beter aan zijn trekken te kunnen komen dan in het begin van de week. Ook onder de Nederlandse kust werd het weer langzamer slechter. Verschillende schepen braken de visserij voortijdig af en begonnen met heel weinig buit in de ruimen aan de thuisreis.

Maandag verzorgden 98 vaartuigen een aanvoer van 10.760 kisten vis, waarvan 670 tong en tarbot, 2950 schelvis, 530 wijting, 160 gul en kabeljauw, 50 koolvis, 3080 haring, 750 makreel, 1920 schol, 155 haai, 480 diversen.

In de Ierse Zee werd tamelijk veel haring en makreel gevangen. Sommige vaartuigen gaven 'n dagvangst door van tegen de 200 kantjes. Op de Noordzee speelden de haringvisseren heel wat minder klaar. Een enkel fortuinlijk schip bracht het tot een dagtotaal van 100 kantjes maar de meeste schepen bleven daar ver onder. In de Noord viel ook niet veel eer te behalen. Men bracht gemiddeld uit elke trek 30 manden hoops boven water, hoofdzakelijk schelvis. Opmerkelijk is dat er thans in deze omgeving tamelijk veel kleine haai voorkomt. De grote kotters op 54 NB vingen aanzienlijk minder schelvis dan een paar weken geleden. Een dagtotaal van 60 manden werd al als een hele prestatie beschouwd. De kotters op 53 NB konden nog steeds niet aan hun tongtrekken komen. Per trek haalde men gemiddeld 15 kg van deze vissoort boven water. Ook onder de Nederlandse kust was het wat dit betreft, zoals een van de schippers het uitdrukte met de pet op.

Dinsdag bestond de aanvoer van 18 vaartuigen uit 2.115 kisten vis waarvan 85 tong en tarbot, 670 schelvis, 250 radio, 40 gul en kabeljauw, 680 haring, 20 makreel, 25 haai, 205 schol en 85 diversen.

De visserij in de Ierse Zee vertoonde een afnemend peil. Verder dan dagvangsten van 100 kantjes haring en makreel bracht men het niet. De eerste reis van de nieuwe hekreiler KW.123 Holland heeft 'n voorspoedig verloop gehad. Na een reis van tien dagen werd f 50.000 besomd. Dit schip deed onder meer op 53 NB konden nog steeds niet makreel. Deze gunstige melding had tot gevolg dat vele schepen zich naar de opgegeven positie repten. In de Noord ging het een stuk beter. Men trof daar tamelijk veel haring en makreel aan. De haringvisseren op 56 NB kwamen niet tot daverende verrichtingen. Men was al blij met een dagtotaal van 80 kantjes. De tongvisserij was nog steeds een weinig imponerende zaak. Op 53 NB haalden de grote kotters uit een eetmaal 80 à 100 kg van deze vissoort sloop, dicht onder de Nederlandse kust haalde men daarvan nog niet de helft. De bijvis bestond voornamelijk uit schol en wijting.

Woensdag was het een stille volvoening. 12 vaartuigen zorgden voor een aanvoer van slechts 1230 kisten vis waarvan 23 tong en tarbot, 220 schelvis, 100 radio, 30 wijting, 130 gul en kabeljauw, 500 koolvis, 130 spanharing, 80 schol en 8 diversen.

Uit deze geringe aanvoer blijkt wel dat de visserij de laatste dagen niet al te best gaat. Weliswaar zit een groot deel van de treilervloot in de Ierse Zee maar de overgeble-

ven schepen op de Noordzee zijn groot genoeg in aantal om voor 'n aanvaardbare aanvoer te kunnen zorgen. Zij slagen daarin echter niet. Vooral de haringschepen moeten met zeer schrale resultaten genoegen nemen. Sommige vaartuigen zijn al een paar dagen in touw zonder ook maar een haring in de ruimen te kunnen bergen. In de Noord gaat het naar wens. Maar daar zijn zo weinig schepen in aktie dat de totale buit toch weer gering is. De loggers en kotters onder de Nederlandse kust vangen nog steeds bitter weinig tong op.

Verdrinking

Zaterdagmiddag is de 21-jarige matroos W. Spaans uit Leidsendam van de treiler SCH.167 op ongeveer 120 mijl ten noorden van IJmuiden verdrongen. De man viel bij het reven van het achterzeil overboord. Het schip stopte onmiddellijk. Men ving nog even een glimp van de drenkeling op. Deze kon de ijlings in zee geworpen reddingsmiddelen niet meer te pakken krijgen. De heer Spaans kon niet zwemmen. Hij droeg lieslaarzen waardoor hij naar beneden werd getrokken.

Studie van Gerechtsdeurwaarder MARYNS G.

H. Nolfstraat 16, te Kortrijk

Openbare verkoping bij faling

ZATERDAG, 31 OKTOBER 1964, om 14 uur stipt in de zaal „VLAAMS HUIS” GROENINGHESTRAAT, te KORTRIJK, bij FALING zal op verzoek van de Heer Curator Jacques D'HULST Curator van de faling SAELENS HERMAN voorheen handelaar te Kortrijk, worden overgegaan tot de openbare veiling van

NIEUWE GOEDEREN, waaronder : SCHRIJFMACHINEN, REKENMACHINEN enz... enz...

TENTOONSTELLING : VRIJDAG, 30 OKTOBER 1964 van 10 tot 12 uur en van 14 tot 18 uur.
ZATERDAG, 31 OKTOBER 1964 van 10 tot 12 uur.

BETALINGSVOORWAARDEN : KONTANT ZONDER KOSTEN.
(9307W—3149N—5359V)

AAN DE URKSE AFSLAG

Aan de Urkse visafslag werd maandag de tien miljoen gulden volgemaakt. Men hoopt dit jaar een omzet van meer dan twaalf miljoen gulden te kunnen halen. In IJmuiden is men van deze cijfers wel geschrokken. In 1962 bedroeg de omzet aan de Urkse afslag slechts twee en een half miljoen gulden. In dat jaar werd in IJmuiden de vijfdaagse werkweek ingevoerd. Deze heeft als een soort boemenrang gewerkt. Sindsdien midden de Urkse vissers als het maar even kan deze aanvoerhaven. Zij hebben in kooperatief verband een grote organisatie opgezet die van alle markten thuis is. Maar hier wil men het niet bij laten. Men wil de afslagakkomodatie vergroten en ook de haven uitbreiden. Nu de regering de gemeenten heeft gedwongen het wat zuiniger aan te doen, zal het niet gemakkelijk vallen de vereiste goedkeuring te verkrijgen. De Urkse vissers zijn echter taai rakkers, die wat zij in het hoofd hebben niet meer prijsgeven. Dinsdag bracht de minister van verkeer en waterstaat mr. Van Aartsen een bezoek aan het voormalige eiland. Hij was de eerste die met een dergelijk verzoek werd gekonfronteerd. Nee, Urkers laten, als zij plannen hebben er geen gras over groeien.

Dat het Urk de laatste jaren behoorlijk voor de wind gaat, is aan de aanvoer in IJmuiden duidelijk te merken. Vooral bij de tong. Nog niet zo lang geleden werd van deze vissoort wekelijks een kg of 250.000 in de markt gezet, nu komt niet verder dan ongeveer 70.000 kg. Steeds meer begint bij de verantwoordelijke mensen het besef door te dringen, dat door de vijfdaagse werkweek IJmuiden een dolksteek in de rug heeft gekregen, die zowel niet dodelijk, in ieder geval zeer pijnlijk zal blijken te zijn.

LONEN IN DE ZEEVISSERIJ

De algemene maatregel van bestuur waarbij wordt bepaald wat voor de berekening van ziekte- en ongevalsuitkeringen als loon geldt van bemanningsleden van een zeevisserijvaartuig wier werkelijk loon afhankelijk is van de vangst of de opbrengst daarvan, is met terugwerkende kracht tot 1 januari 1964 aangepast aan de kollektieve arbeidsovereenkomst voor de trawlvisserij. Deze wijziging houdt in 'n verhoging van het bedrag, dat als loon geldt voor de eerste monteur (machinist), de stuurman en de tweede monteur (machinist).

Brief uit Yerseke

Nr 1001 Yerseke 24-10-1964

«Hoe staat het met de oesterkweek en -handel?» Het zou ons niet verwonderen indien die vraag zou worden gesteld, want al is er na de beruchte winterramp weinig meer overgebleven van al hetgeen bij de oesters was te zien en te horen daarvoor toch is hetgeen nu toch nog voorvalt op dit gebied, van zeer groot belang voor de direkt betrokkenen en ook nog zeer wel interessant voor de niet-oesterkweker. Maar ja, dat is 's werelds loop op meer dan een gebied. Of het nu personen of zaken geldt als men niet meer de honderd procent kan noch wil bieden schijnt het mooie eraf en de vervreemding volstrekt zich veel gauwer dan men wel zou denken. Dat de oesters nog wel iets te betekenen hebben blijkt onzes inziens duidelijk een berichtje dat we vorige week aantreffen in ons streekblad. Daaruit blijkt dat in de maand september

641.000 stuks werden verzonden. Vergelijk men dit aantal met dat van september 1962 (voor de harde winter dus) toen 1.000.000 stuks werden verzonden dan is 641.000 niet veel. Neemt men ter vergelijking september 1963 toen slechts 14.000 stuks werden verzonden dan is het dit jaar bijna 50 maal zoveel. Neemt men alleen het aantal-verschil dan is het reeds indrukwekkend doch als men ook nog rekening houdt ermee dat september dit jaar grotendeels te warm weer gaf wordt het nog meer belangwekkend. Bovendien menen we dat dit seizoen de prijzen nogal wat hoger liggen (naar men ons verzekerde wegens duurdere inkooprijzen) is het zeker wel bewezen dat oesters altijd een zeer gewaardeerde versnapering is en blijft. Neemt men de verzendcijfers van 1962 toen in totaal ongeveer 30 miljoen zouden zijn verzonden en in september 1.000.000 stuks, dan zien we dat in de september maand ongeveer

1/16 van de toen geschatte voorraad werd verzonden. We hoorden de nu voorhanden voorraad schatten op ruim 10 miljoen, daarvan maken de 641.000 ruim 4/15 deel uit. Dus procentsgewijze niet zo veel verschil. België nam als steeds het grootste deel af, namelijk 506.000. Duitsland 86.000 terwijl in Nederland 30.000 stuks werden geconsumeerd.

Doch nu een andere vraag, namelijk: «Wat zullen de resultaten zijn voor die volhoudende oesterkwekers-handelaars?». Een oudvakman deelde ons mee dat dit jaar, mits de winter niet schadelijk uitvalt, met andere woorden indien het niet of slechts stelselmatig vriest, prima uitslagen kunnen worden bekomen. Hiervoor gaf hij twee redenen op en wel de buitengewone groei die ook nu weer zoals bijna altijd gepaard gaat met een laag sterftecijfer en verder de prima-viskwaliteit. Er komen (we weten dit uit eigen ervaring) bijna geen slechte in voor. Bepaald iets dat de koop- en eetlust aanwakkerd. Dat het hier bijna uitsluitend ingevoerde oesters betreft blijkt wel

duidelijk uit hetgeen een (voor de harde winter) der grootste kwekers ons vandaag mededeelde. Hij was bezig zijn percelen schoon te maken. De eerste dagen werden slechts 10 tot 12 bennen oesters gehaald uit de overgebleven venen van de voorheen zo grote voorraad. Maar visloon wordt niet betaald want men vist voor de opbrengst van de lege oesterschelpen die hier gaarne worden afgenomen door de schelpenmaaldereien. 10 of 12 bennen is toch ook nog ongeveer 500 kg die voor een zeer goede prijs gretig door de verzenders worden gekocht. Ook deze oesters, echte Zeeuwse dus, zijn van prima kwaliteit. Hopen we maar met de «volhouders» dat de winter zij gedwee en handelbaar (Vondel: «Geboortkloek van Willem van Nassau»). Over de «mosselzaken» eigenlijk niet dan goeds. Wel liet de verzending iets eigenlijk nogal wat achter bij die van vorig jaar dezelfde tijd maar hierbij gelieve men te bedenken dat vorig jaar een nooit eerder gezien en topjaar was. Of deze achterstand nog kan worden ingehaald is op zijn minst twijfelachtig. Vorig seizoen bracht de winter noch niet de minste stagnatie. Dat kan straks wel weer zo gaan maar is lang niet zeker. Meer dient te worden gerekend met enig verlet. De achterstand is naar de mening van de handelaars te wijten aan het wel wat te warme weer in augustus en september. Op een top-afzet als vorig seizoen rekene men dus niet te vast. Dit behoeft evenwel geen schrikwekkend vooruitzicht te zijn want met een ietwat mindere omzet dan vorig jaar zullen de kwekers in het algemeen best uit de narigheden blijven hoewel Guido Gezelle's woorden waar blijven: «Dankbaarheid is een bloemke dat in weinig hoven bloeit».

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

	22-10-1964	23-10-1964	26-10-1964	27-10-1964	28-10-1964
Tongen, grote — Sole, grosse	7.31- 7.18	7.10- 6.98	7.32- 6.99	7.21- 7.18	7.13- 6.99
3/4 tongen — 3/4 plie	6.37- 6.20	6.13- 5.95	6.01- 5.83	5.96- 5.88	6.04- 5.94
Bloktongen — Sole moyenne	6.55- 6.19	5.85- 5.59	5.63- 5.33	5.40- 5.30	5.65- 5.08
Voor-kleine — Petite	7.53- 7.26	7.04- 6.78	6.80- 6.30	6.56- 6.31	6.62- 6.14
Kleine — Toute petite	6.79- 6.59	7.10- 6.62	7.55- 6.91	6.69- 6.51	6.64- 6.30
Tarbot, grote — Turbot, gros	4.50- 4.10	4.30- 3.80	4.30- 3.70	4.— 3.80	4.40- 4.—
Middel — Moyenne			178.—152.—		
Kleine — Petite	150.—	156.—140.—		164.—146.—	
Griet — Barbue		140.—134.—	142.—140.—		
Middel — Moyen				144.—	
Kleine — Petit		52.—		56.—	
Schol — Plie		51.—		48.—	
Grote iek — Grosse		47.—46.—			56.—52.—
Kleine iek — Petite		49.—48.—			56.—54.—
Iek 3e slag — 3e sorte					
Platjes — Toute petite	76.—24.—	34.—18.—	43.—18.—	52.—23.—	52.—28.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	47.—36.—	50.—26.—	52.—47.—		70.—
Middel — Moyen	36.—29.—	27.—21.—	36.—32.—	47.—40.—	46.—37.—
Kleine — Petit	25.— 8.—	18.— 8.—	18.— 8.—	23.—16.—	26.—17.—
Heek, grote — Merlu, gros					
Middel — Moyen					
Kleine — Petit					
Rog — Raie					
Rode poot — Perlon		30.—18.—	33.—		37.—32.—
Grauwe poot — Grondin	36.—				23.—19.—
Kabeljauw — Cabillaud	78.—62.—	70.—50.—	66.—54.—	68.—60.—	66.—
Gullen — Petit kabellaud	73.—17.—	58.—10.—	73.—15.—	63.—15.—	69.—16.—
Hozemondhamme — Baudroie					
Wijting — Merlan	22.— 8.—	21.— 9.—	21.— 8.30	28.—18.—	37.—31.—
Schar — Limande	47.—21.—	40.—22.—	24.—13.—	28.—25.—	41.—23.—
Steenschol — Sole limande		100.—	128.—		
Zeehaai — Aiguillat					
Hondshaai — Roussette					
Arend (Pieterman) — Gr. vive					
Makreel — Maquereau	54.—25.—	39.—11.50	40.—11.50	45.—25.—	
Horsmakreel — Saurel					
Rode knorhaan					
Zeilrog — Raie radiée					
Zeekreeft — Langoustine					
Schaat — Flotte					
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor					
Lom — Brosme	43.—				
Kongeraal — Congre					
Leng — Lingue	42.—40.—				58.—
Schartong — Cardine					
Volle haring — Hareng	29.—19.80	23.20-12.50	27.—12.50	33.—22.—	
IJle haring — Hareng gras					
Haringshaai — Latour	16.—13.—	20.—12.—	25.—13.—	24.—21.—	25.—24.—
Steenholk — Tacaud					
Heilbot — Flétan	4.30- 3.30	4.— 3.80	4.50- 3.60		4.50
Koolvis — Colin	102.—	70.—			84.—
Steud — Esturgeon					
Zeeewolf — Loup de Mer					
Pollak — Lieu jaune	48.—38.—				54.—40.—
Koningsvis					
Zonnevis — St.-Pierre					
Bot	21.—17.—	8.— 4.50		18.—	23.— 8.—
Mol					
Zalm					

Ondermaatse tong over boord

Twee ambtenaren van de algemene inspectiedienst hebben donderdag bij de politie aangifte gedaan, dat zij door een opvarende van de kottor VD 180 zijn belemmerd bij het uitoefenen van hun functie. Zij hadden namelijk geconstateerd dat hier een mand met ondermaatse tong aan wal zou worden gebracht. Op het moment dat zij deze in beslag wilden nemen werd de vis door de opvarende over boord geworpen.

De politie heeft proces-verbaal opgemaakt, zodat de man zich te zijner tijd voor de rechter zal moeten verantwoorden.

REDERS,

„HET VISSERIJBLAD”
IS UW VAKBLAD !

VOORBEHOUDEN

**Diesel-
scheepsmotoren**

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

Adverteert in
„Het Visserijblad”
Uw vakblad !

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

HULP IN NOOD

VERZEKERT
AAN ZEER GOEDE VOORWAARDEN
ALLE VISSERSVAARTUIGEN

H. Baelskaai 27, Oostende — Tel. 716 89

Voor uw

CALTEX OLIE

bestel bij

S. C. a. p.

rederscoöperatieve

H. Baelskaai, 27 — Oostende

Telefoon 729.51
(na 18 u.) 745.32

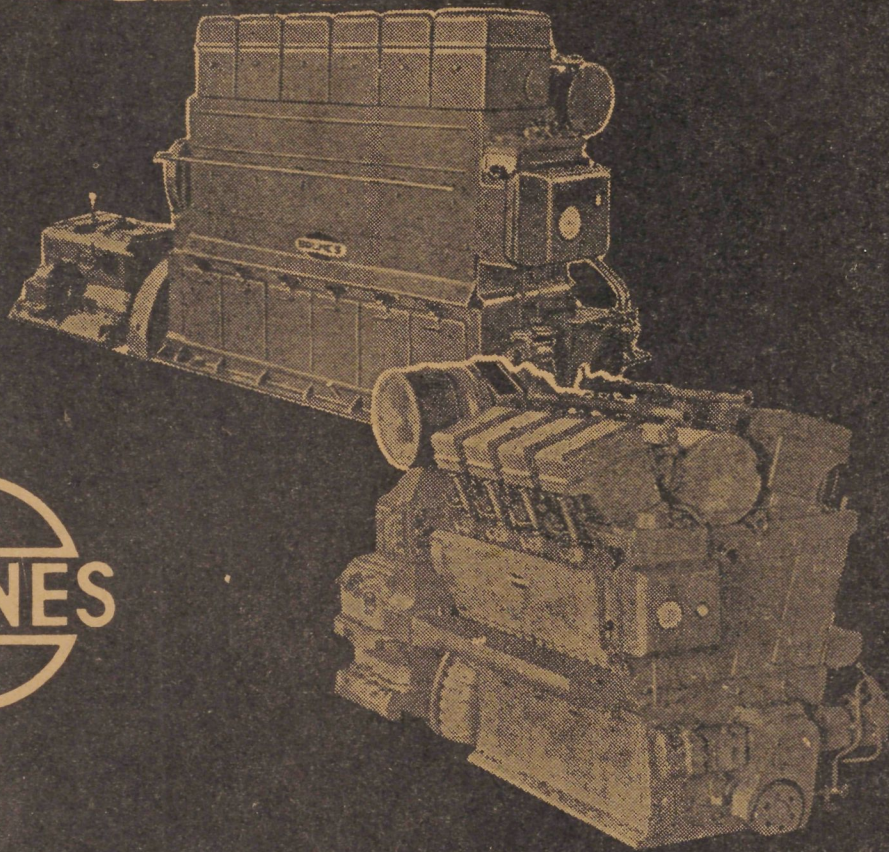
n.
v.

M
A
C
H
I
N
E
F
A
B
R
I
E
K

Voor ideale

STUWKRACHT

WAEREBOUT



DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

BOLNES

V/H. J.H.V. Cappellen

Hoofdvertegenwoordiger van de Beneluxlanden
Technische Handel H. ZWART, IJMUIDEN

IJmuiden : Tel. Bureau : 5459 — Privé : 5110