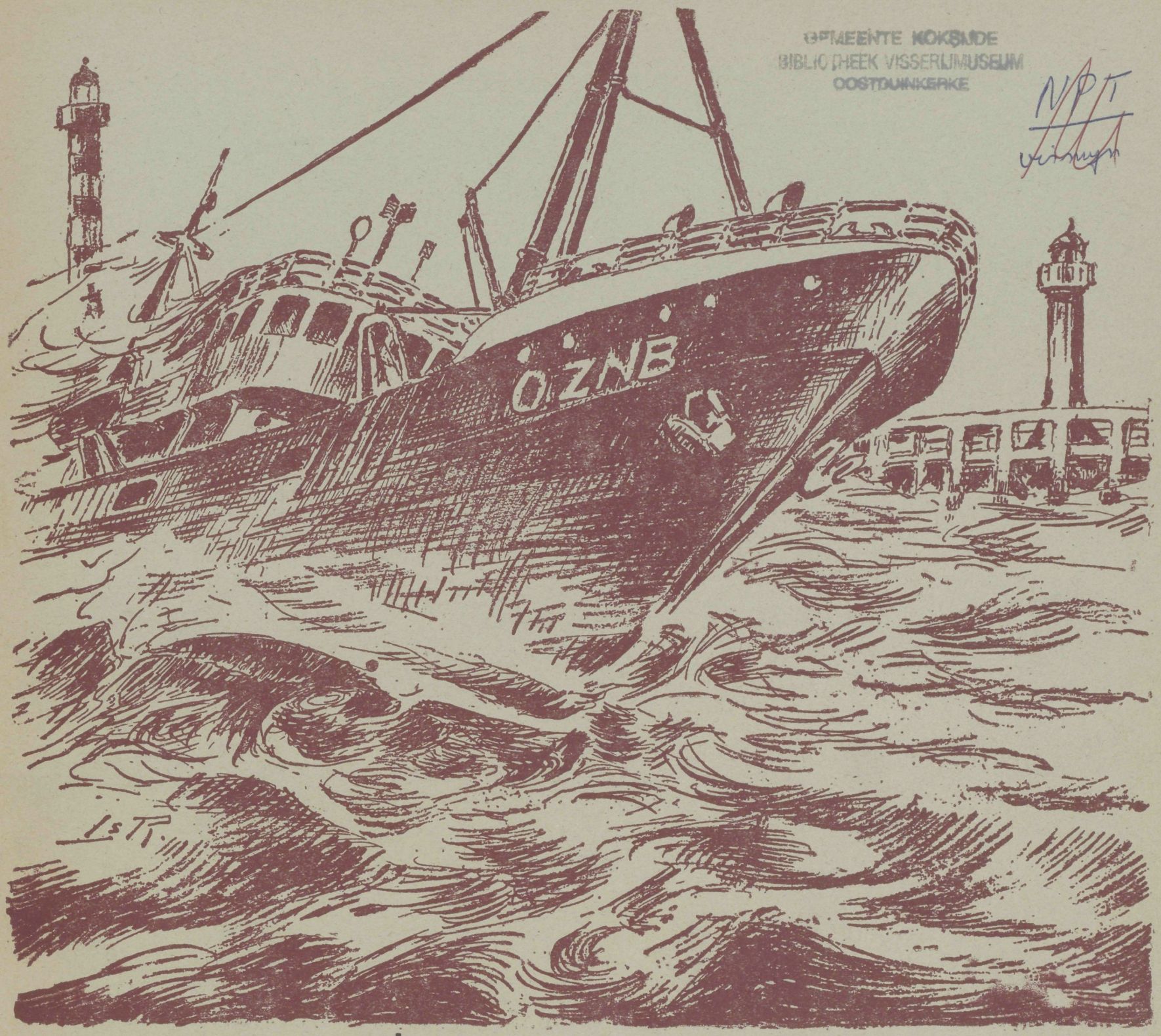
GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE



HET VISSERIJBLAD

31e JAARGANG
VRIJDAG
9 april 1965
Nummer 15
PRIJS 10 FRANK

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

VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE"

ZATERDAG 10 APRIL
van 22 uur af.

ZONDAG 11 APRIL
THE-DANSANT
van 16 tot 20 uur.

Brigitte Fontaine

MERINO COSTA
en zijn Orkest
FRANZ ANDRE :piano.

AUDITORIUM

MAANDAG 12 APRIL

CARROUSELTHEATER
te 14 u. 30
Kindermatiné

DE SCHAT VAN DE OOSTENDSE ZEEROVER
Inkomprijs : 25 fr.

PASEN

AUDITORIUM

ZATERDAG 17 APRIL
te 21 uur :

Richard Anthony

begeleid door
Silvano Santorio
en zijn orkest

PLAATSEN :
75 - 100 - 125 en 150 fr.

TENTOONSTELLINGEN

TOT 19 APRIL

INKOMHALL

Willy Bosschem
Gerard Verdijk
Schilderijen en
beeldhouwwerken

MONTROSEZAAL

Erik Claerhout
Fototentoonstelling

Tentoonstellingen ingericht door het Kultureel Centrum Oostende.

Toegankelijk van 10 tot 13 u. en van 14.30 u. tot 18 u.

KONINKLIJKE SCHOUWBURG OOSTENDE

WOENSDAG 7 APRIL
te 20 uur

K.V.S. Brussel
stelt voor :

ROMEO en JULIA

van William Shakespeare
met Denise De Weerdt
en Senne Rouffaer
in de hoofdrollen

PRIJZEN DER PLAATSEN :
30 - 40 - 60 en 80 fr.

ZONDAG 11 APRIL
te 20 uur :

De „Galas Karsenty"
stellen voor :

„LA VOYANTE"

door André Roussin.
Enscenering :
Jacques Mauclair.

Met

Elvire Popesco

PLAATSEN :
250 - 150 en 100 fr.

Plaatsbespreking en inlichtingen :
Kon. Schouwburg Oostende
Tel. : (059) 713 22
(van 10 tot 13 u. en
van 16 tot 19 u.)

Voor alle inlichtingen :
Casino-Kursaal Oostende
Tel. (059) 751 11

(3769N—5549V)

WILT GE UW STEENTJE BIJBRENGEN
OM DE VISSERIJ TE STEUNEN ?

BESTEL UW

MAZOUT

BIJ

S.C.A.P.

VISSERSCOOPERATIEVE

H. Baelskaai, 27 - Oostende
Telefoon 729.51
(Na 18 u.) **745.32**

VISSERS-VAARTUIGEN TE KOOP

*

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

HAND IN HAND

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

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE — Tel. 716.89

HET VISSERIJBLAD

9 APRIL 1965

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

DRUKKERIJ
Telefoon nr. 777.13

Twee nieuwe vaartuigen voor Zeebrugge in de vaart

Zaterdag jl had te Zeebrugge de doopplechtigheid plaats van twee nieuwe middenslagtreilers : de Z.569 «Blauwvoet» voor de rederij Utterwulghe Gebr. uit Heist en de Z.597 «Jupiter» voor de reders Vlietinck Victor en Leon, eveneens uit Heist, wat weer bewijst dat Zeebrugge de noodzakelijke modernisatie van de vissersvloot aan het doorvoeren is. Trouwens mag worden medegedeeld dat aldaar nog een negental nieuwe vaartuigen te verwachten zijn.

Doopplechtigheid van de Z.569 „Blauwvoet"





Een blik op de doopplechtigheid van de Z.569 « Blauwvoet ».
FOTO BOVEN De bemanning van de nieuwe treiler.
FOTO ONDER De mooie treiler tijdens de proefvaart.

Dit prachtig vaartuig werd te Brugge op de scheepswerven Sabarn gebouwd voor rekening van de gebroeders Utterwulghe uit Heist die tevens reeds eigenaars zijn van de Z.549 « A. Rodenbach » en de Z.559 «Gudrun ». De lengte over alles bedraagt 25,30 meter, de breedte 6,25 meter en de diepgang 3,70 meter. De bruto-tonnage bedraagt 98,69 ton, de netto-tonnage 30,54 ton. De voortstuwing geschiedt bij middel van een A.B.C.-motor van 300 Pk bij 500 t/m met een keerkoppeling Kuypers 2/1 die een vierblads Oostermanschroef aandrijft Verder werd een hulpmotor Hatz van 22 PK ingebouwd. De elektriciteit bestaat uit een net van 110 volt met een hulpverlichting van 24 volt. Het vaartuig is verder uitgerust met een vislier geleverd door de firma Brusselle uit Nieuwpoort die tevens zorgde voor de hydraulische stuurmachine « Hydrostar ». Vooraan het schip bevinden zich onder de overdekte bak twee nettenruimten, terwijl het anker op de bak is vastgehecht en de kettingen in een speciale goed te bereiken bergplaats zijn ondergebracht. Het visruim dat elektrisch gekoeld wordt, bestaat uit twee maal vijf bakken die in totaal vijfhonderd bennen vis kunnen bergen. De stuurhut, die ruim is opgevat bevat ook nog benevens de stuurinstallatie een 70 Watts 110 V. DC zend-ontvangsttoestel Type Sait, een 40 watts 110 V DC zend-ontvangsttoestel type Sait, een richtingszoeker met kader type Sait, een diepteмeter BEHM met White-line, een Decca-navigator Mark V en een decca-plotter, geleverd door de firma SAIT uit Zeebrugge terwijl nog een telefoonlijn voorzien is om bij defekt het roer te bedienen. Het logist bevat vijf kooien. Het achterdek, dat volledig is toegebouwd, biedt nog een ruime bergplaats. Als biezonderheden kunnen nog vermeld worden dat aan boord een centrale verwarming is die door een mazoutbrander wordt opgewarmd. Het vaartuig kan 27.500 liter mazout tanken, een olietank bevat 600 liter olie en de watertank kan 6.000 liter inhouden.

DE DOOPPLECHTIGHEID

Het was E.H. Lagae, onderpastoor te Heist die de eer had het nieuwe vaartuig te dopen, terwijl hij werd bijgestaan door de meter mevrouw Kemel uit Brugge en de peter, dhr Declerck uit Oostende.

DE BEMANNING

De bemanning van dit prachtige vaartuig bestaat uit schipper Raymond Vandierendonck, motorist Depaepe Freddy, matrozen Depaepe Ronny, Janssens René en Vlietinck René, allen uit Heist.

Aan reders en bemanning een hartelijk proficiat.

...En de Z.597 „Jupiter"

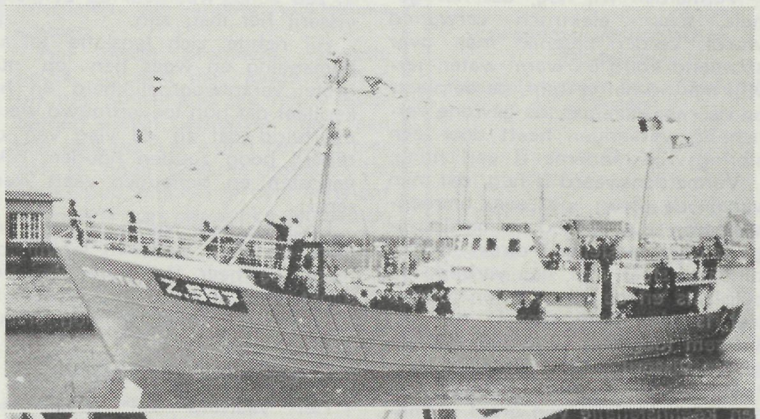




FOTO BOVEN : De Z.597 « Jupiter » verlaat de Zeebrugse haven voor een korte proefvaart.
FOTO ONDER : De bemanning van de prachtige middenslagtreiler met uiterst rechts schipper-medeëigenaar Leon Vlietinck.

Amper enkele minuten na de plechtigheid op de Z.569 werd dan de tweede treiler gedoopt. De zeer modern opgevatte Z.597 « Jupiter » werd door de scheepswerf P.V.B.A. Jos. Deweert gebouwd voor de neren Victor en Leon Vlietinck uit Heist aan Zee. Het meet 98,39 brutoton en 25,39 nettoton. De lengte bedraagt 27,20 meter, de breedte 6,40 meter en de diepgang voor 7 voet, de diepgang achter 10 voet. De holte bedraagt 3,20 meter. Het vaartuig is uitgerust met een Bolnes motor van 300 PK bij 430 t/m. De keerkoppeling is van het merk Brevo 2/1. De schroef is van het merk Zaltbommel. Aan boord bevindt zich een hulpmotor Lister van 18 PK.

De plaatsing van deze motor geschiedde onder de knappe leiding van de heer Louis Dedrie. Zijn werk is een parel van knapheid en kunde te noemen.

Voor wat de elektrische installatie betreft, moet men vaststellen dat het de sv SCAP gelukt is, een zeer moderne, en vooral een zeer rationele installatie te verwezenlijken.

De heer Praet, leider van die afdeling, verdient een pluimpje voor zijn prachtwerk.

De boordspanning wordt geleverd door een hoofddynamo van 16 kWatt bij 110 volt, toerental van 750 tot 2.250 toeren, fabrikaat «HANSA» en door een hulpdynamo van 10 kWatt bij 110 Volt, 1.500 toeren, eveneens van de zeer gekende fabrieken « HANSA ». Ingeval beide motoren stil liggen, beschikt men over een z.g. staalbatterij 110 Volt, waarmede men dus overal licht heeft. Een speciale schakeling zorgt ervoor, dat, wanneer geen van beide dynamo's draait, men ook geen enkele motor of andere grote stroomverbruiker kan laten draaien. Dit om te beletten, dat de batterij onnodig belast zou worden.

Vermelden wij nog, dat het gehele schip elektrisch verwarmd wordt. Verder beschikt men over stromend koud en warm water, terwijl men in het verblijf, de eetplaats en de kaartenkamer, de gewone verlichting vervangen heeft door een storingsvrije moderne TL verlichting.

Vermeldenswaard is nog, dat men vanaf de brug via een omroepsysteem (dus niet door omslachtige telefoontoestellen) direkt in verbinding staat met het verblijf, de eetplaats en de stuurmachineruimte. Het is de eerste maal, dat dit systeem toegepast wordt in de Belgische visserij.

Het visruim wordt gekoeld door een koelinstallatie van groot vermogen, welke onder alle omstandigheden, dus ook in de zomer een temperatuur in het visruim garandeert van rond 1 graad Celsius.

Het visruim dat 800 bennen vis kan bergen wordt tevens elektrisch gekoeld. De overdekte voorsteven is doorgetrokken tot aan de voormast en tot aan de voorgalgen wat als een overdekte werkplaats voor de bemanning kan dienen. De vislier werd geleverd door de firma Brusselle uit Nieuwpoort. De stuurkabine die prachtig is uitgetimmerd bevat het hydraulisch stuurrad «Hydrostar » en volgende navigatie-instrumenten : een 70 watts 110 V DC zend-ontvangsttoestel, een 40 watts 110 V DC zend-ontvangsttoestel, een richtingszoeker met kader, een dieptemeter BEHM, een decca-navigator mark XII en een decca plotter, die door de firma SAIT uit Oostende aan boord werd geplaatst. Achteraan bevindt zich de kaartenkamer en het logist van de schipper. Ook het kookhuis is weer een parel van afwerking. Een ruime eethoek biedt plaats voor een ganse bemanning terwijl een afwasbak met warm en koud water en een gasvuur met vier bekken en een oven de bemanning alle konfort biedt. Het logist dat een juweeltje is biedt plaats voor 6 personen. De scheepsbouwer Deweert is er prachtig in geslaagd een perfekt vaartuig, dat aan alle hedendaagse eisen moet voldoen, af te leveren. Deze Oostendse werf verdient dan ook alle lof.

DE PLECHTIGHEID

Onder een drukke belangstelling waaronder beide reders met hun familie, de scheepsbouwer Jos. Deweert en zijn technische medewerkers Verhoest en Simoens ; Berbiers, direkteur bij de onderlinge visafslag te Oostende ; J. Deroose, direkteur en de heer E. Neyts, sekretaris van de beroepsvereniging Hand in Hand, Zeebrugge ; Van Gelder, Waterschout te Zelbrugge ; Louis Dedrie en J. Praet van SCAP, Oostende ; de heer Casselman van SAIT Zeebrugge en zovele anderen werd dan tot de eigenlijke doopplechtigheid van de Z.597 overgegaan. Het was E.H. Van Hasselt die het vaartuig mocht dopen terwijl mevrouw Leon Vlietinck-Vantorre als meter en de heer Pr. Vandenberghe, direkteur van Hulp in Nood en Scap als peter optraden.

Tijdens de lunch in een hotel te Heist, bracht de heer Vandenberghe hulde aan de familie Vlietinck en sprak hij de lof van de scheepswerf, die een nieuwe parel van een schip in zee zond, waarover de Belgische visserij fier mag zijn.

Hij richtte zich tenslotte tot de bemanning en wees hen op hun grote verantwoordelijkheid en het kapitaal dat hun toevertrouwd werd, overtuigd dat zij de vlag van de rederij hoog zouden houden, rijke vangsten en behouden vaart wensend.

Door de heer Verhoest werd namens de werf bedankt, terwijl de reder de heer Vandenberghe bedankt voor al wat hij voor de visserij gedaan heeft en nog steeds doet.

DE BEMANNING

Het vaartuig zal onder het bevel staan van schipper-medeeigenaar Leon Vlietinck uit Heist. De motorist is Demulder Gerard uit Oostende, de stuurman Nys Louis, en de matrozen Vanhove Maurice en Laureins Adriaan, allen uit Oostende.

Maandag is het vaartuig dan afgevaren voor een proefreis om toe te laten alle apparaten en alle vistuig te beproeven.

Heden donderdag is het vaartuig dan voor de maidentrip afgevaren naar de Kanaalgronden.

Wij wensen de scheepswerf hartelijk geluk met deze prachtprestatie en aan de reders en de bemanning van de Z.597 rijke vangsten en mooie besommingen. — FH

Wat met de gelden van het in 1943 opgerichte Kompensatiefonds ten voordele van de vissers ?

Onlangs richtte senator Lahaye een parlementaire vraag, respektievelijk tot de heren ministers van Landsverdediging en Landboow in verband met een destijds opgericht kompensatiefonds, uitsluitend in het voordeel van de vissers.

X X X

Begin 1943 besloot de Nationale Landbouw- en Voedingskorporatie N.L.V.C., afdeling Vis- en Visserijprodukten, een kompensatiefonds te stichten, dat gespijsd werd door de inhoudingen van 5 t.h. op de bruto maandelijkse opbrengsten der vissersvaartuigen en dit zelfs met verwaarlozing van de eerste 100.000 fr bruto-opbrengst.

Een beslissing van 10 juli 1952 van het Vereffeningskomitee der organismen en diensten opgericht tijdens de vijandelijke bezetting zegt :

« Overwegende dat, wanneer genoemde reglementering aan de toenmalige overheid de beslissing voorbehoudt om de aanwending van het fonds te bepalen, zij nochtans nader omschrijft dat het fonds uitsluitend zal aangewend worden in het voordeel van de vissers en dat ze geenszins de teruggaven van de geïnde bijdragen voorziet ».

Noch de reders noch de vissers zijn bij kennis dat hen ooit maar enig voordeel verleend werd uit de kompensatiekas. Zelfs het veelbesproken monument der zeelieden te Oostende hebben zijzelf, met de steun van de bevolking moeten oprichten.

Tot slot van zijn parlementaire vraag stelt senator Lahaye de volgende vragen :

— Hoeveel brachten die bijkomende heffingen in het totaal in het kompensatiefonds ?

— Welke bestemming kregen deze gelden ?

— Of er nu nog gelden in dit fonds berusten ?

— Of die gelden niet onmiddellijk kunnen aangewend worden ten voordele van de oorlogsvaarders ?

Totdaar de vraag van vernoemde senator.

X X X

In zijn antwoord wijst het ministerie van Landsverdediging erop dat het onderwerp van deze vraag tot de bevoegdheid van het departement van Landbouw valt. — B

— B

Duitse grondmijn opgevist door Oostends kustvissersvaartuig

Toen aan boord van het Oostendse kustvissersvaartuig O.52 « Aziatic » de korre werd ingehaald stelde de tweekoppige bemanning, nl. schipper-motorist-eigenaar Bogaert Albert en matroos Bogaert vast dat er zich een mijn in bevond.

Vanop de visserijgrond, gelegen ten oosten van de Middelkerkebankboei werd de Oostendse loodsenwacht verwittigd, die op haar beurt de ontmijningsdienst van de Zeemacht op de hoogte bracht.

Om veiligheidsredenen werd de toegang tot de haven geweigerd aan het Oostendse vaartuig. Ondertussen was een eenheid van het Zeewezen, evenals de ploeg van de ontmijningsdienst ter plaatse gekomen, en werd met de gevaarlijke vangst opnieuw in zee gestoken, alwaar de mijn ontwapend werd en vernietigd.

Het betrof hier een magnetische grondmijn van Duitse makelij en afkomstig uit de jongste wereldoorlog. De mijn zelf had een gewicht van 700 kg terwijl de aanwezige springstof ook een gewicht van ongeveer 400 kg vertegenwoordigde.

— B

DE BELGISCH NEDERLANDSE ZEEMANS-ALMANAK

De reders welke voor één hunner schepen nog geen Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak voor 1965 aan boord hebben, worden verzocht deze zo spoedig mogelijk af te halen.

Te Oostende zijn ze af te halen in de Onderlinge Visafslag, te Zeebrugge in het bureau van de Rederscentrale en te Nieuwpoort bij de direktie van de vismijn.

Uit het Staatsblad

In het Staatsblad van vrijdag 2 april jl. verscheen het Koninklijk Besluit van 9 maart 1965 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 26 juli 1937 houdende vaststelling, ten aanzien van de kompensatiekassen, wier leden voor het merendeel het bedrijf van ondernemer van bouw- en publieke werken of dit van laden en lossen, stouwen en vervoeren van goederen in de zeehavenplaatsen uitoefenen, van diezondere regelen wat betreft het berekenen zo van de bijdragen als van de uitkeringen — B



Eugene Major overleden

Zaterdag jl. overleed de h. Eugène Major, wonende aan de Werktuigkundigestraat te Oostende na een slepende ziekte.
De afgestorvene, die als oudste zoon van een gekende vissersfamilie, in onze visserij als schipper een zeer graag geziene figuur was, werd geboren te Oostende op 30 november 1911.
Van jongsaf zat de vissersstiel hem in het bloed; het mocht dan ook geen verwondering wekken dat ook hij als kleine knaap met vader het zeegat uittrok, alwaar hij de stiel leerde die hij gedurende de rest van zijn leven zou uitoefenen.
In zijn uiterst beperkte vrije tijd volgde hij dan nog de lessen aan de visserijschool, waardoor hij erin slaagde het diploma van schipper te verwerven.
Gedurende vele jaren voerde Eugène Major het bevel op de eenheden van de rederij Morphy. Overal stond hij dan ook aangeschreven als een bekwaam en plichtsgetrouw schipper, een goedhartig man en een behulpzame en trouwe vriend.
Een slepende en pijnlijke ziekte heeft hem evenwel biezonder vroeg uit zijn vertrouwde midden weggerukt. Nadat hij voor enkele tijd werd opgenomen in een kliniek te Oostende is hij zaterdag jl. overleden.
Woensdag dan werd hij onder een grote belangstelling naar zijn laatste rustplaats overgebracht.
Ons blad biedt aan de familie van wijlen schipper Eugène Major de meest oprechte gevoelens van deelneming aan in hun diepe rouw. — B

NOG DE INTERESSANTE GESPREKSDAG OP DE VOLKSHOGESCHOOL „DE BLANKAART"

Op vrijdag 26 maart jl. kwam in de vergaderzaal van de Bedrijfsraad in het Stadhuis te Oostende een beperkte werkgroep bijeen om na te kaarten over de eerste overigens zeer geslaagde gespreksdag over het bemanningsprobleem en om na te gaan wat « De Blankaart » in de toekomst nog zou kunnen doen voor de visserijsektor.

Naast vooraanstaande reders bemerkten we o.a. de H.H. Boels, directeur van de stedelijke visserijschool « John Bauwens», Michielsen, e.a. inspekteur-dienstchef bij de Zeevisserijdienst, J. Verbanck, directeur van de Stedelijke Nieuwpoortse vismijn, Deschacht, ingenieur bij het Proefstation voor de Zeevisserij, Dewinter, adjunkt-direkteur van de scheepswerven N.V. Béliard en sekretaris A. Wittewrongel van de Rederscenrale.

In zijn inleiding hield de heer voorzitter P. Kempynck er nogmaals aan allen te danken die hebben bijgedragen tot het grote sukses van de gespreksdag. Vervolgens wees spreker op de steeds nauwere banden van samenwerking tussen de Belgische volkshogeschool en die te Bergen in Nederland. Woordvoerder kondigde aan dat op de eerstvolgende gespreksdag de voorzitter van de Volkshogeschool te Bergen (Ned.), de heer Germonprez, aanwezig zal zijn, terwijl op de bijeenkomst te Bergen die zal plaats grijpen op 11 en 12 februari 1966 en waar eveneens het « bemanningsprobleem » zal worden onder de loupe genomen, een grotere Belgische delegatie zal worden verwacht.

De heer voorzitter stelde daarop de vraag of reeds enig resultaat kon worden waargenomen van de voorbije gespreksdag.

Men was er unaniem over eens dat deze geenszins « een slag in het water » is geweest. Immers, onder impuls van de Rederscentrale mede gesteund door bevoegde mensen die de visserij in het hart dragen en door de nodige ruchtbaarheid aan de bestaande problemen gegeven in de pers, werden aan de bevoegde overheid reeds konkrete voorstellen en verzoekschriften ingediend die sukses schijnen te kennen. Denken we bijvoorbeeld maar aan een vervroegd pensioen voor de visser vraagstuk waarin eindelijk schot schijnt te komen, terwijl diverse problemen en voorstellen in studie zijn.

Tenslotte belichtte de voorzitter het doel van de huidige bijeenkomst der werkgroep : welk zal het onderwerp zijn van een eventuele nieuwe gespreksdag ? Zal dit terug verband houden met het bemanningsprobleem of komen andere vraagstukken aan de orde zoals « overbevissing » of « koöperatieve in de visserij » e.d.m.

Een leerrijke en interessante diskussie die zich hierop ontspon tussen de aanwezigen bevestigde dat de bemanning op het huidig ogenblik het voornaamste probleem blijft.

Het gesprek evolueerde in hoofdzaak rondom drie facetten van het bemanningsprobleem, t.w. de propaganda voor het rekruteren van jonge vissers het ontbreken van een internaat aan de visserijscholen en het toekennen van faciliteiten aan jonge mensen uit het binnenland.

Wat het rekruteren betreft wordt gewezen op onvoldoende voorlichting ; de jongeren, zelfs die van langs de kust, kennen niet genoeg het bestaan van de visserij, de manier van werken, noch de verdiensten. Vooral in de hoogste klassen van de lagere scholen zou aan intensieve voorlichting moeten worden gedaan. Open vragen blijven de organisatie en de financiëring van de propaganda.

Wat het tweede punt betreft, het ontbreken van internaten, wordt als voorlopige oplossing naar voren gebracht het opnemen van geïnteresseerde leerlingen in de bestaande internaten van andere plaatselijke scholen.

Het derde probleem tenslotte houdt verband met jonge mensen uit het binnenland die het vissersberoep willen beproeven maar aan wie de kans niet wordt gegund om dat ze nooit gevaren hebben. De werkgroep was het er over eens dat de reders aan dergelijke elementen tenminste een kans zouden moeten geven.

De werkgroep was eveneens van mening dat een en ander zou kunnen worden voorgelegd aan de provinciale kommissie voor de Zeevisserij die o.a. ook het systeem van premies aan de scheepsjongens heeft ingevoerd.

Tenslotte werd echter opgemerkt dat men, vooraleer verdere konkrete voorstellen te doen i.v.m. het bemanningsprobleem. eerst over konkrete cijfers zou moeten kunnen beschikken.

Men zou, m.a.w. eerst hoeven te kennen over hoeveel mensen men moet beschikken wil het produktieapparaat volledig bezet zijn, over welke bemanning men werkelijk beschikt en tenslotte welke de jaarlijkse bemanningsaanvoer dient te zijn om de bezetting op peil te houden, rekening houdend met de evolutie van de vloot en de ontwikkeling in het kader van de E.E.G.

Een studie hieromtrent zou het bemanningsprobleem misschien in een ander daglicht kunnen stellen en/of toelaten het beter te situeren.

Het vraagstuk van de herwaardering van het vissersberoep werd eveneens aangesneden en vormt ook stof te over voor een nieuwe gespreksdag.

Kortom de geslaagde diskussie bewees nogmaals hoe ingewikkeld en kompleks de visserijsektor wel is.

Al de besproken facetten en problemen werden dan ook zorgvuldig genoteerd en samengevat en zal er worden nagegaan wat er mede zal kunnen worden aangevangen.

Zo overweegt de Volkshogeschool o.a. kontaktdagen in de verschillende vissershavensteden terwijl naar het voorbeeld van de Nederlandse Volkshogeschool te Bergen, de mogelijkheid wordt onderzocht, een nieuwe bijeenkomst te Woumen niet te beperken tot één dag maar uit te breiden tot 2 dagen, zo bv. van de vrijdagavond tot de zaterdag.

Op een vraag gesteld door een lid van de werkgroep bevestigt de heer voorzitter dat de aktiviteit van de Volkshogeschool zich tot doel stelt de konkrete resultaten onder vorm van voorlichting mede te delen aan hen die niet of althans niet rechtstreeks in de betreffende sektor staan. Dit zou voorwaar de meest doeltreffende reklame zijn en de meest opvoedende waarde hebben.

Intussen blijft het echter een vaststaand feit dat dergelijke gespreksdagen zoals wij er een hebben kunnen meemaken veel goeds aan de visserij kunnen opleveren. — A.W.

SCHEEPSMETAAL-WERKEN

naamloze vennootschap,
Oostende.
Handelsregister van Oostende
nr. 14901

— o —

Algemene vergadering op 17 april 1965, te 11 uur, ten sociale zetel ; H. Baelskaai, Oostende.

Dagorde : 1° Verslag van beheerders en toezichters ; 2° Goedkeuring balans winst- en verliesrekening ; 3° Ontheffing van verantwoordelijkheid aan beheerders en toezichters.

Neerlegging der titels, ten sociale zetel, ten minste vijf dagen vóór de vergadering.
De Beheerraad.
(5534V)

REDERS,

„HET VISSERIJBLAD"

IS UW VAKBLAD !

OOSTENDSE MARKT

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

— o —

MAANDAG :

MEER DAN NORMALE BELANGSTELLING

Alhoewel 22 vaartuigen hun vangst te koop aanboden was er hoegenaamd niet veel vis op de markt. Er stonden op het bord immers nog geen 5.000 bennen vermeld. De tongenaanvoer daarentegen kon als belangrijk doorgaan. Er werden 16.000 kg overgegeven waar er in werkelijkheid wel 20.000 of meer zullen geweest zijn.

Om tot de visaanvoer terug te keren kan gezegd worden dat de geringe aanvoer zijn oorzaak vond in het feit dat de IJslandse aanvoer fel in gebreke bleef. Slechts 2 kleine IJslanders verkochten hun vangsten.

Over de totale aanvoer kon voorts gezegd worden dat de kwaliteit als de rariteit zeer goed was. De verkoop van al deze vis kon als zeer geslaagd doorgaan. Bewijze hiervan het feit dat de totale opbrengst 5.735.000 fr bedroeg. Meest gevraagd waren tong, rare en fijnere vissoorten.

IJSLANDSE KREEFTJES PEPERDUUR

Door de O.269 en de O.331 werd nagenoeg voor 1.050 bennen vis gezorgd. Bovendien zorgde eerstgenoemd vaartuig nog voor een 50-tal bennen kreeftjes. Deze visaanvoer stond nu vooral in het teken van de ronde soorten, vooral van kabeljauw. Ook wijting was er, relatief gezien, veel voorhanden. Bovendien zorgde de O.331 voor een vangst platvis die meer dan 150 bennen bedroeg. Alle andere soorten daarentegen waren eerder schaars. Merken wij ook nog op dat de kwaliteit van deze IJslandse aanvoer als zeer degelijk diende te worden bestempeld.

Zeer degelijk trouwens waren ook de geboden prijzen. Voor de kreeftenaanvoer werden zelfs werkelijke topprijzen betaald, die begrepen waren tussen 1750 en 2260 fr per ben, respektievelijk voor de kleine en de grote sortering. Rekening houdend met het feit dat kreeftjes bij het koken ongeveer een derde aan gewicht verliezen dan verstond men allicht dat deze soort geen spek was voor ieders bek.

Andere soorten gingen niet minder vlot van de hand. Zulks was ondermeer het geval met heilbot waarvoor men 38 à 75 fr betaalde, ook met staartvis en schaat, zonder daarom hondstong te vergeten, soort waarvoor men 1200 fr per ben neertelde. Iets minder viel de verkoop van schelvis, rode poon en zeewolf uit. Al diende daarbij opgemerkt dat de prijzen die schommelden tussen 600 en 1300 fr, daarom toch verre van te versmaden waren.

Iets minder nog bracht kabeljauw op, al schommelden de prijzen hier toch ook tussen 470 en 680 fr per ben. Voor leng betaalde men rond de 500 fr. Koolvis steeg eveneens in waarde. Men had er nu 380 à 420 fr voor over. Ook de partij platvis ging redelijk vlot van de hand. De prijzen voor die soort betaald waren begrepen tussen 430 en 600 fr per ben. Bleef dan nog de wijtingaanvoer, die goedkoopst van al verkocht werd, namelijk nog niet eens 400 fr voor de grote soort en slechts de opvangprijs of 200 fr voor de kleine sortering.

Dit laatste betekende daarom geenszins dat de opbrengsten daardoor laag kwamen te liggen. Beide vaartuigen besomden, de beperkte vangsten ten spijt, meer dan 310.000 fr.

EEN PUIKE NOORDZEE-VANGST VOOR DE O.334.

De aanvoer van de Noordzee was in die zin belangrijker dan deze van IJsland dat ze ruimer was. Door de O.124 en de O.334 werden ongeveer 1300 bennen aangevoerd. Daarvan nam de O.334 er 800 voor zijn rekening. Beiden zorgden er bovendien voor dat de kwaliteit zeer goed was. Gewoontegetrouw echter beperkte die aanvoer zich in hoofdzaak tot kabeljauw. Kleine schelvis kwam op de tweede plaats terwijl soorten als zeewolf, leng, tongschar enz. slechts een paar bennen in beslag namen.

De verkoop zelf variëerde nogal. Eerst werd voor shelfcod-kabeljauw 600 à 660 fr per hoop betaald. Bij de tweede beurt nochtans betaalde men reeds 850 à 880 fr per hoop. Kabeljauw in bennen onderging hetzelfde verschijnsel. Eerst betaalde men er rond de 500 fr voor, later 550 à 750 fr waarbij de kwaliteit 'n grote rol speelde.

Schelvis werd ook zeer vlot verkocht. Voor de grotere slagen had men 550 à 900 fr per ben over terwijl de kleine sorteringen, de totten dus, tegen 320 à 400 fr van de hand gingen. Verder betaalde men meer dan 700 fr voor zeewolf, rond de 500 fr voor leng, 500 fr ook voor wijting, en meer dan 1400 fr voor tongschar.

Al bij al kon dus van een zeer vlotte Noordzee-verkoop gesproken worden. Waarbij toch opgemerkt diende te worden dat de O.334 veel profiteerde van het feit als tweede verkocht te worden. Daaraan dankte het voor een groot gedeelte de zeer mooie 473.000 fr die besomd werd.

BLIJVENDE BELANGSTELLING VOOR KANAALVIS

Zoals verwacht verkocht het gros der Kanaalders die deze week op de verwachtingen stonden op deze maandagmarkt. Het waren er 13 die gezamenlijk voor meer dan 2.000 bennen vis zorgden terwijl ze 16000 kg tong op het bord lieten aantekenen die er in werkelijkheid zeker 20.000 kg waren. Dit alles was van

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	5- 4-1965	6-4-1965	7-4-1965			
3/4 tongen — 3/4 sole	70.40-75.40	72.—83.60	81.—	.....	.....	.....
Tongen, grote — Sole, grosse	80.—87.40	91.40 92.20	94.60	.....	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	80.—91.80	96.—	105.—	.....	.....	.....
Voor-kleine — Petite	85.60-98.—	107.40	111.—	.....	.....	.....
Kleine — Toute petite	94.—97.40	111.—	100.—	.....	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	70.40-81.—	86.40-87.40	70.—	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	61.—65.40	74.—	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	44.—51.—	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	10.20	.....	19.—	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	7.60	.....	.....	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	5.— 8.—	8.—10.20	.....	.....	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	14.—15.—	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	6.20-11.40	5.40- 6.40	.....	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	20.—	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	6.40-13.—	12.—25.—	8.—25.—	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	5.— 8.—	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	5.— 7.—	6.— 9.—	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	9.—17.60	17.—21.50	.....	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabilllaud	6.60 10.40	5.20-14.20	6.40- 9.—	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	36.—37.40	38.—49.—	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	8.—10.—	8.20- 9.60	.....	.....	.....	.....
Schar — Limande	4.—	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	15.—29.—	22.—28.—	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	15.—17.—	20.—	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	9.—14.—	16.—	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	9.—15.60	15.80-24.—	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	10.—17.60	17.—20.—	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4.40- 7.40	5.—	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	8.— 8.60	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	6.— 9.—	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2.20- 2.80	2.40- 2.60	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	10.—12.40	11.60-12.40	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

EN VISMIJNECHO'S

een zeer goede kwaliteit.

En om nog even tot de visaanvoer terug te keren zag men ook dat het assortiment eveneens goed verzorgd was. Er was redelijk veel ronde vis, vooal vlaswijting dan. Er was ook genoegzaam rog. Verder ontbrak het niet aan tongschar, tarbot, griet, enz. Kortom deze aanvoer vertoonde alle kenmerken van een goede Kanaal-aanvoer.

KOTTERS
van de Sande
(5043V)

Bovendien, kwantitatief gezien, werd meer dan een zeer mooie vangst waargenomen. Er waren er die uitblonken door een ruime tongvangst, zoals deze van de O.160, en er waren er die in het oog sprongen door een ruime visvangst zoals de O.204.

Kwam dan de verkoop zelf. Die, dit dient direkt gezegd, zeer vlot verliep. In het biezonder natuurlijk weer de tongenverkoop. Zelfs al werd iets goedkoper verkocht dan voorgaande week. Nu werd 70 à 76 fr betaald voor de twee grootste slagen. Werd aanvankelijk iets hoger dan 80 fr geboden voor middelslag, dan werd later tot 88 à 90 fr betaald. Ook de kleinere slagen werden aanvankelijk slechts(?) tegen 90 fr verkocht. Ook hier liep de prijs later op tot nagenoeg 100 fr per kg. zodat ook nu weer de gemiddelde tongprijs rond de 80 fr per kg kwam te liggen. Lang niet slecht dus.

Evenmin had men reden tot klagen waar het fijnere en rare vissoorten betrof. Tarbot werd immers tegen 60 à 75 fr verkocht. Griet bracht 38 à 45 fr per kg op. Staartvis ging tegen 38 à 45 fr van de hand, terwijl tongschar opgekocht werd tegen prijzen die schommelden tussen 20 en 28 fr.

Maar ook gewonere soorten bleken gevraagd. Zoals ondermeer de meeste ronde soorten. Kabeljauw en gul brachten 400 à 650 fr per ben op. Vlaswijting, nochtans verre van zeldzaam, bleef gans de markt door tegen 500 à 650 fr per ben verkocht worden. Ook grote wijting bracht 400 à 500 fr op.

Rog haalde eveneens een meer dan middelmatige prijs. Grote keilrog bracht ondermeer 700 à 950 fr per ben op. Kleine en jonge keilrog ging tegen 500 à 700 fr van de hand terwijl voor de gewone rogsorteringen 400 à 700 fr betaald werd. Verder bracht rode knorhaan meer dan 800 fr per ben op.

Bij de kleine vissoorten tenslotte ging de belangstelling vooral uit naar haai, zeehond en rode knorhaan. Kleine rog, wijting, steenpost, schar, enz. waren minder gevraagd.

Wat niet belette dat alle vaartuigen de reis op een renderende manier afsloten. Meer zelfs, 7 onder hen, waaronder de O.247, de O.37, en de O.301 besomden tussen 215.000 en 275.000 fr terwijl de O.160 en de O.204 de kroon spanden door respektievelijk 347.000 en 366.000 fr te besommen.

KLEINERE WESTVANGSTEN

Slechts 4 Westers verkochten hun vangsten. Veel vis was er daardoor van die visgrond niet. Temeer daar die schepen individueel gezien meestal voor weinig vis en voor praktisch geen tong zorgden. Bovendien beperkte die aanvoer zich hoofdzakelijk tot kleine gul.

Die kleine gul werd tegen 330 à 400 fr aan de man gebracht. Rog was wel wat duurder terwijl wijting nog veruit de meest gevraagde vissoort bleek. Men betaalde er meer dan 500 fr voor. Verder werden de

SCHEEPSWERF
Fa Gebr. van de Sande
Breskens — Tel. 01172 - 765
(5043V)

geringe hoeveelheden tong, tarbot en andere rare vis natuurlijk zeer duur verkocht waardoor de besommingen toch nog niet te hoog opliepen. Ze waren begrepen tussen 19.000 en 58.000 fr, dit voor de O.127 en de N.765.

DINSDAG :

SLECHTS 9 SCHEPEN

Ongewoon voor een dinsdagmarkt was wel dat slechts 9 schepen aan de afslag waren. Daardoor was er echter niet veel vis minder dan maandag. Er werden immers 4500 bennen aangevoerd, iets wat in hoofdzaak kwam door de verkoop van 3 IJslandse vangsten, waaronder dan nog een zeer ruime.

Dit wilde meteen zeggen dat de aanvoer bijna volledig op de IJslandse soorten afgestemd was waardoor de afwisseling in de markt dan ook geenszins aan deze van maandag kon tippen. Klipvis en ronde vis overheersten alles. Rog, tong en andere soorten waren meer dan schaars. Over de kwaliteit daarentegen mocht geenszins geklaagd worden.

Dit was trouwens tevens het geval met de verkoop, die zeer vlot verliep. En waardoor de meeste soorten dan ook met uitstekende prijzen bedacht werden. Iets wat men het best in de resultaten kan terugvinden.

IJSLAND : O.85 NOG EENS MILJONAIR

Vergeleken bij maandag was er nu een zeer ruime IJslandse aanvoer. De drie opgekomen schepen zorgden nu immers voor 3500 bennen, wat op 1.000 bennen na de totale dinsdagaanvoer was. Tevens diende opgemerkt dat de O.85 veel tot die aanvoer bijdroeg door iets meer dan 1800 bennen te lossen. Dit tegenover 1100 bennen voor de O.316 terwijl de O.318 de rest voor zijn rekening nam.

De aanvoer van de O.85 viel ook nog op door het feit dat de helft van de vangst, of meer, uit rode poon of klipvis bestond. Naast deze soort werd vooral kabeljauw en gul waargenomen. Ook aan platvis ontbrakt het niet. Bovendien zorgde de O.316 voor een meer dan flinke partij kleine koolvis. Alle andere soorten daarentegen waren schaars of zier schaars. Bovendien was het opmerkenswaardig dat gans deze IJsandse aanvoer buitengewoon goed verzorkd was, niet in het minst dan deze van de O.85.

Maar er was ook de verkoop die vlot verliep, uitgezonderd dan voor enkele soorten, zoals ondermeer voor koolvis, in het biezonder dan voor de kleine sortering die slechts 180 à 250 fr per ben opbracht. Verder werden eerder lage prijzen betaald voor kleine wijting.

De overige soorten daarentegen gingen zeer vlot van de hand, zo ondermeer kabeljauw en gul, waarvoor men 400 à 700 fr per ben betaalde. Was zulks geenszins slecht, dan kwam de grote verrassing toch

HEKKOTTERS
van de Sande
(5043V)

bij de verkoop van klipvis, dit gezien de eerder grote aanvoer. Er werd immers 550 à 600 fr betaald per ben voor de grote sortering en 400 à 450 fr voor de kleine soort.

Grote belangstelling bestond er ook voor de verkoop van de platvis. Men betaalde er 500 à 700 fr per ben voor. Schelvis was bovendien peperduur. Er werd zomaar eventjes 700 fr voor de kleinste sortering betaald en tot 1400 fr voor de grootste soort. Verder vermelden wij als dure soorten : hondstong, schotse schol, zeewolf en blauwe leng en in minderen mate witte leng en grote wijting.

Bleven dan nog de meer zeldzame soorten waarvan kreeftjes en heilbot veruit de duurtse waren. Zonder daarom staartvis en schaat te vergeten.

Om tot die verkoop terug te keren konden wij zeggen dat deze biezonder gunstig uitviel voor de O.85. Dit vooral door de hoge prijzen die voor rode poon en kabeljauw betaald werden. Daardoor vooral werd voor het eerst sedert enige maanden weer eens een miljoen besomd, wat in elk geval een proficiat waard is.

WEER MEER DAN 1.000 FR VOOR NOORDZEE-KABELJAUW

Na een eerder korte reis loste de O.231 ongeveer 550 bennen Noordzeevis, vangst die ook nu weer voor een zeer groot gedeelte uit kabeljauw bestond. Maar waarbij ook diende opgemerkt dat de vangst van kleine schelvis of totten nu groter was dan maandag. Alles, dit moet onderlijnd, van een voortreffelijke kwaliteit.

Bovendien, en dit lag wel in de lijn der verwachtingen, trof de O.231 het nu weer goed in de markt. Direkt werd meer dan 900 fr betaald voor de shelfcod-kabeljauw. Tegen dat de laatste koop van die soort aan de man gebracht werd betaalde men reeds meer dan 1000 fr per hoop hetgeen reeds geruime tijd het geval niet meer was.

Ook gewone kabeljauw werd nu duurder verkocht. Hier schommelde de prijs tussen 750 en 850 fr per ben. Verder werd ook hoger geboden op grote gul, zeewolf, grote schelvis en tongschar. Kleine gul en kleine schelvis daarentegen waren goedkoper zoniet zou de besomming zeker hoger opgelopen zijn dan nu, 389.000 fr. Al voegen wij hieraan toe dat dit zeker verre van slechts is.

PRAKTISCH GEEN KANAALVIS

Slechts 2 Kanaalders verkochten vandaag hun vangsten. Daardoor waren er van deze visgrond niet eens 300 bennen vis op de markt terwijl de tongenaanvoer zich beperkte tot 2.500 kg. Bovendien was de visaanvoer zeer ongevarieerd. Ze beperkte zich in hoofdzaak tot ronde en kleine vissoorten. Rog was uiterst schaars.

De verkoop van al deze soorten gebeurde, gezien de zeer geringe aanvoer, zeer vlot. In alle geval dan de tongsorteringen, die meer dan een paar franks duurder verkocht werden dan maandag. Uitgezonderd dan de lappen. Grote tong werd nu tegen 80 fr ingekocht, middelslagtong tegen 88 à 92 fr terwijl de kleinere slagen nu meer dan 105 fr opbrachten.

Fijne en rare vis werden eveneens iets duurder. Voor tarbot werd ondermeer 75 à 88 fr per kg betaald. Grote staartvis werd nu tegen meer dan 50 fr aan de man gebracht. Tongschar was minstens even duur als gisteren. Griet werd iets duurder betaald.

Rog werd op slag veel duurder, en niet alleen keilrog, waarvoor men nu tot 1200 fr per ben betaalde maar ook de gewone rogsorteringen die nu 600 à 1000 fr per ben opbrachten.

Ronde soorten bleven tegen min of meer dezelfde prijzen van de hand gaan. Enkel kabeljauw en grote gul brachten iets meer op. Vlaswijting, wijting en schelvis behielden dezelfde noteringen als maandag. Rode knorhaan was nu minstens 300 fr duurder dan maandag.

Bij de kleine vissoorten ging de belangstelling weer vooral uit naar zeehond waarvoor men 800 fr betaalde), rode knorhaan, gul en wijting. Kleine rog was eveneens iets duurder.

Wat er zeker toe bijdroeg om de resultaten die de O.115 en de O.287 behaalden zeer geslaagd te maken. Respektievelijk behaalden ze dan 249.000 en 255.000 fr.

KLEINE WEST-GUL VEEL DUURDER

Slechts 3 Westers kwamen verkopen. Evenals maandag met zeer beperkte vangsten, ook voor het merendeel uit kleine gul bestaande, aangevuld met wat rog en zeer weinig tong.

Deze tong, evenals de zeer beperkte hoeveelheden tarbot, griet, enz., gingen buitengewoon duur van de hand. Evenals rog trouwens, waarvoor men 700 à 1200 fr per ben betaalde. Ook kabeljauw werd zeer duur opgekocht.

Winst boekte men vooral bij de verkoop van kleine gul. Men betaalde er immers nu 420 à 480 fr per ben voor. Wijting werd eveneens duurder, zodat de besommingen tegen alle verwachtingen in toch tussen de 40.000 en 63.000 fr kwamen te liggen. Dit voor de O.147 en de O.196.

WOENSDAG :

MINIMUM-AANVOER

De woensdagaanvoer viel niet uit de toon ten overstaan van deze der vorige dagen. Maandag 22 schepen, dinsdag 9 en woensdag 2. Dan nog 2 schepen van de West waardoor de aanvoer dan ook slechts 150 bennen vis en 400 kg tong bedroeg. Hetgeen er was kreeg hogere prijzen dan de vorige dagen al bleven de kleine gullen nog aan de goedkope kant. Rog steeg echter tot 24 fr, de tongen kregen van 80 naar 115 fr en de weinige (kleine) tarbot was eveneens veel duurder. Voor de beide schepen uit Nieuwpoort die verkochten werden het toch nog bevredigende reisjes die begrepen waren tussen 53.000 en 71.000 fr.

In elk geval een triestig besluit van een week in de Vasten, iets wat nog niet voorkwam en zeker niet zo gauw zal herhaald worden.

IETS MEER GARNAAL DEZE WEEK

Er werd tijdens de week van 31 maart tot en met 6 april toch wat meer garnaal gebracht in de Oostendse garnaalmijn. Een 6-tal schepen bedrijven momenteel deze visserij en zorgden voor ongeveer 870 kg. Dat is nog erg weinig voor het jaargetijde maar toch al iets beter dan de vorige weken. De prijs lag tamelijk hoog en schommelde van 50 naar 75 fr per kg. Hierdoor werd een opbrengst bereikt van 53.262 fr. De vangst per schip bedroeg 36 kg wat dus nog steeds erg bescheiden blijft. De opbrengst per schip schommelde rond de 2200 fr hetgeen wel een vermeerdering is ten overstaan van de vorige weken.

GEHOORD en GEZIEN in de vismijn

VASTENPERIODE MET 14 DAGEN INGEKORT

Voor de reders en de handelaars die het voor een groot gedeelte van de Vasten moeten hebben, is het vervroegd Paasverlof iets waar ze niet zeer over te spreken zijn. Men heeft het steeds maar over het toerisme, daarvoor kan men zelfs een dag langer verlof geven. Men denkt echter hierbij niet aan de schade die berokkend wordt aan de visnijverheid. Deze is nochtans ook langs de kust gelegen. De scholen zijn gesloten en nemen geen vis meer af. Verschillende mensen gaan de vrijdagmiddag reeds er op uit en eten die dag zeker geen vis. Allemaal klanten die verloren zijn, tenware ze allemaal hun schade inhalen als ze aan de kust zijn en daar dan meer vis eten dan thuis. Iets wat we echter niet geloven. Het is nu maar best dat deze week de aanvoer kleiner is waardoor de prijzen niet zo erg gingen dalen als verwacht.

KLEINE VIS ACHTER DE DEMARKATIELIJN

Hier en daar werden in de vismijn strepen getrokken waarachter men de kleine vis moet plaatsen. Het is een verbetering en in elk geval kan men nu beter door van de ene beurt naar de andere. Zo zal stilaan en met wat geduld alles nog in orde geraken in onze vismijn. In elk geval getuigt men van goede wil en doorzettingsvermogen.

MOET ER NOG KREEFT ZIJN ?

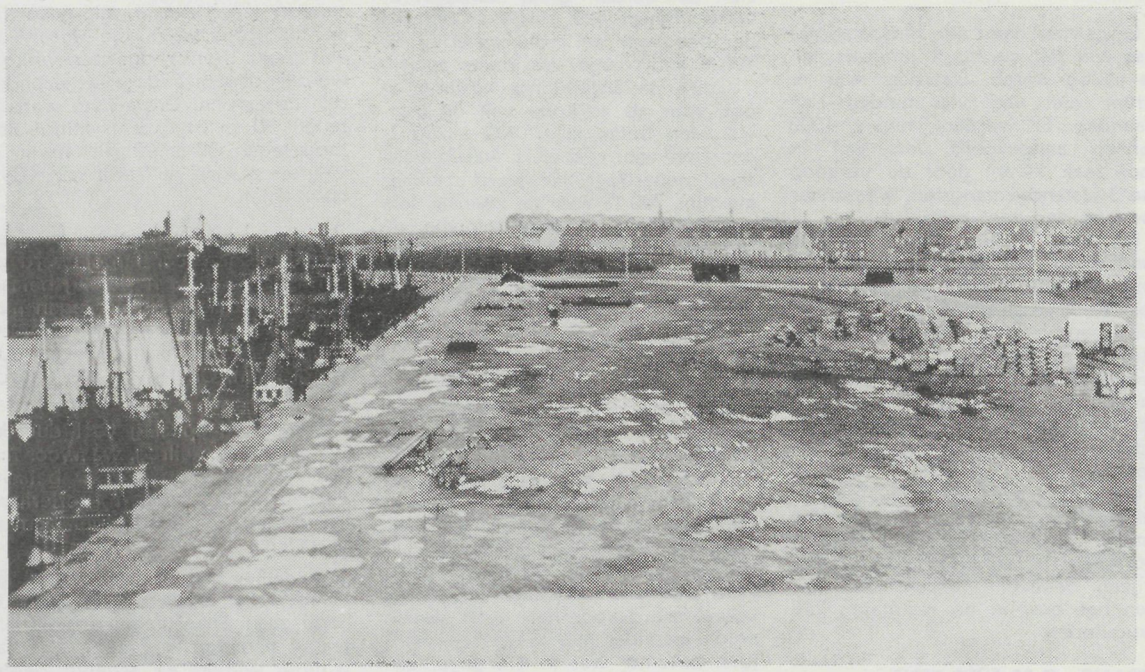
Om het eens met een variante op « moet er nog zand zijn » te zeggen. Als de kreeft zo goedkoop zou zijn als het zand, dan zouden we zeggen, laat ze maar komen. Aan prijzen zoals maandag zullen we onze kreeftentand echter nog niet terugplaatsen en ons tevreden stellen met wat anders. Inderdaad, er werden rekordprijzen betaald voor de weinige IJslandse kreeften die er waren. De O.269 kreeg voor de grote sortering 2200 fr en voor de kleine 1750 fr. Alles bijeen betekende dat 107.000 fr voor 53 manden of bij de 70 fr per kg gemiddeld. Laten we niet vergeten dat het ongekookte kreeftjes zijn waar slechts de helft kan van verkocht worden en dat er daar nog 9 % taks en de winst van de handelaars moet bijkomen. Voor de Paasverlofgangers zal dat neerkomen op een goeie 100 fr per kg en zelfs meer. We gaan ongetwijfeld naar de verkoop van kreeftjes per stuk.

WO SIND DIE « GARNALEN » GEBLIEBEN ?

Het is de moment om een liedje te lanceren. In plaats van achter de soldaten te vragen, zou men nu eens achter de garnaal mogen vragen. Waar de soldaten nogal dikwijls in het graf terechtkomen, zijn de garnalen voor een groot gedeelte terechtgekomen in de buik van de gullen. In elk geval was de aanvoer tijdens de voorbije maand maart erg klein, vermits we slechts aan 1152 kg geraakten. Dat is zelfs nog minder dan in 1964 toen er toch nog 1927 kg werden aangevoerd. Voor beide jaren is er evenwel ook nog een andere uitleg en dat is dat telkens tijdens de maand maart onze kustvissers op wat anders visten, eerst op sprot en nu op gul. Hierdoor bleven er slechts een paar vaartuigen over om de garnaal aan te brengen. We mogen dan ook verwachten dat tijdens de volgende weken deze garnaalaanvoer zal groter worden. Vooral als het warmer weer blijft aanhouden. De garnaal was in verhouding tot de kleine aanvoer niet zeer duur en haalde een gemiddelde prijs van 56,75 fr wat toch meer was dan vorig jaar. Toch zakte de opbrengst per schip met ruim gemiddeld 700 fr, dit wegens de kleinere vangst die per schip werd aangevoerd.

Uitbreidingswerken aan de Vismijn te Zeebrugge

BESTAANDE VERKOOPRUIMTE WORDT MET 100 M. VERLENGD



Op deze plaats komt de verlenging van de Zeebrugse vismijn, over een lengte van 102 meter.

Op 15 april a.s. zullen de werken een aanvang nemen voor de uitbreiding van de reeds bestaande vismijn te Zeebrugge.
De uitbreiding zal 102 m belopen en dit in dezelfde bouwtrant als de in gebruik zijnde mijn. Aan de noordkant (loskaai) worden 16 ophaalpoorten voorzien. De overdekte rijweg zal eveneens 7.30 m breed zijn, met een inrijpoort (5 m) en een doorrij (5 m) aan de zuidgevel.
In de nieuwe vismijn zijn voorzien : 6 pakhuizen met evenveel burelen en bergplaatsen, waarvan 2 van meer dan 17 m lengte op 8,50 m breedte, sanitaire inrichtingen, bergplaats voor lossers- en bennenmateriaal en een lokaal voor de werklozenkontrole.
De plafondhoogte van de overdekte rijweg is gelijk gebleven met de tegenwoordige vismijn, zodat opnieuw de hoge vrachtwagens de vismijn niet zullen kunnen binnenrijden om te laden of te lossen. De werken zijn toevertrouwd aan aannemer D'hondt uit Brugge en moeten binnen 252 werkdagen voltooid zijn. Kostprijs ongeveer 12 miljoen. — FR

AFVAARTEN

DER VISSERSVAARTUIGEN

UIT DE

Oostendse haven

DONDERDAG, 1 april

O.250, IJsland
O.66, Kanaal
O.120, Kanaal
O.69, Kanaal
O.148, West

VRIJDAG, 2 april

O.108, IJsland
O.239, Noordzee
O.192, Kanaal
O.34, Kanaal
O.174, Kanaal
O.235, Kanaal
O.114, Kanaal
O.369, Kanaal
O.419, Kanaal
O.254, Kanaal
O.175, Kanaal
O.225, West
O.346, West
O.191, West
O.267, West

ZATERDAG, 3 april

O.80, IJsland
O.268, Kanaal
O.275, Kanaal
O.118, Kanaal

DINSDAG, 6 april

N.762, West

WOENSDAG, 7 april

O.269, IJsland
O.331, IJsland
O.105, Kanaal
O.247, Kanaal
O.326, Kanaal
N.715, West
N.185, West
O.147, West
N.449, West
N.765, West
O.329, Noord
O.285, Noord

Zeebrugse haven

DONDERDAG, 1 april

Z.201, Noord
Z.495, Noord
Z.526, Noord
Z.545, Noord
Z.452, Kanaal

VRIJDAG, 2 april

Z.400, Noord
Z.560, Noord
Z.580, Noord
Z.590, Noord
Z.542, Kanaal

ZATERDAG, 3 april

Z.199, Noord
Z.468, Noord
Z.523, Noord
Z.544, Noord
Z.583, Noord

MAANDAG, 5 april

Z.421, Kanaal
Z.581, Kanaal
Z.499, Noord

BERICHT AAN DE REDERS

Door de «VIBOZEE» — Beroepsvereniging voor Visgroothandelaars te Zeebrugge — werd besloten dat vanaf 5 april jl. alle leden-groothandelaars besloten hebben met eenparigheid van stemmen op de zaterdagmarkt geen vis meer te kopen. Hier geldt evenwel de uitzondering voor de gevallen er geen vrijdag- of maandagmarkt is wegens een feestdag.
«VIBOZEE» is anderzijds wel overeengekomen om visaankopen te doen op de vrijdagmarkt, en deze regeling eventueel zelfs te steunen.
De verkoop van garnaal en garnaalvis (dit slechts voor de kustvissersvaartuigen die garnaal verkopen) gaat wel door doch slechts om 10 uur stipt.
Tot daar deze mededeling van vernoemd organisme. — B

OOSTENDSE MARKT IN CIJFERS

MAANDAG, 5 APRIL 1965

IJSLAND			Kreeft	
O.269	17	500	1200	318.470
O 331	16	580	—	313.600
NOORDZEE				
O.124	15	500	—	264 770
O.334	15	850	—	473.330
KANAAL			**Tong**	
O.218	14	250	100	154.360
O.160	16	180	2600	247 280
O.195	15	170	1400	249.960
O.247	16	100	1500	215 460
O.229	16	200	1600	228 330
O 188	16	100	1200	173 060
O.326	17	150	2000	277 093
O.204	15	350	1500	366.050
O.457	14	80	1400	179.570
O.82	16	100	1500	182.030
O.37	16	120	1600	220.540
O.292	16	180	1300	218 925
O.301	16	280	1600	275.340
WEST			**Tong**	
O.127	6	40	—	19 160
N.765	7	120	200	58 440
N.449	6	60	—	41 240
N.715	6	80	—	52 090
NOORD				
O.537	6	60	—	39.480

DINSDAG, 6 APRIL 1965

IJSLAND				
O.318	17	550	—	290.936
O.85	19	1800	—	1.025 085
O.316	18	1200	—	470.500
NOORDZEE				
O.231	12	550	—	389.380
KANAAL			**Tong**	
O.287	16	160	1400	255 410
O.115	16	100	1600	249.170
WEST			**Tong**	
O.196	7	90	—	63.170
O.327	7	90	100	62.490
O.147	4	50	100	40.840

WOENSDAG, 7 APRIL 1965

WEST			Tong	
N.819	6	100	—	53 610
N.722	4	50	300	71 870

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

VERWACHTINGEN

MAANDAG 12-4-1965

IJsland : O.236 — O.224 (1050 b. t.t.z. 600 kabelj., 350 platvis en 50 varia) — O.286 (850 b. t.t.z. : 150 kabelj., 80 kools, 150 schelvis, 400 bonen, 20 schaten en 50 varia) — O.216 (1400 b. t.t.z. 600 bonen en 800 varia).

Noordzee : O.305 — O.335 — O.454 — O.94.

Kanaal : O.38 — O.132 — O.176 — Z.509 — O.123 — O.159 — Z.525 — O.284 — O.154 — O.180.

West : O.15 — O.172 — O.148 — O.225 — O.191 — O.267 — O.346.

DINSDAG 13-4-1965 :

IJsland : O.90 (1600 b. t.t.z. : 800 bonen en 800 varia).

Kanaal : O.283 — O.26 — O.131 — Z.427 — O.119 — Z.212.

WOENSDAG 14-4-1965 :

Noordzee : O.228.
Kanaal : O 266 — O 348 — O.155
West : N 185 — O.147.

PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

Uurtabel der overvaarten voor de week van 11 tot 17 april 1965 :

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende:

Alle dagen te 10 en te 15 u.

Op 14 en 15 april bijkomende afvaart te 9.20 u.

Afvaarten uit Dover:

Alle dagen te 12 en te 17 u.

Op 14 en 15 april bijkomende afvaarten te 11.30 en 16.30 u.

Op 16 april bijkomende afvaarten te 01.00 en te 11.30 u.

Op 17 april bijkomende afvaart te 11.30 u.

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende:

Dagelijks te 00.45 en te 13 uur.

Op 14, 16 en 17 aprill bijkomende afvaart te 10 u.

Op 15 april bijkomende afvaarten te 10 en te 19 u.

Afvaarten uit Dover

Dagelijks te 12 en te 23.59 u.

Op 14, 16 en 17 april bijkomende afvaart te 15 u.

Op 15 april bijkomende afvaarten te 15 en te 18 u.

Datum	Vangsten	Kgr	Fr.	Min.	Maks.	Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

5-4	22	273.700	**4.735.748**
6-4	9	232.700	**2.889.931**
7-4	2	7.800	**128.300**
	33	**514.200**	**7.753.979**

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

31-3	2	56	3.611	64.—	65.—	
1-4	6	182	10.012	50.—	61.—	
2-4	5	198	14.275	66.—	75.—	
3-4	5	222	11.939	50.—	62.—	
5-4	5	148	9.099	56.—	65.—	
6-4	1	71	4.326	60.—	63.—	

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

1-4	15	1.219	76.763	40.—	73.—	
2-4	23	2.023	105.286	7.—	70.—	
5-4	15	1.542	70.025	39.—	54.—	
6-4	21	1.675	82.017	31.—	61.—	
7-4	19	1.462	69.189	28.—	60.—	
	93.	**7.921**	**403.280**			**50,91**

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

1-4	10	13.360	145.580	10.89
5-4	29	102.324	1.997.160	19.51
6 4	10	37.206	754.210	20.27
7-4	22	63.171	1.189.100	18.91
	71	**216.061**	**4.086.050**	**18.91**

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

1-4	10	345	31.590	91.56
5-4	29	14.867	1.172.160	78.84
6-4	10	4.603	387.800	84.24
7-4	22	6.522	585.660	8979
	71	**26.337**	**2.177.210**	**82.66**

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

1-4	10	505	33.387	54.—	72.—	66.09
2-4	13	535	33.788	56.—	72.—	63.11
3-4	8	357	24.601	63.—	74.—	
5-4	12	517	30.762	53.—	65.—	59.40
6-4	5	285	17.10	52.—	65.—	60.—
7-4	12	666	38.653	46.—	65.—	58.03

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

5-4	18	40.683	553.813
7-4	11	26.775	377.409

MARKTBERICHTEN

NIEUWPOORT

	5-4-1965	6-4-1965
Grote tong — Grosse sole	72-75	74-72
Bloktong — Sole moyenne	80 85	90-92
Fruittong — Sole ¾	95-105	106-108
Schone kleine tong — Petite sole	108-110	109-115
Kleine tong — Toute petite sole	100-104	104-110
Grote tarbot — Turbot gros	90	80-100
Midd. tarbot — Turbot moyen	75	65-75
Varia — Divers	60	70
Griet — Barbue	55-50	50-65
Pieterman — Grande vive	... ...	... ...
Grote pladijs — Grosse plie	8- 7	8- 7
Middelm. pladijs — Plie moyenne	11-12	11-15
Kleine pladijs — Petite plie	8- 6	10-13
Deelvis — Portion	... ...	... ...
Kabeljauw — Cabillaud	24	27
Gul — Petit cabillaud	18-10	22- 8
Keilrog — Raie radiée	... ...	... ...
Rog — Raie	14-13	20-22
Tilten	12-10	17-19
Scherpstaarten	10- 7	14- 9
Halve man	... ...	... ...
Grote wijting — Gros merlan	10-12	14-10
Kleine wijting — Petit merlan	8- 7	7- 4
Bot — Flet	... ...	2- 3
Schar — Limande	10-15	14-10
Zeehaai — Aiguillat	... ...	... ...
Zeehond — Chien de mer	15	16
Robaard — Grondin rouge	... ...	... ...
Knorhaan — Grondin	14	16

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	5-4-1965	6.4-1965
Grote schelvis	26.—21.—	28.50-32.—
Middelmatige schelvis	14.—22.—	13.—23.20
Kleine schelvis	6.60- 9.20	5.20-11.20
Kabeljauw	9.40-13.80	8.—13.20
Gullen	7.80-10.60	11.20-12.—
Wijting	4.— 5.20	5.— 8.—
Schaat	17.—	18.40-21.40
Zeebaars	9.60-13.60	8.20-12.—
Leng	6.— 9.80	8.80-16.—
Schartong	11.40-13.20	6.— 9.—
Heilbot	38.—78.—	36.60-75.—
Koolvis	7.60- 8.40	4.40 10.—
Hondstong	7.80-23.—	8.60-25.50
Zeewolf	10.—12.40	8.—13.—
Platen	9.40- 9.80	9.60-12.—

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

MAANDAG, 5 APRIL 1965

Z.403	5	100	50	30.350
Z.472	2	50	20	16.700
Z.435	17	1800	150	265.360
Z.591	4	400	45	73.550
Z.262	15	1400	130	173.760
Z.603	9	150	70	60.920
Z.517	5	80	30	22.210
Z.444	16	1400	80	216 350
Z.557	5	150	30	32.790
Z.556	6	50	85	39.170
Z.186	10	250	70	78.890
Z.471	10	250	100	81.150
Z.184	8	1000	50	43.230
Z.443	15	1400	100	173.790
Z.809	6	150	60	35 580
Z.601	6	150	80	45.570
Z.456	6	150	80	38.000
Z.24	6	150	40	36.710
Z.536	4	250	40	46.410
Z.30	7	150	40	33.620
Z.349	7	150	40	35.740
Z.68	6	100	40	20.150
Z.240	7	100	50	29.910
Z.594	5	300	40	65.440
Z.600	16	2000	200	291.880
Z.47	2	—	—	4.250
Z.481—475	1	—	—	5.680
				1.997.240

DINSDAG, 6 APRIL 1965

Z.430	6	150	40	43.490
Z.442	3	100	20	21.230
Z.593	12	500	130	141.500
Z.562	16	2200	120	312.100
Z.417	6	500	80	94.210
Z.553	5	100	30	31.310
Z.598	11	50	170	102.270
Z.47	1	—	—	3.850
Z.54 —404	1	—	—	4.250
				750.360

WOENSDAG, 7 APRIL 1965

Z.559	12	500	60	107.250
Z.785	4	80	30	20.220
Z.410	8	200	35	31.400
Z.454	4	50	25	26.530
Z.541	6	100	40	29.630
Z.508	5	80	30	30.100
Z.538	6	100	40	35.840
Z.466	5	50	35	24.330
Z.499	6	100	40	29.960
Z.251	6	100	25	31.420
Z.22	5	100	30	23.010
Z.477	5	80	25	30.500
Z.520	4	60	35	29.270
Z.467	6	100	25	21.810
Z.512	6	50	30	26.810
Z.420	14	600	90	137.130
Z.563	10	50	180	102.770
Z.482	15	1100	90	242.450
Z.257	8	300	70	99.070
Z.408	8	300	50	64.740
Z.453	4	30	80	43.430
Z.47	1	—	—	1.430
				1.189.100

GENT

VAN 27 MAART TOT 2 APRIL 1965

Driekwarttongen 160, voorkleine tongen 120, grote tarbot 150, middelmatige tarbot 90, griet 130, middelmatige griet 85, grote iek 30-40, kleine iek 25, grote schelvis 72, middelmatige schelvis 60, rogvlerken 80-90, kabeljauw 50-86, repen gullen 70, hozemondhamme 84, wijting 22-28, makreel 32, repen zeebaars 55-70, ijle haring 25, heilbot 136, zalm 200-220, garnalen 70-100, kreeftjes 84 en forel 85 fr.

BRUSSEL

VAN 27 MAART TOT 2 APRIL 1965

Driekwarttongen 165, voorkleine 125, grote tarbot 160, kleine tarbot 70, middelmatige griet 90, grote iek 35-44, iek 3e slag 27, grote schelvis 75-82, kleine schelvis 55, rogvlerken 85-94, kabeljauw 60-85, repen gullen 72, hozemondhamme 85, wijting 24-32, makreel 38, repen zeebaars 65-78, heilbot 140, garnalen 75-105 en forel 90 fr.

REDERS,
LEEST
HET VISSERIJBLAD

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

MAANDAG, 5 APRIL 1965

N.703	35.380	N.701	17.291
N.276	56.961	N.805	24.760
N.763	46.560	N.807	26.920
N.730	31.929	N.750	22.210
N.209	57.366	N.152	34.220
N.740	26.570	Z.470	32.790
N.732	30.014	N.753	26.164
N.734	30.840	N.36	11.990
N.790	7.248	N.720	34.600

WOENSDAG, 7 APRIL 1965

N.7	59.954	N.761	52.445
N.818	43.454	N.728	35.610
N.788	30.230	N.93	51.442
N.737	27.974	N.744	18.590
N.710	37.180	N.741	18.570
U.716	2.060		

Berichten van de Rederscentrale

Opvangregeling vis

	1	2	3	4	5	6	7	8
Oostende								
Maandag, 5 april	3.340	10.279	7.435	2.844	273.700	4.735 748		
Dinsdag, 6 april	3.000	14.388	9.600	4.788	232.700	2.889 931		
Woensdag, 7 april	—	—	—	—	7.800	128.300		
TOTAAL	**6.340**	**24.667**	**17.035**	**7.632**	**514 200**	**7.753.979**	**1,23 %**	**0,32 %**
Zeebrugge								
Donderdag, 1 april	—	—	—	—	13.360	145.580		
Maandag, 5 april	2.679	8.993	5.427	3.566	102.324	1.997 160		
Dinsdag, 6 april	519	1.755	1.152	603	37.206	754.210		
Woensdag, 6 april	1.933	6.769	4 291	2.478	63.171	1.189.100		
TOTAAL	**5.131**	**17.517**	**10.870**	**6.647**	**216.061**	**4.086.050**	**2,37 %**	**0,43 %**
Nieuwpoort								
Maandag, 5 april	—	—	—	—	40.683	553.813		
Woensdag, 7 april	2.555	6 129	5.672	457	26.775	377.409		
TOTAAL	**2.555**	**6.129**	**5.672**	**457**	**67.458**	**931.222**	**3,79 %**	**0,66 %**

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

Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 1 tot en met 7 april boden er 71 vaartuigen hun vangsten aan. Daarvan kwamen er 9 van het Kanaal, 23 van de Noord; de overige waren kustvissers.

De 26.337 kg tongen werden grotendeels aangebracht op de maandag. De afnameprijzen, eerder laag begonnen, stegen narmate de markt en deweek vorderde. De grote sorteringen vormden de grootste hoeveelheid; ze haalden dan ook de laagste prijzen. De middelsorteringen en de TP kregen zoals iedere week topprijzen. De slips, in geringere mate aangevoerd, waren eveneens renderend voor wat de prijs aanging. De gemiddelde prijs bedroeg 82,66 fr.

Topprijzen werden eveneens betaald voor de tarbotsoorten en de grieten.

De ronde vissoorten waren goed vertegenwoordigd alhoewel de gulletjes in mindere mate werden aangeboden. De kabeljauw en de gullen haalden renderende prijzen. Bij de wijtingsoorten waren het alleen de grote die een vlugge afname kenden.

Verscheidene vaartuigen losten grote partijen platvissoorten, die van uitstekende kwaliteit waren. De 3de slag en de deelvis vormden de hocfdschotel. De roggevisaanvoer was alleen aanzienlijk op de maandagmarkt, de overige twee dagen was de aanvoer heel miniem en de prijzen stijgend. Haaien en zeehonden werden praktisch niet aangeboden. De Kanaalsoorten, zoals vlaswijting, koolvis, knorhaan, soldaten, vormden een biezondere aandacht. De steenschol en zeeduivels waren in stijgende lijn vanaf de eerste verkoopdag.

Totale aanvoer : 26.337 kg tongen en 3.795 bennen, brachten 4.086.050 fr. op.

GARNAALAANVOER

Deze week vielen er 93 uitvaarten te noteren, zodat er 7.921 kg werden aangeboden, die werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 7 en de 73 fr., hetgeen een totale opbrengst gaf van 403.280 fr. en een gemiddelde prijs van 50,91 fr.

MAANDAGMARKT — GROTE AANVOER

De maandagmarkt getrouw zijnde waren er opnieuw veel vaartuigen aan de afslag. Van de 27 schepen kwemen er respektievelijk 5 van het Kanaal, 11 van de noord; de overige waren kust- en westvissers.

De 14.800 kg tongen bekwamen mindere prijzen dan vorige week; de grote van 67 tot 70 fr. de bloks van 68 tot 73 fr. en de fruits van 74 tot 83 fr. Deze drie laatste soorten bekwamen de laagste prijzen; ze werden dan ook in het grootste getale aangebracht. De middensorteringen haalden zoals altijd betere prijzen, de schone kleine van 80 tot 92 fr. en de kleine van 85 tot 103 fr. De kleinste slag lag niet onder en kreeg prijzen toegewezen die van 92 tot 100 fr. opbrachten voor de TP en van 75 tot 85 fr. voor de slips. De gemiddelde prijs gaf 78,84 fr. Alhoewel de tarbotaanvoer vrij groot was lagen de prijzen toch aan de hoge kant, de grote van 75 tot 85 fr., de middenslag van 50 tot 69 fr. De grieten gaven eveneens renderende prijzen, van 42 tot 50 fr. voor de grote en van 32 tot 35 fr. voor de middenslag.

De ronde vissoorten waren eveneens goed vertegenwoordigd. De kleine gullen vormden de hoofdbrok, van 5 tot 8 fr. brachten ze op. De kabeljauw haalde van 18 tot 21 fr., prijzen welke eveneens werden betaald voor de kanaalsoorten. De gullen van 12 tot 18 fr.

Wijting bekwam van 10 tot 14 fr. voor de grote en van 6 tot 9 fr. voor de kleine; deze soorten werden niet in vrij grote mate aangevoerd. De partijen vlaswijting waren vrij groot, de prijzen lagen tussen de 10 en de 12 fr. en de lengen van 6 tot 8 fr. De platvisaanvoer was voldoende. Alhoewel de prijzen renderend uitvielen in het begin van de markt, was er een daling naar het einde toe. De grote platen, slechts van 6 tot 7 fr., de middenslag van 8 tot 9 fr. en de 3de slag, van 9 tot 14 fr. De deelvis lag tussen de 8 en de 9 fr. en de meiers van 4 tot 6 fr. De steenschol bekwam volgens sortering van 9 tot 27 fr. en de schotse schol van 10 tot 13 fr. De roggesoorten waren vrij ggroot in aanvoer, al mag gezegd worden dat de grotere soorten overwegend waren. De prijzen schommelden tussen de 16 en de 19 fr. voor de keils de grote roggen van 14 tot 16 fr., de tilten van 11 tot 13 fr. en de halve mans van 8 tot 11 fr. De soldaten van 9 tot 27 fr., waren biezonder in trek en de knorhanen, zeer klein in aanvoer, haalden van 6 tot 8 fr.

De opbrengsten waren winstgevend van het kanaal, van 173.760 fr. voor de Z.262 tot 291.880 fr. voor de Z.600 met 2000 kg tongen en 200 bennen, en van 173.790 fr. voor de Z.443 tot 216.350 fr. voor de Z.444. De Noord bracht van 32.790 fr. op voor de Z.557 tot 81.150 fr. voor de Z.471 en van 43.230 fr. voor de Z.184 tot 78.890 fr. voor de Z.186. De kustvissers, van 20.150 fr. voor de Z.68 tot 46.410 fr. voor de Z.536.

DINSDAGMARKT — WEINIG VIS — HOGERE PRIJZEN

Buiten verwachting was de aanvoer op deze verkoopdag eerder gering; slechts 9 vaartuigen boden hun vangsten aan. Daarvan kwamen er 2 van het kanaal, 3 van de noord en 4 kustvissers. De 4.600 kg tongen bekwamen hogere prijzen dan gisteren, de grote van 69 tot 72 fr., de bloks van 70 tot 75 fr. en de

fruits van 78 tot 85 fr. De middenslag van 90 tot 98 fr. voor de schone kleine en de kleine van 100 tot 108 zich tot gulletjes en een vrij grote partij vlaswijting, welke werd opgekocht aan 10 en 12 fr. De kabeljauw bekwam van 16 tot 22 fr. en de gullen van 8 tot 14 fr. Wijtingsoorten, eerder een zeldzaamheid, vielen in de smaak, van 7 tot 14 fr. voor de grote en van 5 tot 7 fr. voor de kleine. Een 10-tal bennen lengen haalden slechts van 6 tot 8 fr. De Z.598 lostte een 150-tal bennen platvis, welke werd afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 8 en de 10 fr. voor de grote, van 8 tot 11 fr. voor de middenslag en van 9 tot 14 fr. voor de kleine. De deelvis bracht van 10 tot 12 fr. op en de meiers van 5 tot 7 fr. Door het tekort aan roggevissoorten waren deze sterk in prijs gerezen, de grote roggen brachten van 16 tot 18 fr. op en de keils van 19 tot 223 fr, de tilten van 8 tot 10 fr. en de halve mans van 8 to t10 fr. De engelse soldaten haalden van 14 tot 18 fr. en de schotse schol van 1 0tot 12 fr.

De afnameprijzen van de steenschol was niet bijzonder hoog, van 10 tot 28 fr. en de zeeduivels van 35 tot 45 fr.

De opbrengsten: van 141.500 fr. voor de Z.593 tot 312.100 fr. voor de Z.562. De noord bracht van 43.490 fr. op voor de Z.430 tot 102.270 fr. voor de Z.598.

WOENSDAGMARKT —
VEEL VIS — HOGE PRIJZEN

Onder zeer grote belangstelling boden 22 vaartuigen hun vangsten aan. Daarvan kwamen er 2 van het kanaal, 5 van de noord; de overige waren kustvissers.

De 6.500 kg tongen werden aan hogere prijzen afgenomen dan de vorige verkoopdagen, de grote van 73 tot 76 fr., de bloks van 75 tot 78 fr. en de fruits van 86 tot 90 fr. De middensorteringen haalden van 108 tot 110 fr. voor de schone kleine en van 110 tot 113 fr. voor de kleine. De kleinste slag bracht van 108 tot 112 fr. op voor de TP en van 85 tot 92 fr. voor de slips. De gemiddelde prijs was 89,79 fr. De tarbotsoorten werden in stijgende lijn afgenomen, van 85 tot 100 fr. De kleinste slag bekwam eveneens van 99 tot 105 fr. voor de TP en de slips stijgend van 85 tot 90 fr. De gemiddelde prijs gaf 84,24 fr.

Tarbotsoorten werden afgenomen aan stijgende prijzen, van 85 tot 92 fr. voor de grote en van 50 tot 65 fr. voor de middenslag. De grieten, vrij klein in aanvoer, van 50 tot 60 fr. en de middenslag van 32 tot 38 fr. De ronde vissoorten beperkten fr. de middenslag van 50 tot 68 fr. en de grieten van 48 tot 65 fr.; de middenslag bekwam hier 35 tot 45 fr. De ronde vissoorten waren in trek, buiten de kleine wijting die slechts minimumprijzen haalden. De kabeljauw van 19 tot 25 fr. en de gullen van 12 tot 16 fr., vielen in de smaak. De grote wijting bracht van 10 tot 13 fr. op. De vlaswijting was eveneens in stijgende lijn, van 13 tot 16 fr. De platvisaanvoer was vrij groot; de kwaliteit was uitstekend, daar de reisjes zeer kort waren. De prijzen schommelden tussen de 8 en de 10 fr. voor de grote platen, de middenslag van 8 tot 12 fr. en de 3de slag van 13 tot 16 fr. De deelvis bracht van 10 tot 12 fr. op en de meiers van 6 tot 9 fr. voor de ongegutte.

Een geringe roggevisaanvoer bracht, gezien de grote vraag, stijgende prijzen, welke van 22 tot 25 fr. opliepen voor de keils, de grote roggen van 20 tot 23 fr., de tilten van 18 tot 20 fr. en de halve mans van 14 tot 15 fr.

Waren eveneens in stijgende lijn, de zeeduivels van 45 tot 50 fr., de steenschol van 22 tot 28 fr. en de soldaten van 20 tot 25 fr.

De besommingen: van 107.250 fr. voor de Z.559 tot 242.450 fr. voor de Z.482 van het kanaal. De noord, van 43.430 fr. voor de Z.453 tot 137.130 fr. voor de Z.420 fr. De Z.563 bracht met 160 bennen platvis 102.770 fr. op. De kustvissers, van 26.530 fr. voor de Z.454 tot 31.400 fr. voor de Z.410. — FR

MARKTBERICHTEN ZEEBRUGGE

	6-4-1965	7-4-1965	8-4-1965
Grote tong	67.—70.—	69.—72.—	73.—76.—
Bloktong	68.—73.—	70.—75.—	75.—78.—
Fruittong	74—83.—	78.—85.—	86.—90.—
Sch. kleine	80.—92.—	90.—98.—	108.—110.—
Kleine	85.—103.—	100.—108.—	110.—113.—
Tout petit	92.—100.—	99.—105.—	108.—112.—
Slip	75.—85.—	85.—90.—	85.—92.—
Tarbot, grote	75.—85.—	85.—92.—	85.—100.—
middenslag	50—69.—	50.—65.—	50.—68.—
Varia	30.—40.—	25.—40.—	35.—45.—
Griet, grote	42.—50.—	50.—60.—	48.—65.—
middenslag	32—35.—	32.—38.—	35.—45.—
Pieterman	.....	.....	.....
Pladijs, grote	6.— 7.—	8.—10.—	8.—10.—
middenslag	8.— 9.—	8.—11.—	8.—12.—
kleine	9—14.—	9.—14.—	13.—16.—
deelvis	8.— 9.—	10.—12.—	10.—12.—
meijers	4.— 5.—	5.— 7.—	6.— 9.—
Kabeljauw	18.—21. —	16.—22.—	19.—25.—
Gullen	12—18.—	8.—14.—	12.—16.—
Kleine gullen	5.— 8.—	5.— 7.—	6.— 8.—
Keilrog	16.—19.—	19.—23.—	22.—25.—
Rog	14.—16.—	16.—18.—	20.—23.—
Tilten	11—13.—	14.—15.—	18.—20.—
Scherpstaarten	11.—13.—	14.—15.—	16.—19.—
Halve man	8.—11.—	8.—10.—	19.—15.—
Tilten	7.— 8.—	8.—10.—	10.—12.—
Katrog	4.— 5.—	6.— 7.—	6.— 8.—
Wijting, grote	10.— 14.—	7.—14.—	10.—13.—
kleine	6.— 9.—	5.— 7.—	3.— 4.—
Schar	4— 6.—	4.— 8.—	5.— 6.—
Zeehaai	.....	10.—11.—	.....
Zeehond	.....	.....	.....
Robaard	.....	.....	.....
Knorhaan	6.— 8.—	.....	.....
Steenpost	2.20	.....	.....
Vlaswijting	10.—12.—	10.—12.—	13.—16.—
Koolvis	.....	10.— 11.—	.....
Schelvis, midden	.....	.....	.....
kleine	.....	.....	.....
Steenschol	9.—27.—	10.—28.—	22.—28.—
Zeeduivel	42.—48.—	35.—45.—	45.—50.—
Engelse soldaat	7—20 —	14.—18.—	20.—25.—
Kongeraal	5.— 7.—	6.— 8.—	.....
Leng	6.— 8.—	6.— 8.—	.....
Schotse schol	10.—13.—	10.—12.—	.....

Terechtwijzing

Wij willen er onze lezers attent op maken dat in tegenstelling met bepaalde geruchten, kompaszetter PIERLOT Maurice in geen geval aangemonsterd werd als bevelhebhebber op de « Narwal », die onlangs voor een nieuwe kampagne vertrokken is. De bevelvoerder op deze hektreiler is kommandant PIERLOOT Maurice uit Brussel.

De heer PIERLOOT Maurice blijft wel degelijk zijn aktiviteiten als kompaszetter uitoefenen en staat bijgevolg steeds ter beschikking. — B

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

BERICHT VAN DE REDERSCENTRALE

BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN EN VAN DE VISSERIJ

In het Belgisch Staatsblad van 7/4 II., verscheen de wet van 8/3/65, houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, voor het dienstjaar 1965.

Als gewone uitgaven voorziet dit budget 9.423.029.000 fr. en als buitengewone 4.203.700.000 fr.

Voor wat de Zeevisserijsektor aangaat is volgende voorzien in bedoelde budget:

1. Tcekenning van sloopprcmies: 1000 fr.

In dit vermand dient vermeld dat de kredieten, voorzien voor 1964, niet uitgeput werden en dat een voldoende som voor 1965 werd overgedragen. In het budget 1965 werd eveneens toegevoegd dat het eventueel overschot bij het afsluiten van het dienstjaar 1965 op 1966 mag overgedragen worden en aangewend tot het betalen van uitgaven van dezelfde aard.

2. Tcelage aan het Koninklijk werk «BIS»: 4.300.000 fr.

3. Toelage van studiebeurzen en prijzen en premiën aan leerlingen van zeevaart- en zeevisserijscholen: 820.000 fr.

4. Toelage voor de eksploitaitei van de zeevaart- en zeevisserijscholen en het oefenschip Commandant Fourcault: 15.850.000 fr.

DE LIJST DER WERKLOZE VISSERS

Wij vestigen de aandacht van onze leden op het feit dat van nu voortaan op het sekretariaat van de v.z.w.o. Rederscentrale, de lijst van de volledige werkloze vissers, samen met hun leeftijd en funktie, ter inzage van onze leden zal liggen. Wij raden onze leden dan ook aan van deze geboden kans gebruik te maken en zich tot ons sekretariaat te wenden ingeval van bemanningstekort en moeilijkheden hieromtrent.

De sekretaris,
J. VAN BROECK.

Prachtige aanwinst voor de middenslagvloot

DE O.285 „SUZY" IN THUISHAVEN GEDOOPT

Vorige week werd onze nationale vissersvloot in het algemeen en de Oostendse middenslagvloot in het biezonder opnieuw verrijkt met een prachtige treiler, nl. de O.285 « Suzy » die gebouwd werd op de scheepswerf Panesi te Oostende voor rekening van de rederij Viaene & Kengen, gevestigd aan de Zandvoordestraat nr 3 te Stene.

Naast de scheepsbouwers bemerkten wij ondermeer de reders en hun familie, de bemanning en vele bekenden uit onze visserijmiddens.

Het was visserij-aalmoezenier E.H. Corneillie die de doopplechtigheid volbracht.

DE TECHNISCHE GEGEVENS

De O.285 « Suzy » is een stalen middenslagtreiler met hiernavermelde hoofdkarakteristieken :

Lengte over alles : 27,50 meter.

Lengte tussen de loodlijnen : 23,30 meter.

Breedte buiten spanten : 6,20 m.
Holte : 3,40 meter.

De brutotonnage bedraagt 97 ton voor een nettotonnage van 55 ton.

Het vaartuig is verdeeld in 6 indelingen, ieder van elkaar afgescheiden door waterdichte schotten. De tank voor de brandstof heeft een inhoud van 32.000 liter.

Het visruim is onderverdeeld in twee rijen van ieder 6 bakken met een globale inhoud van ongeveer 300 bennen. Elke bak is afzonderlijk voorzien van een koelelement.

De akkomodatie voor de bemanningsleden beantwoordt in alle opzichten aan de vereisten van het moderne komfort. Ruimte is voorzien voor 6 man met ondermeer centrale verwarming, lopend water, koud water onder druk, toilet en douchecel.

De voortstuwing geschiedt bij middel van een Ruston-dieselmotor van 346 PK - 6 cylinder bij 650 toeren per minuut. Verder is een ingebouwde reduktie 2 : 1 geplaatst en een Renk-keerkoppeling.

De winch, van het type «Neptune», werd geleverd door de firma Brusselle, terwijl verder een vierbladschroef van het in onze visserij gekende Zaltbommelmerk geplaatst werd.

Na de plechtigheid deed de O.285 « Suzy » een proefvaart die in alle opzichten geslaagd mag genoemd worden.

MAIDENTRIP EN BEMANNING

Voor de maidentrip werd volgende bemanning aangemonsterd : schipper-eigenaar Viaene Roland ; motorist Steyaert Albert ; motorist Defour Sylvère en de matrozen Meyns Eduard en Roosens Roland.

Wij wensen scheepsbouwer Panesi van harte geluk voor zijn prachtige nieuwbouw, terwijl wij de rederij en de bemanning rijke vangsten en mooie opbrengsten toewensen. — B



Nadat de O.285 « Suzy » door visserijaalmoezenier E.H Corneillie gedoopt werd (foto Boven) deed het prachtig vaartuig een zeer geslaagde proefvaart (foto onder).

Prachtig nieuwe instelling van de Firma Leveke officieel geopend

Het initiatief dat door de gekende Oostendse visgroothandel, de firma Wwe Leveke & Zoon, strekkende tot de uitbreiding van de beschikbare installaties genomen werd, verdient alle lof.

Dit hebben wij vorige week vrijdag persoonlijk kunnen vaststellen tijdens de receptie welke plaatsgreep ter gelegenheid van de officiële opening van de nieuwe installaties, gelegen aan de Victorialaan te Oostende.

Zowel inzake techniek, akkomodatie als arbeidsgelegenheid zouden wij durven zeggen dat de nieuwe instelling de perfektie benadert.

Onder de talrijke aanwezigen welke deze ontvangst bijwoonden bemerkten wij naast de familie Leveke ondermeer burgemeester Piers; Van de Kieboom, schepen van de Oostendse haven ; havenkapitein Becu ; Bauwens, Duquenne en P. Vandenberghe, respektievelijk Voorzitter en beheerders van de Rederscentrale ; A. Berbiers, direkteur van de O.V.A. ; Millet, direkteur van de Zeebrugse vismijn ; verder nog verscheidene gekende figuren uit de Oostendse visgroothandel en visserijindustrie.

GROTE TECHNISCHE MOGELIJKHEDEN

Uit een rondgang welke gehouden werd in de nieuwe instelling is gebleken dat de technische mogelijkheden waarlijk zeer groot zijn. Zo brachten wij ondermeer een bezoek aan de afdeling waar ijs vervaardigd wordt. Deze inrichting heeft een dagelijkse kapaciteit van zowat 7 ton ; de apparatuur die tenandere in werking was voor de plechtigheid produceert fijn geschilferd ijs van een uitstekende kwaliteit. Precies door die fijne schilfers trouwens wordt het kwetsen van de vangst volledig uitgeschakeld.

Verder zijn ook diepvriesopslagplaatsen aanwezig die bij een zeer lage temperatuur de vis bewaren, en hierdoor de kwaliteit in stand wordt gehouden.

Kortom, een instelling die als een voorbeeld mooe gelden in ons verder streven naar kwaliteitsvis.

Wij wensen dan ook de firma Wwe Leveke & Zn. een gemeend proficiat voor hun initiatief en ondernemingsgeest. — B

In de Propagandavereniging voor meer Visverbruik

Op zaterdag 3/4 ll., kwam te 9.30 u. het direktiekomitee van de Propagandavereniging voor meer visverbruik in vergadering bijeen in de vergaderzaal van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, met als voornaamste punt op de dagorde : aktiviteit 1965.

Vele gedachten werden vooruitgezet en besproken, maar tot het opstellen van een definitief plan kon niet overgegaan worden omdat geen welbepaalde planning per werkgroep voorgelegd werd.

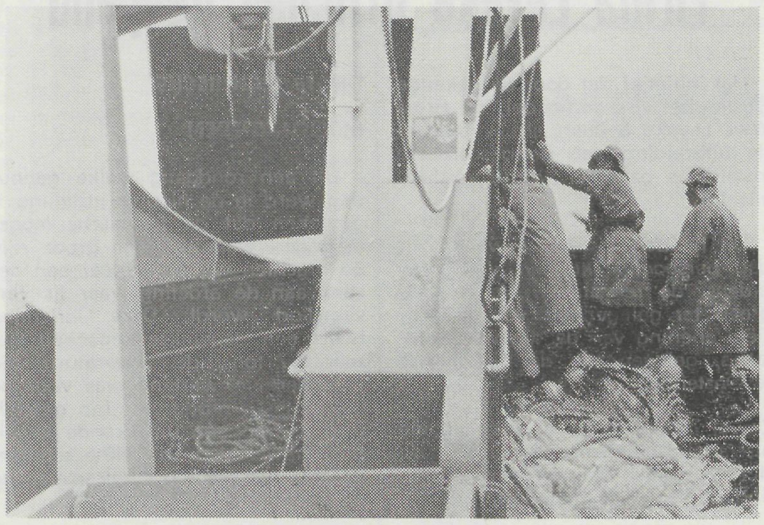
Na diskutie werd dan ook besloten dat dit zo spoedig mogelijk zou geschieden en dat onmiddellijk daarna het direktiekomitee zou bijeenkomen om het definitief programma 1965/1966 uit te werken.

* **PRACHT. VISHANDEL** Antw. frigot., frigo-etal., diepvr., gn konkurr., ontv. 40.000 fr. p. wk, hoge winst, mod. woning. mt badk., garage, chauff., 550.000 fr. **ALG. WOONZORG,** Kipdorp 32, Antw. (5550V)

VERVANGING VAN VLOTTE VISPLANK VERGT VORSINGSWERK

VISPLANKEN

De visplank, dit belangrijk deel van de korreboel, is ongetwijfeld het tuig dat, sedert het de korrestok verving, de minste wijzigingen in de bouw onderging. De gewone, platte, met ijzer beslagen plank wordt nog steeds overal in de wereld het meest gebruikt.
Niettemin werden de laatste tijden en zowat in alle landen verreikende pogingen ondernomen om het bord rationeler op te vatten, met het drieledig doel de vangstkapaciteit van het net te verhogen de weerstand te verminderen, de kor minder te beschadigen.
Nochtans, indien de algemene vorm en opvatting van de plank behouden bleef, dan verschilt haar uitrusting dikwijls regionaal en sommige kapiteins, gevolg gevend aan hun ondervinding, laten hun borden op biezondere wijze monteren. De persoonlijke belangstelling en beroepskennis beïnvloeden rechtstreeks de handelswijze.



Gewone visplank aan boord van een moderne hektreiler

UITRUSTING

De wijze waarop sommige borden gemonteerd zijn verstrekken bijgevolg dikwijls een beeld van de ondernemingsgeest en de zoeklust van kapitein of bemanning. Hoger of lager geplaatste of wijder uiteenstaande brakets; onbeweegbare metalen brakets uit buizen vervaardigd, komen veelvuldig voor. Planken worden aangetroffen uitgerust met een braket, de andere helft vervangen zijnde door een ketting. Bovenkant uitgerust met bollen (vlotters) om meer stabiliteit te bekomen en om te beletten dat de plank kantelt wanneer de vaart vermindert wordt. Verschuifbare metalen zolen rubberen (autoband) fenders om het te diepe ploegen te verhinderen zijn onderdelen die veelvuldig worden aangewend. Tegenwoordig worden ook proeven gedaan met stabilisatoren die achteraan de plank worden ingeschakeld voor het vissen.

GEDRAGINGEN VAN DE PLANK

De vorm van het bord heeft, samen met de oppervlakte, een belangrijke invloed op de scheer- of spreidingskracht doordat met deze faktoren de drukking verandert. Tengevolge daarvan kan het net op bepaalde plaatsen blootgesteld worden aan buitengewone spanningen zodat abnormale scheuring of sleet kan ontstaan Een goede wisselwerking tussen plank en net is aangewezen.
De uitrusting van de plank heeft een groot belang voor wat haar stand en haar koers tijdens het vissen aangaan. De plaatsing van de brakets bepaalt de spreidingshoek en het gewicht van de zool speelt een voornaame rol in de dwarse stabiliteit van de plank. Door het verschuiven van het gewicht van de zool is het mogelijk het bord een «langsscheepse» trim te geven.
Verplaatsing van het gewicht naar voor doet de plank ploegen in de zeebodem en bezorgt een neergaande en onstabiele koers, wat nadelige gevolgen kan hebben. Inderdaad veroorzaakt dit wijzigingen in de netopening, met als gevolg onregelmatige stromingen in het net die een rechtstreekse invloed kunnen hebben op de winning.
Een plaatsing van het zoolgewicht naar achter bezorgt het bord een opwaartse beweging, een meer stabiele vlucht en gunstige schering, maar de opwaartse beweging is, zoals verder aangestipt, niet altijd wenselijk.
Op de gedragingen van de plank hebben nog andere faktoren belangrijke invloed o.a. de vaart waaraan gesleept wordt en de lengte van de korretouwen. De scheerhoek van de planken wordt nog bepaald door de pees, het aantal bollen, het gewicht en de lengte van het loodzeil, het aantal diebolos, enz., maar ook door de proporties en de konstruktie van het net zelf.

VISPLANK-VEREISTEN

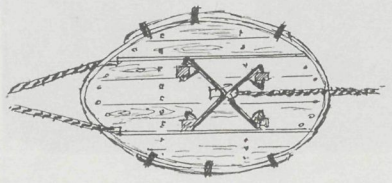
Voor het vissen op de zeebodem blijken de gewone platte borden, mits inachtneming van de gebruikelijke voorwaarden het meest geschikt. Zij moeten nochtans zodanig worden uitgerust dat zij, eenmaal in kontakt met de grond, een gedeelte van de scherende beweging naar beneden richten. Inderdaad gebeurt de winning bij deze vistechniek om zo te zeggen in samenwerking met de zeebodem die aan de vis geen enkele ontsnappingskans biedt en hem bijgevolg verplicht in het net te zwemmen. Naar beneden gerichte schering van de planken én de bodem vormen dus een geheel.
De woeling die veroorzaakt wordt door de platte kant van het gewone visbord is voor de bodemvis weinig of geen handikap. Het gebrek aan stabiliteit die door de woelingen kan ontstaan wordt immers door het kontakt met de grond gekompenseerd. Nochtans is het zo dat de gewone visplank, de wekkers en loodzeil trouwens eveneens, door het ploegen de zeebodem en daarmede het leven daarop beschadigen, terwijl het schenden van onderzese kabels steeds veelvuldiger voorkomt. De opvatting, de uitrusting of de konstruktie van het bord zouden deze nadelen moeten kunnen opheffen. Dit is uiteraard een uiterst moeilijke opgave.
Voor het pelagisch vissen zijn, door het ontbreken van de zeebodem als hulpmiddel, uiterst stabiele planken onontbeerlijk. Daarom moet in de eerste plaats de platte kant vermeden worden die oorzaak is van woelingen. Aan de plank moet verder een scheringshoek verstrekt worden die nooit onder het horizontale gaat en zelfs neiging heeft een opwaartse beweging te veroorzaken.

MEETTOESTELLEN

Vermoedelijk reeds sedert het in gebruik nemen van de visplank in vervanging van de korreboom werden schuchtere pogingen ondernomen om ook aan de plank een nuttiger vorm te geven. Officieel werden reeds vóór de tweede wereldoorlog in verscheidene landen, o.a. Duitsland proefnemingen gedaan in tanks met modellen, wat beslist gunstige resultaten afwierp maar, gezien de talloze sekundaire faktoren en de uiterst praktische bestemming van de visplank zijn deze teoretische resultaten in verhouding met de proeven op het terrein minder nuttig.
Tegenwoordig wordt dan het onderzoek ook meestal uitgevoerd in de praktijk. De plank wordt dan voorzien van allerlei instrumenten die o.a. de slagzijde, de scheerhoek, het stampen en slingeren, de waterdrukking, de spreiding en de algemene grondreakties enregistreren.
Het belang van de gegevens verstrekt door dergelijke toestellen ligt voor de hand.

SOORTEN PLANKEN

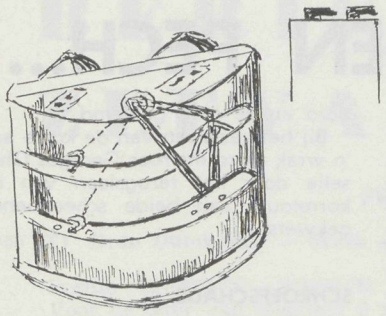
Een eigenaardigheid is de ovale plank die in Rusland gebruikt wordt voor de demersale visserij.



Elipsvormige plank, gebruikt door de Russen, die lichter zou zijn dan de konventionele plank en daarenboven steviger.

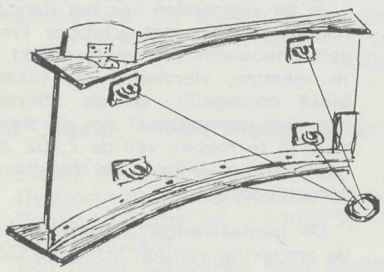
Dit doet haar, van uitzicht althans, grondig verschillen van de konventionele borden elders in de wereld. Door deze vorm zijn de planken lichter en schijnen zij in verhouding een groter weerstand te ontwikkelen. Hun zijdelingse kracht zou 19 % hoger liggen dan deze van de gewone borden. Een belangrijk voordeel blijkt het feit dat deze planken minder ploegen en ook geen kabels opscheppen.
In Japan werd een gebogen stalen visplank ontworpen van 1200 kilo met aan de kielzijde twee afzonderlijke schoenen om het ploegen te verhinderen, voor demersale visserij. Dergelijke planken, waarvan de verhouding lengte - breedte 1 - 1.12 bedraagt, worden nochtans met een biezonder viernadig net gebruikt. Dergelijke kombinatie blijkt het verschil van drukking of stroming binnen en buiten het net 0,3 mijl te verminderen bij een vaart van 2,5 mijl.

In Polen worden proeven ondernomen met een gewone plank van ± 900 kilo en metende ± 3,05 x 1,34 m. De breidels zijn niet vastgemaakt op de gewone plaats, t.t.z. de rug van de plank, maar aan de tegengestelde zijde van de brakets. Bovendien wordt gebruik gemaakt van 2 stellen breidels terwijl het ook hier een viernadig net betreft. Dergelijke montage



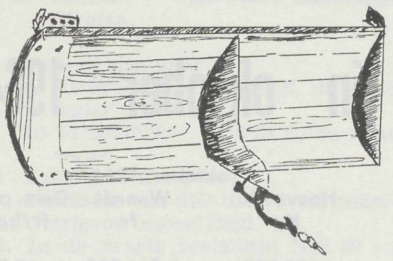
Stalen bord van Japanese makelij, voorzien van twee platte schoenen om de wrijving op de bodem te verminderen.

laat toe de grond- en pelagische visserij te bedrijven. De handelbaarheid van de boel blijkt ook verhoogd te zijn vermits het door het verhogen van de vaart mogelijk gebleken is hindernissen die met de dieptemeter opgemerkt werden, te overvaren.
In de Verenigde Staten wordt een hydrodynamisch bord beproefd, die aangewend wordt in kombinatie met planes, voor de haringvangst (fig. 4). Het karakteristieke van deze plank is dat zij vertikaal in het water wordt voortgesleept. Daartoe zijn in het bovenste gedeelte vlotters of bollen aangebracht. In de bolle zijde zijn gaten om het water vrije loop te geven. Ook hier wordt gevist met een viernadig net. Twee komplementaire planken verhogen de vangstmogelijkheden.
Ook Kanada bestudeert de trawlvisserij grondig en beproeft een gebogen plank van 1,60 x 0,90 m uit hout met ijzer versterkt of helemaal uit metaal vervaardigd voor de haringvisserij en het trawlen op de grond.



Gebogen visplank van Kanadese uitvinding voor pelagische- en bodemvisserij.

De juiste sleephoek wordt bekomen door het regelen van de lengte der ketting-brakets; de stabiliteit door het aanvijzen van gewichten aan de kiel en biezondere vinnen boven- en onderaan de plank. Buiten deze planken wordt het net nog voorzien van planes en gewichten en het net is eveneens viernadig.
Duitsland schijnt gevorderd te zijn in het onderzoek van een gebogen bord, die thans volledig uit staal wordt vervaardigd, nadat gebleken is dat het rendement beter was dan met het bord uit hout en staal samengesteld. De grote van deze plank staat in verhouding tot de lengte van het schip en het net.



Gebogen plank, vervaardigd in Duitsland uit hout en staal of staal alleen.

BONDIGE BESCHOUWING

Het blijkt niet eenvoudig een bepaald systeem op punt te stellen om de konventionele, wereldbekende, nog voldoening schenkende plank te vervangen. Het net ondergaat eerder wijzigingen die dikwijls belangrijk zijn. Voor wat betreft de verhoging van de vangstkapaciteit blijven de vooruitzichten met alle nieuw ontworpen borden problematisch. Belangrijk is wel dat het verminderen van de weerstand van het vistuig door nieuwe opvattingen rechtstreekse gevolgen kon hebben voor het schip. Lichtere boel en hydrodynamische vormen der planken verminderen reeds in hoge mate de algemene weerstand.
Nochtans is het niet duidelijk welke soort onder alle nieuwe beproefde planken de beste is. Feit blijft het dat een goeie plank standvastig moet kunnen trekken in een bepaalde spreidingspositie en stabiliteit bewaren zonder tegengestelde krachten te veroorzaken. De plank moet «spelen en zingen» door het water!
Ondanks de op dit beperkt gebied schoorvoetende vooruitgang, die beslist een meer ekonomische aanwending van de visplanken mogelijk zal maken, blijven de beroepskennis van de kapitein en de handigheid van stuurman en bemanning — dit wordt voortdurend ondervonden — de essentiële faktoren van het visserijrendement.

Tijdens de bespreking van de begroting van Landbouw

Bij de bespreking van de begroting van Landbouw 1965 in de Kamer heeft volksvertegenwoordiger Vanleemputte een tussenkomst gehouden in verband met de zeevisserij ; tussenkomst waarvan wij hieronder verslag uitbrengen.

X X X

In de eerste plaats wijst spreker zoals nog andere op het nijpend probleem van het bemanningstekort in onze visserij. Hij wijst er dan ook op dat het maar billijk zou zijn dat op de aanstaande begroting kredieten zouden uitgetrokken worden om de scheepsjongens een kindergeld uit te betalen tot de leeftijd van 18 jaar, zoals bij de leerkontrakten, bij de vergoeding van 50 fr per dag.

Een tweede punt handelt over de visprijzen. Teneinde deze laatste te handhaven dringt vernoemde volksvertegenwoordiger aan op volgende maatregelen :

— Het verbod om vis in te voeren op de dagen dat de vismijnen aan de Belgische kust zijn gesloten.

— Dat de ingevoerde vis zou afgeslagen worden in de vismijn van de plaats waarvoor hij bestemd is. Dit zou volgens sprekers ten dele de wraakroepende konkurrentie uitschakelen, aangezien dan ook de ingevoerde vis aan mijnrechten zou onderhevig zijn.

Vervolgens wordt door spreker gewezen op het feit dat de Minister in november 1961 beloofd had het pensioen van de visser op 55 jaar te brengen zoals dit voor de mijnwerker weldra in voege zal treden.

Tenslotte handelt volksvertegenwoordiger Vanleemputte nog over het verlenen van speciale kredieten met het oog op een kwaliteitsverhoging van de aanvoeren, zoals dit ondermeer in onze buurlanden als Engeland (1963) en Nederland (1964) het geval is. Tenandere werd reeds in mei 1964 een voorstel desbetreffend ingediend door de Rederscentrale.

HET ANTWOORD VAN

MINISTER HEGER

Hieronder lassen wij nu het antwoord in welke de heer Heger, Minister van Landbouw aan de betrokken volksvertegenwoordiger liet geworden :

Waarde Kollega,

Naar aanleiding van uw tussenkomst in het debat over de begroting van mijn departement in de Kamer, laat ik U hierbij nog enkele aanvullende inlichtingen geworden :

Er is inderdaad gebrek aan vissers.

Het Departement moedigt de opleiding, de werving van jonge vissers aan met een aanvullende premie van 50 fr per dag op zee.

VERVANGING VAN VLOTTE VISPLANK

VISPL

De visplank, dit belangrijk deel van de korreboel, is ongetwijfeld het tuig dat, sedert het de korrestok verving, de minste wijzigingen in de bouw onderging. De gewone, platte, met ijzer beslagen plank wordt nog steeds overal in de wereld het meest gebruikt.
Niettemin werden de laatste tijden en zowat in alle landen verreikende pogingen ondernomen om het bord rationeler op te vatten, met het drieledig doel de vangstkapaciteit van het net te verhogen, de weerstand te verminderen, de kor minder te beschadigen.
Nochtans, indien de algemene vorm en opvatting van de plank behouden bleef, dan verschilt haar uitrusting dikwijls regionaal en sommige kapiteins, gevolg gevend aan hun ondervinding, laten hun borden op biezondere wijze monteren. De persoonlijke belangstelling en beroepskennis beïnvloeden rechtstreeks de handelswijze.



Gewone visplank aan boord van een moderne hektreiler

UITRUSTING

De wijze waarop sommige borden gemonteerd zijn verstrekken bijgevolg dikwijls een beeld van de ondernemingsgeest en de zoeklust van kapitein of bemanning. Hoger of lager geplaatste of wijder uiteenstaande brakets; onbeweegbare metalen brakets uit buizen vervaardigd, komen veelvuldig voor. Planken worden aangetroffen uitgerust met een braket, de andere helft vervangen zijnde door een ketting. Bovenkant uitgerust met bollen (vlotters) om meer stabiliteit te bekomen en om te beletten dat de plank kantelt wanneer de vaart vermindert wordt. Verschuifbare metalen zolen rubberen (autoband) fenders om het te diepe ploegen te verhinderen zijn onderdelen die veelvuldig worden aangewend. Tegenwoordig worden ook proeven gedaan met stabilisatoren die achteraan de plank worden ingeschakeld voor het vissen.

GEDRAGINGEN VAN DE PLANK

De vorm van het bord heeft, samen met de oppervlakte, een belangrijke invloed op de scheer- of spreidingskracht doordat met deze faktoren de drukking verandert. Tengevolge daarvan kan het net op bepaalde plaatsen blootgesteld worden aan buitengewone spanningen zodat abnormale scheuring of sleet kan ontstaan Een goede wisselwerking tussen plank en net is aangewezen.
De uitrusting van de plank heeft een groot belang voor wat haar stand en haar koers tijdens het vissen aangaan. De plaatsing van de brakets bepaalt de spreidingshoek en het gewicht van de zool speelt een voorname rol in de dwarse stabiliteit van de plank. Door het verschuiven van het gewicht van de zool is het mogelijk het bord een «langsscheepse» trim te geven.
Verplaatsing van het gewicht naar voor doet de plank ploegen in de zeebodem en bezorgt een neergaande en onstabiele koers, wat nadelige gevolgen kan hebben. Inderdaad veroorzaakt dit wijzigingen in de netopening, met als gevolg onregelmatige stromingen in het net die een rechtstreekse invloed kunnen hebben op de winning.
Een plaatsing van het zoolgewicht naar achter bezorgt het bord een opwaartse beweging, een meer stabiele vlucht en gunstige schering, maar de opwaartse beweging is, zoals verder aangestipt, niet altijd wenselijk.
Op de gedragingen van de plank hebben nog andere faktoren belangrijke invloed, o.a. de vaart waaraan gesleept wordt en de lengte van de korretouwen. De scheerhoek van de planken wordt nog bepaald door de pees, het aantal bollen, het gewicht en de lengte van het loodzeil, het aantal

ZIJ HADDEN PECH...

AANVARING

In de Oostendse vissershaven kwam het tot een aanvaring tussen de gloednieuwe eenheid, de O.285 « Suzy » van de rederij Viaene & Kengen, en de garnaaltreiler O.260 « Atlantic » van reder Devriendt Pierre. Hierbij liep laatstgenoemde vaartuig lichte schade op aan de romp. — B

TOPLICHT AFGEBROKEN

In het Montgomerydok van de Oostendse haven kwam het tot een kleine aanvaring tussen de O.100 « Emilie » van reder Wynsberge Constant en de O.31 « Dennis » van Barbaix André. Hierbij werd het toplicht van eerstvernoemde vaartuig afgerukt, terwijl ook een ruit van de brug stukgeslagen werd.
— B

VISSERS GEWOND

Bij het aan boord begeven van de Z.482 die op de kuisbank lag, is schipper Leopold Dewaele uitgegleden en viel met zijn linkerknie op de rand van het kookhuis.

Tijdens zijn werkzaamheden aan boord van de Z.422 viel matroos René Savels met zijn linkerwang op de badplank, waardoor zijn gebit brak en hij zware kneuzingen aan het aangezicht opliep.

Roger Decuypere, motorist aan boord van de Z.570 werd bij het wegzetten van de visplank met zijn linkerhand tussen de reling en de visplank gekneld.

Tijdens het loshaken van het visbord werd motorist Roland Depaepe aan boord van de Z.558 met zijn rechtermiddenvinger tussen het visbord en de galg geklemd.

Bij het vastslaan van de korre aan 'n wrak werd matroos Georges Gheselle door het terugslaan van de korretouw aan beide scheenbenen gekwetst.

SCHROEFSCHADE

Bij het verhalen in de vissershaven werd op het achterschip van de Z.442 van schipper-eigenaar Leon Adams een harde klop, gevolgd door trillingen waargenomen. Verondersteld werd dat het vaartuig met de schroef op een onbekend zich onderwater bevindend voorwerp geslagen had. De schipper zette het vaartuig op de kuisbank, alwaar hij vaststelde dat een top van een schroefblad afgebroken was.

OPSLEPINGEN

In de visgronden van het Kannaal had de Z.421, met schipper François Snauwaert met motordefekt af te rekenen. Herstellen ter plaatse bleek onmogelijk en de schipper zag zich genoodzaakt om de sleephulp in te roepen van de Z.402 ,die het vaartuig veilig in de thuishaven binnenloodste.

De garnaalvangst beoefenend in de omgeving van het lichtschip Goeree sloeg de stuurboordkorre in de schroef van de Z.472 van schipper Achiel Desmedt. Herhaalde pogingen om vrij te maken bleken tevergeefs zodat de scheepshulp diende ingeroepen te worden van de Z.555.

Tijdens de vangst is de schroef losgeslagen van de Z.473 van schipper Louis Devoogt. De schipper van de Z.471, René Vantorre, sleepte het vaartuig op naar Zeebrugge.

visserijprodukten in oktober 1964

oktober 1963			oktober 1964		
Hoeveelh. Kg	Waarde fr	Gem. pr. fr/kg	Hoeveelh. Kg	Waarde fr	Gem. pr. fr/kg
443.069	4.866.130	10,98	239.807	3.064.730	12,78
262.160	3.609.273	13,76	391.321	3.621.507	9,25
110.235	1.323.133	12,—	37.253	642.770	17,25
233.972	1.393.626	5,95	404.960	1.886.334	4,65
300.553	3.216.405	10,70	141.204	1.593.390	11,28
330.406	2.267.600	6,86	338.988	1.924.512	5,67
428.501	3.572.988	8,33	293.079	2.986.021	10,18
143.898	10.407.926	72,32	157.123	12.808.138	81,51
39.474	1.572.260	39,03	20.722	978.640	47,22
295.351	3.370.388	11,41	261.442	3.102.123	11,86
1.048.365	11.454.827	10,92	1.036.153	12.051.981	11,63
3.635.984	47.054.556	12,94	3.322.052	44.660.146	13,44
91.795	550.878	6,—	11.292	142.830	12,64
2.466	25.850	10,48	1.710	10.350	6,05
303.565	1.064.365	3,50	398.061	1.315.773	3,30
16.816	12.374	0,73	12.378	10.892	0,88
414.642	1.653.407	3,98	423.441	1.479.845	3,49
174.270	2.737.940	15,71	176.293	2.435.240	13,81
70.048	1.056.649	15,08	52.567	920.008	17,50
244.318	3.794.589	15,53	228.860	3.355.248	14,66
4.294.944	52.502.612	12,22	3.974.353	49.495.239	12,45

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK

7/59 (T) Rede Duinkerke. — Wrak «King Ory». Opruimingswerkzaamheden.

Positie : 51°03'58"N — 2°20'41"E.
Voor de duur van ongeveer 5 maanden werd, ten behoeve van opruimingswerkzaamheden aan het wrak « King Ory », een groen-rode lichtboei met groene cilinder als topteken uitgelegd in bovenstaande positie op 600 m 315° van het W havenlicht van Duinkerke. (Afk. : GS gn (2) 6 sec.)
Vier wit-gele meerboeien werden rond het wrak gelegd.
(Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken »).
(Med. « Ponts et Chaussées » Duinkerke 22 en 25-3-'65 — H. 41084 en H.41104).

BELGIE

7/60 (T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/16-1965.

Gedurende de periode van 12 tot en met 24 april 1965, zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sektor. Deze oefeningen worden gehouden op de werkdagen, uitgezonderd maandag 19 april, van 0800 tot 1100 GMT (0900 tot 1200, plaatselijke tijd) en van 1300 GMT (1400, plaatselijke tijd) tot zonsondergang. Zij worden 's zaterdags geschorst om 1200, plaatselijke tijd.
De schikkingen van B.a.Z. 1/17-1965 zijn van kracht.
(Med. A.A Sch. Lombardsijde 26-3-'65 — H. 41099).

7/62 Schelde. — Doel Wijziging in de betonning en de verlichting.

1. Positie : 51°18'54"N — 4°16'06"E.
   De groene spitse ton vermeld in bovenstaande positie werd opgenomen.
2. Positie : 51°18'53".5N — 4°16'05"E.
   Laag licht Doel.
   Een nieuw lichtbaken werd opgericht op ± 200 m. van het hoog licht in de richting 017°.
   Karakter : elke 4 sec 1 schittering van 1,5 sec.
   Lichtbron : gas.
   Verder ongewijzigd.
3. Hoog licht Doel.
   Vast wit licht, verder ongewijzigd.
   Het merk dezer lichten 197° ineen, geeft leiding over de drempel van Frederik.
   B.a.Z. 25/227(T) en 26/237(T)-1964 vervallen.

(Zie Belg. krt. « Schelde » en Lichtenlijst 1962 - Nos 560/B0356 en 562/B0356.1).
(Med. Antwerpse Zeediensten 25-3-'65 — H. 41088).

7/63 Schelde. — Vaarwater Oudendijk. Wijziging in de betonning en de verlichting. Diepten.

1. Verlegd zijn naar :
   a) 51°20'46"N — 4°15'54"E, de zwarte lichtboei No 89, ± 210 m 133°, in 75 dm water ;
   b) 51°20'26"N — 4°16'13"E, de zwarte lichtboei No 91, ± 160 m 187°, in 75 dm water.
2. Laag licht Zandvliet.
   Zichtbaar van 045° door E tot onder de wal benedenwaarts.
   Overigens ongewijzigd.
3. In de zwarte boeienlijn Nos 87 - 89 - 91 - F.O.D. staat nu minstens 70 - 65 - 70 dm water.

(Zie Belg. krt. « Schelde » en Lichtenlijst 1962 - Nos 542/B0345.9).
(Med. Antwerpse Zeediensten 25-3-'65 — H. 41088).

NEDERLAND

7/64 Westerschelde. — Evèringen. Tonnen verlegd.

Verplaatsen naar :
a) 51°22'24"N — 3°52'15"E (± 520 m. W-waarts) zwarte ton E 1 ;
b) 51°22'21"N — 3°53'04"E (± 240 m. SSW-waarts) zwarte ton E 13 ;
c) 51°22'42"N — 3°53'48"E (± 120 m. SSE-waarts) zwarte ton met kegel E 15 ;
d) 51°22'25"N — 3°53'01"E (± 280 m. SW-waarts) rode ton E 8.
(Zie Belg. krt. « Schelde »).
(Ned. B.a.Z. 943 — H. 41084).

7/65 Westerschelde. — Zuidergat. Betonning gewijzigd.

1. Schrappen op ± :
   a) 51°22'.4N — 4°05'.7E rode lichtboei 56 ;
   b) 51°22'.4N — 4°06'.9E rode ton 58.
2. Aanbrengen op :
   a) 51°22'25"N — 4°06'04"E een rode ton «56» ;

Tijdens de bespreking van de begroting van Landbouw

Bij de bespreking van de begroting van Landbouw 1965 in de Kamer heeft volksvertegenwoordiger Vanleemputte een tussenkomst gehouden in verband met de zeevisserij ; tussenkomst waarvan wij hieronder verslag uitbrengen.

XXX

In de eerste plaats wijst spreker zoals nog andere op het nijpend probleem van het bemanningstekort in onze visserij. Hij wijst er dan ook op dat het maar billijk zou zijn dat op de aanstaande begroting kredieten zouden uitgetrokken worden om de scheepsjongens een kindergeld uit te betalen tot de leeftijd van 18 jaar, zoals bij de leerkontrakten, bij de vergoeding van 50 fr per dag.

Een tweede punt handelt over de visprijzen. Teneinde deze laatste te handhaven dringt vernoemde volksvertegenwoordiger aan op volgende maatregelen :

— Het verbod om vis in te voeren op de dagen dat de vismijnen aan de Belgische kust zijn gesloten.

— Dat de ingevoerde vis zou afgeslagen worden in de vismijn van de plaats waarvoor hij bestemd is. Dit zou volgens sprekers ten dele de wraakroepende konkurrentie uitschakelen, aangezien dan ook de ingevoerde vis aan mijnrechten zou onderhevig zijn.

Vervolgens wordt door spreker gewezen op het feit dat de Minister in november 1961 beloofd had het pensioen van de visser op 55 jaar te brengen zoals dit voor de mijnwerker weldra in voege zal treden.

Tenslotte handelt volksvertegenwoordiger Vanleemputte nog over het verlenen van speciale kredieten met het oog op een kwaliteitsverhoging van de aanvoeren, zoals dit ondermeer in onze buurlanden als Engeland (1963) en Nederland (1964) het geval is. Tenandere werd reeds in mei 1964 een voorstel desbetreffend ingediend door de Rederscentrale.

HET ANTWOORD VAN

MINISTER HEGER

Hieronder lassen wij nu het antwoord in welke de heer Heger, Minister van Landbouw aan de betrokken volksvertegenwoordiger liet geworden :

Waarde Kollega,

Naar aanleiding van uw tussenkomst in het debat over de begroting van mijn departement in de Kamer, laat ik U hierbij nog enkele aanvullende inlichtingen geworden :

Er is inderdaad gebrek aan vissers.

Het Departement moedigt de opleiding, de werving van jonge vissers aan met een aanvullende premie van 50 fr per dag op zee.

b) 51°22'23"N — 4°06'52"E een rode lichtboei met radarreflector «58»
(Afk. : Iso r 8 sec.)

3. Naar 51°22'22"N — 4°08'01"E (± 100 m. SW-waarts) verplaatsen rode lichtboei 60.
(Zie Belg. krt. « Schelde » en Lichtenlijst 1962 — Nos 482 en 494).

(Ned. B.a.Z. 944 — H. 41084).

7/66 Westerschelde. — Nauw van Bat. Wrakopruimingswerkzaamheden geëindigd.

Positie wrak (Embericos) : ± 51°23'.3N — 4°10'.5E.
De werkzaamheden aan bovengenoemd wrak zijn geëindigd ; de twee tijdelijk gelegde meerboeien zijn opgenomen.
B.a.Z. 20/199(T)-1964 vervalt.
(Zie Belg. krt. « Schelde ») .

(Ned. B.a.Z. 1000 — H. 41100).

7/67 (T) Westerschelde. — Vaarwater boven Bat. Wrakopruiming.

Positie wrak (84) : ± 51°23'.2N — 4°12'.9E.
Ten behoeve van opruimingswerkzaamheden aan bovengenoemd wrak zijn in de nabijheid een zwarte ton en twee groene spitse meerboeien gelegd.
De scheepvaart dient, wanneer ter plaatse duikerswerkzaamheden worden verricht, zoveel mogelijk vaart te minderen.
(Zie Belg. krt. « Schelde ».

(Ned. B.a.Z. 1001(T) — H. 41100).

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 31/3/'65

39. Haven Zeebrugge. — Positie ± 51°20'.5N — 3°12'E.
Lichtboei Z 4 tijdelijk opgenomen. 071615

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

Er kan geen sprake van zijn de invoer van vis te beperken op de dagen dat de vismijnen gesloten zijn. Men verlieze niet uit het oog dat onze visaanvoer ver beneden onze behoeften blijft. De toekenning van een rechtstreekse hulp aan de zeevisserij werd reeds principieel door het M.C.E.S.C. goedgekeurd. De uitvoeringsmodaliteiten worden thans uitgewerkt.

Wat het vervroegd pensioen voor de vissers betreft, kan ik U de verzekering geven dat deze zaak een gunstige regeling tegemoet gaat.

NOTA DER REDAKTIE :

Sommigen van onze volksvertegenwoordigers schijnen zelfs niet op de hoogte te zijn van onze internationale verplichtingen en overeenkomsten en menen dat allerlei maatregelen zo maar kunnen genomen worden.

Ze bewijzen eens te meer ofwel onze zaken niet te volgen ofwel 's lands overeenkomsten niet te kennen. Wat de verplichting betreft in gevoerde vis openbaar te verkopen, is dit mooi gezegd maar niet te verwezenlijken. Dat zou dan voor alle produkten moeten geschieden en zou een inmenging betekenen van de Staat in private handelszaken.

Op dat ogenblik zou het een etulisatie worden.

Alleen kan een gemeentebestuur de vismijn voor alle ingevoerde vis een mijnrecht eisen voor het gebruik van die mijn.

Dan is dat een stedelijk recht langs de gemeenteraad om vast te leggen.

Wat het pensioen van de visser betreft, behoort dit tot het domein van de Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg.

Wat een kwaliteitspremie betreft, deze zal binnenkort werkelijkheid geworden worden. — B

De aanvoer van visserijprodukten in november 1964

Soorten	november 1963 Hoeveelh. Kg	Waarde fr	Gem. pr. fr/kg	november 1964 Hoeveelh. Kg	Waarde fr	Gem. pr. fr/kg
1. Bodemvis						
IJslandse kabeljauw	208.391	2.870.470	13,77	165.821	2.400.160	14,47
Andere kabeljauw	209.958	3.286.814	13,65	626.086	5.949.760	9,50
IJslandse schelvis	120.210	1.697.210	14,11	50.035	836.640	16,72
Andere schelvis	131.174	976.300	7,44	297.657	1.668.999	5,60
Koolvis	164.497	1.803.355	10,96	80.960	1.129.400	13,94
Wijting	332.136	2.629.624	7,91	370.310	2.375.279	6,41
Schol	263.365	2.978.219	11,30	241.696	2.746.235	11,36
Tong	90.964	8.086.161	88,89	196.044	14.882.860	75,91
Tarbot	22.358	994.500	44,48	29.694	1.348.305	45,40
Roggen	228.318	2.873.623	12,58	369.916	3.842.039	10,38
Overige	1.062.816	11.621.796	10,93	1.097.708	13.614.856	12,40
Totaal	2.834.187	39.818.080	14,04	3.525.936	50.794.533	14,40
2. Pelagische vis						
Haring	783.537	3.739.291	4,77	530.885	2.934.439	5,52
Makreel	2.585	12.735	4,92	897	4.240	4,72
Sprot	195.343	1.249.556	6,39	207.565	1.197.704	5,77
Overige	23.766	13.498	0,56	12.640	11.534	0,91
Totaal	1.005.231	5.015.080	4,98	751.987	4.147.917	5,51
3. Schaal- en weekdieren						
Garnalen	100.479	1.829.970	18,21	91.566	1.859.827	20,21
Overige	44.961	741.629	16,49	45.469	659.039	14,49
Totaal	145.440	2.571.599	17,68	137.035	2.518.866	18,38
Algemeen totaal	3.984.858	47.404.759	11,89	4.414.958	57.461.316	13,01

Vissershulde op tweede Sinksendag blijft behouden

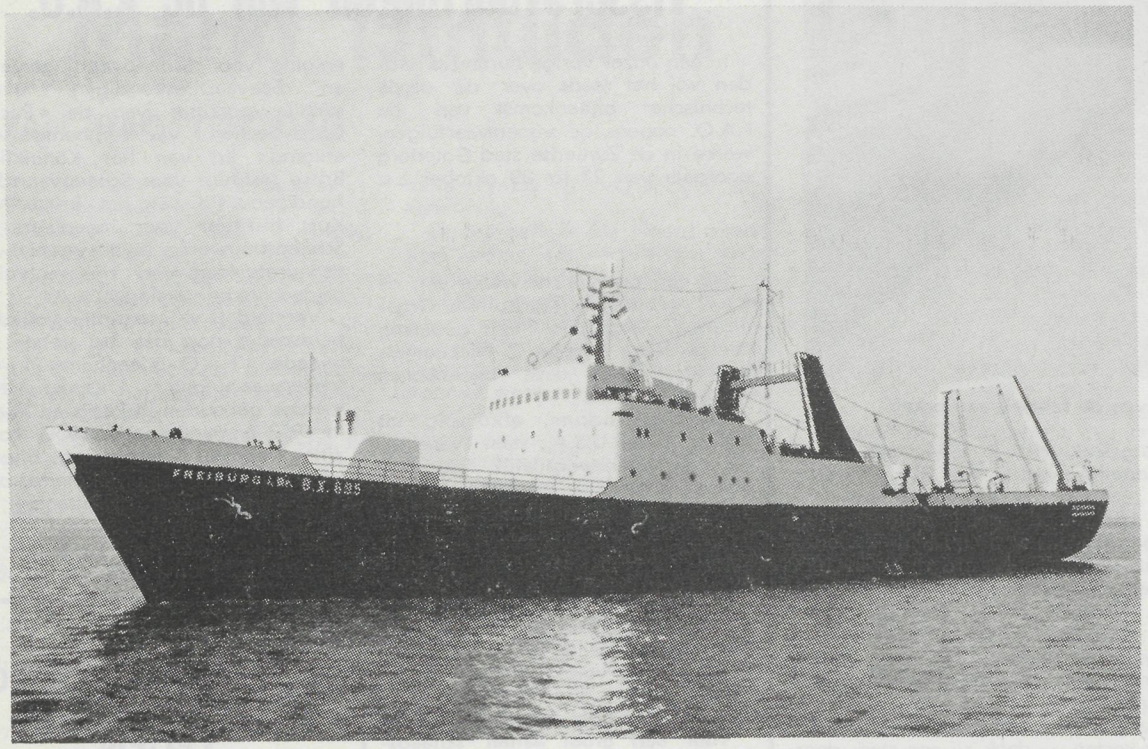
Traditiegetrouw grijpt er te Nieuwpoort op tweede Sinksendag een dienst plaats, ter nagedachtenis van de op zee omgekomen vissers, gevolgd door een optocht naar het vissersmonument, alwaar een hulde plaatsgrijpt, ingericht door het Nieuwpoortse stadsbestuur en de « Kontaktkommissie ».

Uit betrouwbare bron vernamen wij dat er in de Westhoek bepaalde geruchten de ronde doen dat dit niet langer het geval zou zijn.

Wij wensen er hier uitdrukkelijk op te wijzen dat er van dergelijke misplaatste uitlatingen helemaal geen sprake is noch kan zijn. Wij kregen bevestiging dat deze plechtigheid zoals ieder jaar op tweede Pinksterendag zal doorgaan. — B

Prachtige aanwinst voor de West-Duitse diepzeevloot

OP PROEFVAART MET DE „FREIBURG I. BR."



De vriestrawler «Freiburg I.Br»

Op dinsdag 30 maart jl. begon, onder een stralende zon en tegen een nogal flinke bries in, van uit zijn thuishaven Bremerhaven, de nektrawler-vriesschip « Freiburg I. Br.» aan zijn proefvaart. Aan boord bevonden zich een 140-tal genodigden, waaronder uw dienaar die het groot genoegen had de maidentrip te mogen meemaken.

Dit prachtige vaartuig is de laatste aanwinst van de Nordseerederij en is de derde nieuwbouw in een reeks van 6 visverwerkende schepen, die niet alleen met hun vormgeving en grootte nieuw aksent geven aan de West-Duitse vissersvloot, maar die in hoofdzaak de laatste snufjes van de steeds evoluerende techniek in dienst brengen.

Het hoogtepunt van de proefvaart was wel de ontmoeting in volle zee, gepaard gaande met de gebruikelijke ceremonie, van twee zusterschepen, t.w. de « Bonn » die met zijn 640 ton gevroren filets diep in het water lag en de « Heidelberg» die pas 670 ton in Cuxhaven had gelost.

De 2557 BRT metende hektrawler werd gebouwd op de Seebeck-werven te Bremerhaven, heeft een totale lengte van 87,70 meter en een breedte gemeten tussen de spanten van 14 meter. Tevens vriesschip wordt het aangedreven door twee achtcylinder - viertakt - diesselmotoren, type 582 AK van 1600 PK die het schip een snelheid toelaten van 15,5 knopen.

Het bouwprocédé is in hoofdzaak hetzelfde als dit van de « Bremerhaven », een zusterschip hektrawler en eerste Duitse vriesschip, maar de mechanisatie is verder doorgedreven waadoor zware lichamelijke arbeid wordt uitgespaard en waarbij een minimum van werkkrachten bij de bediening van een indrukwekwekkend stel machines van doen zijn.

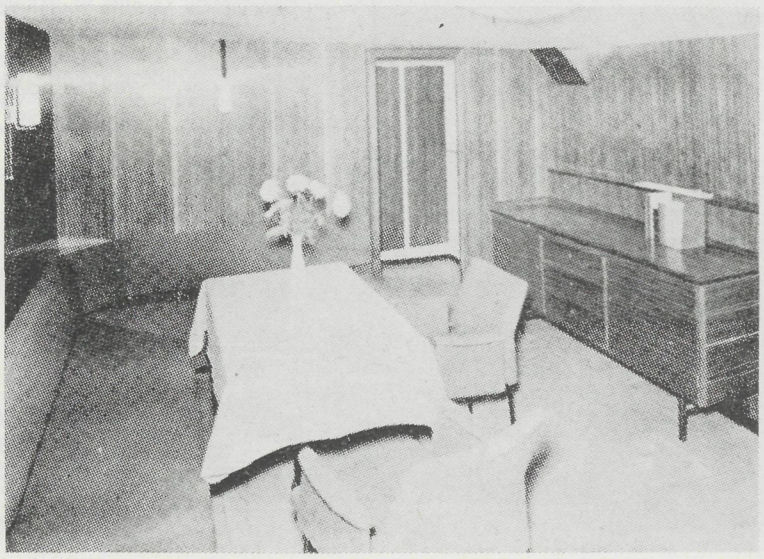
Alhoewel plaats voorzien is aan boord voor 65 bemanningsleden zouden 55 koppen volstaan.

Reeds bij een eerste kontaktname blijkt duidelijk dat opdrachtgevers en bouwers moeite noch geld hebben ontzien om de huidige trots van de rederij zo rendabel mogelijk te maken.

Het « manoeuvreren » van het net geschiedt door middel van 5 elektrische windassen die door één centrale worden bediend. Dit procédé werd vóór 4 jaar in de Duitse hoogzeevisserij ingevoerd.

Eens de vis in de korre begint a.h.w. de fabriek te werken en kan men bezwaarlijk nog van een vissersvaartuig gewagen.

Uit het net verdwijnt de vangst langs de achteraan voor de sleephellingen gelegen luiken in de sorteer- en slachtruimte. Van daaruit wordt de voor verwerking gereedgemaakte vis langs zijdelingse transportbanden al naargelang de vissoort naar de overeenkomstige verwerkingsruimten gevoerd. Ondertussen wordt ze mechanisch gewassen.



Een blik op het verblijf van de kapitein.

Tot de standaarduitrusting van het schip behoren drie verschillende bewerkingsplaatsen : één voor roodbaars, één voor grote en één voor kleine bodemvis (kabeljauw, schelvis, zwarte koolvis, enz.).

Opmerkenswaardig kenmerk is de scheiding tussen de diverse stadia van het produktieproces. De diverse verwerkingsplaatsen zijn gescheiden van sorteer- en slachtruim terwijl eveneens een funktionele scheiding heerst tussen het dek- en industriepersoneel. Een en ander scheppen aldus de optimale voorwaarden tot de arbeidshygiëne.

Arbeidsvoorwaarden en -rationalisatie, mechanisatie en technische inrichting aan boord van dit vaartuig kunnen werkelijk wedijveren met een industrieel bedrijf aan de wal.

Onder toezicht van ervaren visbewerkers en met het summum aan materiaal worden alsdan de diverse verwerkingen uitgevoerd, van fileteren tot het inpakken en diepvriezen over het machinaal wassen en dito verwijdering van het overtollige water. Aangestipt dient dat het invriezen gebeurt in speciaal daartoe bestemde verpakking.

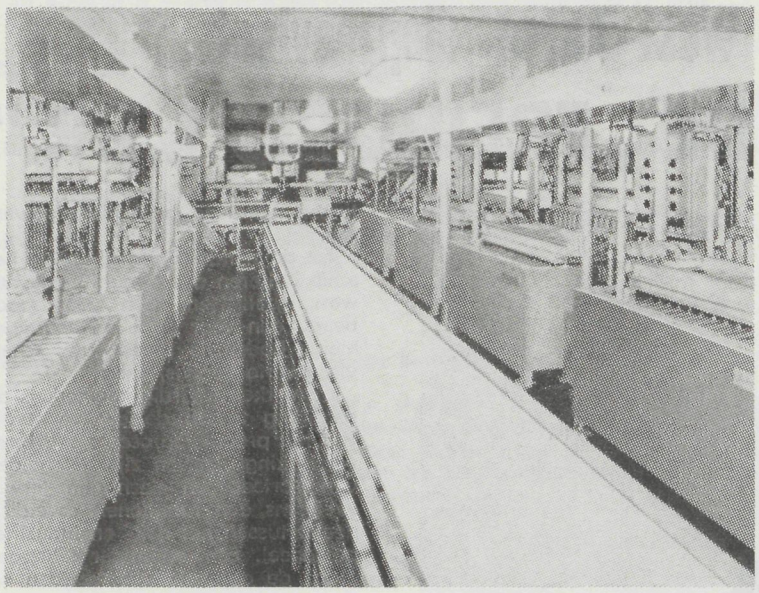
Acht diepvriesinstallaties laten 'n produktie toe van 30 ton filets per dag die kunnen worden opgeslagen in een ruimte van 1010 m3.

Een stel lopende banden tenslotte voor een totale lengte van 185 m « lopen » ter beschikking gedurende alle fasen van het produktieproces.

Het lossen van de waar gebeurt niet meer langs de klassieke luiken maar wel door middel van twee elevatoren, hetgeen voor 't eerst op dergelijke scheepstypes voorkomt.

Niets gaat verloren. De afval alsook de bijvangst wordt verwerkt tot vismeel en opgeslagen in een daartoe bestemde ruimte met een inhoud van 630 m3, hetgeen het stockeren van 250 ton toelaat. Bedoelde opslagplaats bevindt zich in het voorschip vóór het diepkoelruim, zodat het vismeel door een soort van pipeline van achteren naar voren wordt geblazen. Andere derivaten zoals levertraan en visolie worden langs de meest moderne procédés gewonnen en het opslaan hiervan geschiedt in tanks van 105 m3. Verder kunnen voorraden brandstof en smeerolie worden opgedaan in reservoirs met een respektievelijke kapaciteit van 810 en 30 m3, terwijl een waterreservoir met een inhoud van 53 m3 en met een kapaciteit van ca 30 ton vers water per dag de bevoorrading van de menselijke machine beveiligt.

Wordt technische en mechanische perfektie aan boord nagestreefd dan is dit evenzeer waar voor het nautisch en radiotechnisch materieel. Opsomming van de vele installaties zou ons te ver leiden, volstaan we met het aanhalen dat zelfs het produktieproces kan gevolgd worden op speciaal daarvoor ingerichte televisieschermen, en dat de trawler



Een opname van een gedeelte van de fabriek aan boord

zo is uitgerust dat het in staat is te vissen van Groenland tot Zuid-Afrika, of m.a.w. overal. Met dit alles echter is de bemanning geenszins over het hoofd gezien geworden. Welke graad van mechanisatie en automatie ook bereikt wordt, toch kan de mens nooit uitgeschakeld worden en dat de kwaliteit van de bemaning, ja zelfs nog groter dient te zijn zal wel geen verwondering wekken. Dat men daarvan terdege bewust is bewijzen o.a. zeer smaakvolle, komfortabele en zo gezellig mogelijk ingerichte woonvertrekken. Deze van de kapitein bijvoorbeeld is een ware kleine living waarin men zch geenszins aan boord van een vissersvaartuig waant. Een gelijkaardige appreciatie geldt voor de vertrekken der overige bemanning en voor de eetzalen.

Teneinde de atmosfeer « anders dan op een vaartuig » te maken — men bedenke hierbij dat reizen zullen worden gemaakt van drie maanden — is ieder verblijf ingericht voor slechts twee personen. Stippen we tenslotte aan dat zelfs een hospitaal niet op de inventaris ontbreekt.

De « Freidburg I. Br. » is het derde schip van de « Nordsee » met dezelfde naam. Het eerste, een 301 tonner werd gebouwd in 1929 en behoorde aan de rederij sinds 1933. In 1939 onderging het het lot van zovele andere beschikbare eenheden en werd het « overgemaakt » aan de « Kriegsmarine . Dit vaartuig sneuvelde in 1944 voor de Nederlandse kust.

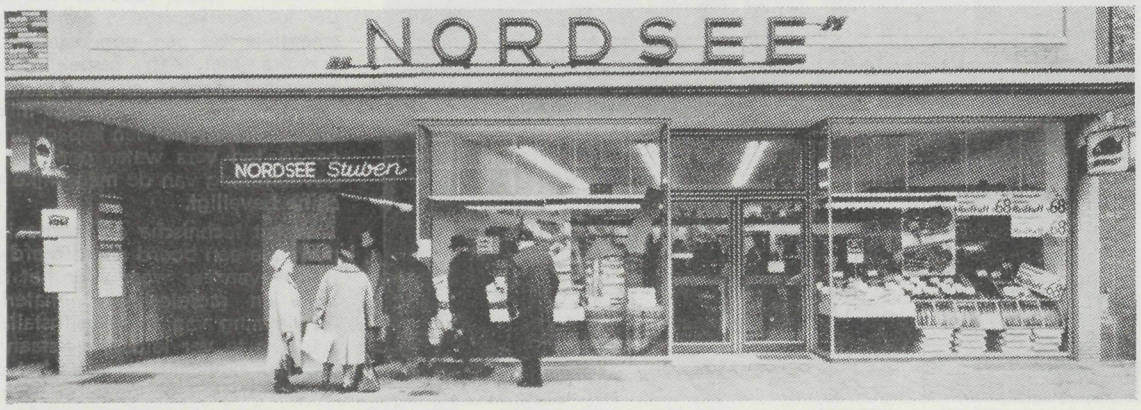
Het tweede gelijknamig vaartuig met een BRT van 449 had als bouwjaar 1950 maar werd reeds in 1963 verkocht om gesloopt te worden.

De bouw en de uitbating van 'n dergelijk varende fabriek als de Freiburg is vanzelfsprekend slechts finantieel mogelijk — voor elke dag vaart alleen zou het schip 120.000 fr kosten — dank zij een sterk doorgevoerde uitbatingskoncentratie en vooral dank zij een opmerkenswaardige organisatie van de distributieketens en voor wat de piepgevroren zeeprodukten betreft.

Het machtige Nordsee — opgericht in 1896 — waarin nu ongeveer 7.000 mensen zijn tewerkgesteld levert immers haar produkten rechtstreeks aan de verbruiker.

Naast haar eigen 39 vaartuigen beschikt deze onderneming over vier grote handels- en industriebedrijven die, langs hun 24 binnenland filialen om, de meer dan 300 eigen vis-kleinhandelszaken en 22 visrestaurants bevoorraden.

Dit alles kon worden vernomen aan boord van de nieuwe aanwinst die intussen, na praktisch een hele dag te hebben gevaren, weer veilig van een leerrijke en geslaagde proefvaart terugkeerde.



Een van de 300 vishandelszaken van de maatschappij «Nordsee»

Amerikaans voorzitter voor de Derde Technische Bijeenkomst over Vissersvaartuigen van de F.A.O.

In één onzer vorige nummers hadden wij het reeds over de derde technische bijeenkomst van de F.A.O. nopens de vissersvaartuigen, welke in de Zweedse stad Goteborg doorgaat van 23 tot 29 oktober a.s.

X X X

Uit een persbericht welke van de F.A.O. (Food and Agriculture Organization) uitgaat is thans gebleken dat de heer George C. Nickum als voorzitter van deze bijeenkomst werd aangesteld.

De heer Nickum, afkomstig uit Seattle in de U.S.A., staat Washington, is verantwoordelijk direkteur en voorzitter van een van de drie grootste bedrijven inzake scheepsbouwkunde van de U.S.A.

Het was de heer Jan Olof Traung, hoofd van de F.A.O. Fishing Boat Section en sekretaris van de hogervernoemde konferentie te Goteborg die zich nopens de pas aangestelde voorzitter als volgt uitliet :

« Hij was de verantwoordelijke voor een groot aantal scheepsontwerpen, gaande van amphebiewagens tot drijvende droogdokken, van de hyper-moderne hydrofoils tot oorlogseenheden, van ferry-boten tot fabriekschepen, van grote zeereuzen tot kleine kustschepen, zonder dan nog te spreken van vissersvaartuigen van verscheidene types en grootte ».

Het hoofdtema van de aanstaande bijeenkomst te Zweden handelt over de dringende noodzaak voor de zich ontwikkelende visserijstaten voor kleinere vissersvaartuigen ; vaartuigen met een brutotonnage van minder dan 100 ton, en uitsluitend uitgerust voor de visserij in de eigen nationale visserijgebieden.

In het kader van de F.A.O. is de heer George C. Nickum tenandere evenmin een vreemde, gezien aan het vernoemde organisme verbonden is als visserijdeskundige. Verder is hij lid van de U.S.A. Vereniging voor Scheepvaartingenieurs en Zeevaartdeskundigen, tevens stichter-voorzitter van de « Pacific Coast Section » van vernoemde vereniging ; lid van het Koninklijke Britse Instituut voor Scheepvaartdeskundigen ; lid van het Britse N.E. Kust Instituut voor Ingenieurs en Scheepsbouwers. Tevens geniet hij een grote faam voor zijn veelvuldige technische verslagen.

Vermelden wij tenslotte volledigheidshalve nog dat de eerste en tweede F.A.O.-Bijeenkomst voor Vissersvaartuigen respektievelijk werden gehouden in Parijs en Miami in 1953 en te Rome in 1959. Voorzitter van deze technische bijeenkomsten was wijlen kommandant A.C. Hardy uit Groot-Brittannië, de man die tijdens het jaar 1940 de burgerlijke vlootoperaties leidde bij de evakuatie uit Duinkerke. — B

VISSERSVAARTUIG TEGEN STAKETSEL

Terug van de visserijgronden kwam de O.234 « Renilde » van reder Desmit Albert, wonende aan de Cirkelstraat te Oostende, tegen het Westerstaketsel van de Oostendse haveningang terecht.

Hierbij liep het nagenoeg 20 bruto-ton metende kustvissersvaartuig schade op aan de reling. — B

Zij hadden pech ...

GEMERKTE PLADIJS GEVANGEN

In de Trevose Head-visgronden ving de Z.451 met schipper André Van Waes een pladijs van 24,5 cm lengte en met kenmerk ET 2747. — FH

MATROOS GEKWETST

Bij het uitvoeren van werk aan dek van de N.790 « De Zeemeeuw» prikte matroos Yvo Lycke zich in de rechtermiddenvinger. Hierdoor zal hij meerdere dagen werkonbekwaam zijn — N

„HET VISSERIJBLAD" IS UW VAKBLAD !

Markt IJmuiden

VAN DAG TOT DAG

In IJmuiden waren de besommingen woensdag KW.141 f 18840, SCH.135 f 15840, VL.84 f 14380, en VL.121 f 25180.

Donderdag zorgden 12 schepen in IJmuiden voor 5680 kisten waarvan 940 schelvis, 1850 radio, 230 wijting, 80 gul en kabeljauw, 250 torgullen, 1260 koolvis, 580 haring, 590 kleine haring, 350 schol, 5 tarbot en 95 varia.

Verder waren 2.000 kg tong en 420 stuks kabeljauw.

In Scheveningen was de aanvoer 130 schelvis, 200 radio, 150 wijting, 200 gul en kabeljauw, 500 koolvis, 250 haring, 4 makreel, 350 schol en 3.500 kg tong.

Aan de markt waren de trawloggers SCH.323 met f 21180 en twaalf kust- en spanvissers met samen f 48680 aan verse vis.

Vrijdag zorgden 55 schepen in IJmuiden voor een aanvoer van 7470 kisten vis, waarvan 859 schelvis, 240 IJslandschelvis, 2100 radio, 220 wijting, 190 kabeljauw en gul, 330 IJslandkabeljauw, 250 torgullen, 210 koolvis, 40 IJslandkoolvis, 80 roodbaars, 650 haring, 100 makreel, 1650 schol, 40 tarbot, 30 rog, 220 varia, 19.000 kg tong en 620 stijve kabeljauw.

De trawlers in de Noord vonden veel radio. Iets noordelijker slaagden ze er in haring te vangen. De vangsten waren uiteenlopend. Sommige trawlers kwamen in een trek nog niet tot een volle mand haring. De tongvangsten werden wat beter, maar er werden wel veel netten beschadigd.

In Scheveningen was de aanvoer 650 schelvis, 200 radio, 200 wijting, 150 gul en kabeljauw, 550 koolvis, 100 haring, 30 kleine haring, 480 schol, 5.500 kg tong. De aanvoer van gezouten haring was 74 kantjes. Per kantje steurharing werd 40-42 gulden genoteerd.

Zaterdag was de aanvoer in Scheveningen 3300 kg tong en tarbot, 3100 kisten schol, 200 dichte wijting, 250 gestripte wijting, 300 stuks kabeljauw, 160 gul en kabeljauw, 50 koolvis.

Maandag voerden 98 schepen in IJmuiden aan 9880 kisten, 38.000 kg tong en 2.720 stuks kabeljauw. Er waren 1250 schelvis, 1980 radio, 750 wijting, 580 gul en kabeljauw, 600 koolvis, 20 wolf, 120 haring, 70 kleine haring, 3000 schol, 70 tarbot en 750 varia.

Op zee haalden enkele trawlers boven de 61 enkele mooie trekken koolvis binnen en na de middag ook enkele makrelen. Natuurlijk kwamen toen van alle kanten schepen naar de gemelde positie. Zuidelijker kon men vrijwel geen kabeljauw vangen. Op de kotters, die in Engeland hun vangst hadden verkocht, bleekt men tevreden te zijn.

In Scheveningen was de aanvoer 6750 schelvis, 2000 radio, 220 wijting, 260 gul en kabeljauw, 250 koolvis, 400 schol, 6.000 kg tong, 1000 stuks kabeljauw, 350 haring, 150 kleine haring, 40 makreel.

In IJmuiden voerden dinsdag 34 schepen 8300 kisten vis aan waarvan 3529 schelvis, 1540 radio, 440 wijting, 150 dichte wijting, 380 gul en kabeljauw, 520 kolvis, 480 haring, 80 makreel, 690 schol, 20 tarbot, 240 varia, 12.000 kg tong, 1350 stuks kabeljauw.

In Scheveningen was de aanvoer 1500 schelvis, 110 wijting, 150 gul en kabeljauw, 1400 koolvis, 250 naring, 250 kleine haring, 25 makreel, 25 schol, 100 kg tong en 400 kg heilbot.Er waren twee kustvissers aan de markt met f 8245 aan verse vis. De aanvoer van gezouten haring was 64 kantjes. De notering per kantje was bij steurharing f 39-39,80.

Woensdag zorgden 22 schepen in IJmuiden voor een aanvoer van 7590 kisten vis waarvan 2850 schelvis, 650 radio, 260 wijting, 1100 gul en kabeljauw, 1250 koolvis, 300 haring, 50 makreel, 520 schol, 10 tarbot, 260 varia, 240 roodbaars, 240 kleine haring, 80 kleine makreel, 6.000 kg tong en 1150 stuks kabeljauw.

In Scheveningen was de aanvoer 30 wijting, 60 gul en kabeljauw, 80 schol, 1.000 kg tong. Er waren vijf kustvissers aan de markt met in totaal f 10.435 aan verse vis.

Jonge schol

In overleg met de Dienst der Domeinen en met medewerking van de Organisatie ter Verbetering van de Binnenvisserij is de Visserij-Inspektie begonnen met de uitvoering van een proef ter bestudering van de mogelijkheid van overbrenging van jonge schol uit de Oosterschelde naar het Veerse meer. Uit proefvisserijen van 1962 tot en met 1964 is gebleken dat zich in het sinds 1961 afgesloten Veerse Meer een goede scholstand heeft ontwikkeld, die van grote betekenis is voor de beroeps- en de sportvisserij. Aangetoond werd ook, dat in de goed groeiende scholstand geen aanvullingen met jonge vis, hetzij door intrek via sluizen, hetzij door voortplanting plaats hebben. De vis zal door de te verwachten lange periode dat nog een lang zoutgehalte gehandhaaft blijft, echter nog vele jaren een belangrijke plaats in het Veerse Meer blijven innemen. Dat is des te meer van belang, daar op dit ogenblik nog behoorlijke scholstand als gevolg van de drukke visserij binnen afzienbare tijd uitgeput zou raken indien niet tot biezondere maatregelen wordt overgegaan. Het doel van de proef is in 3 weken één half miljoen stuks kleine schol (10 ton) naar het Veerse Meer over te brengen. De ontwikkeling van deze uitzetting zal door proefvisserij en het merken van een groot aantal van deze visjes op de voet worden gevolgd. Slaagt deze opzet dan ligt het in de bedoeling regelmatig jonge schol uit te zetten.

OUD ANKER OPGEVIST

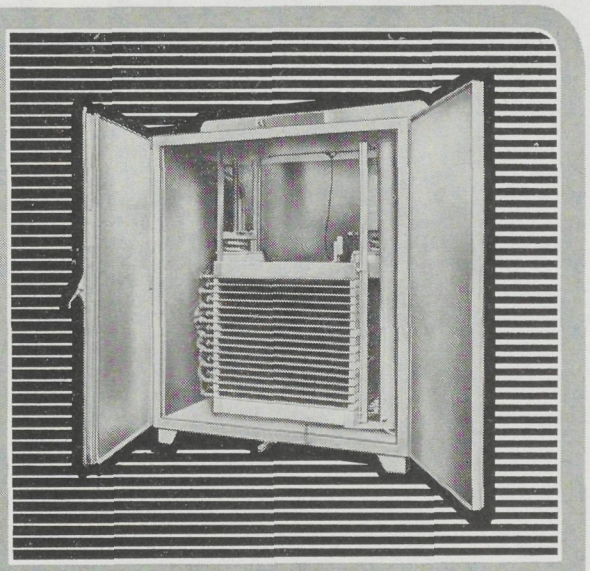
Schipper Adrie van der Plas van de IJmuidense kotter Hoop 1, IJM. 45 heeft een groot stokanker met 35 meter ankerketting binnengebracht. Het anker is drie meter groot en weegt ongeveer drie ton. Het is waarschijnlijk afkomstig van een Oostindiëvaarder uit de tijd van de Verenigde Oostindische Compagnie.

Het anker zal wellicht voor driehonderd gulden aan een sloper worden verkocht.

ATLAS
Plaatcontact-
vriezers

voor het invriezen van verpakte of onverpakte vis in rechthoekige blokken.
Klein vloeroppervlak, solide constructie. Ook geschikt voor gebruik aan boord van vissersschepen en fabrieksschepen.

Wendt u tot uw installateur on inlichtingen.



ATLAS DANMARK

A/S ATLAS
BALDERSGADE 3 - KOPENHAGEN N
DENEMARKEN

Vertegenwoordiger voor de Benelux:
SEFFELAAR & LOOYEN N.V.
Postbus 6028 Den Haag Telefoon 601811 – Telex 31473

(5548V)

Brief uit Yerseke

Nr 1024 **Yerseke 3-4-1965**

« Een reuckeloos bestaan heeft ons ten val gebracht. Wij scheiden, zonder hoop van immer u te zien, O, lusthof paradijs...» Dit laat Vondel Adam zeggen in zijn prachtig : « Adam in Ballingschap ». Wat we hiermee bedoelen hopen we in dit briefje duidelijk te maken. Een paar briefjes waren gewijd aan wat zoal gezegd en besproken werd, voornamelijk door de heer Lockefeer op een kort geleden gehouden mosselkwekers vergadering te Bruinisse. We zouden ook dit briefje er weer aan hebben besteed indien ons even onverwacht als ongedacht het geluk diende en we kennis konden nemen van **« Het Rapport ».** Het rapport waarover te Bruinisse werd gesproken en waarin naar Lockefeer toen meedeelde zowat alle kwekers hun standpunt uiteenzetten. We schreven vorige week toen we de inhoud van het rapport (nog) niet kenden van mening te zijn « dat het uiteenzetten van **hun (kwekers)-standpunt** niet veel anders zou zijn dan een hartstochtelijk pleidooi voor het behoud van de tot nu geldende regeling ». Hoewel ik (evenals ieder ander overigens) lang niet altijd juist zie, denkt of schrijft, blijk ik nu na kennisname van het rapport precies de spijker midden op de kop te hebben geslagen. Om het gehele stuk over te nemen is ondoenlijke, zelfs om het punt voor punt te behandelen zou grote moeilijkheden geven. We moeten er ons toe bepalen (zeker voorlopig) tot een vluchtige doorloop. Maar dan blijkt meer dan duidelijk dat alles wat nu als regel geldt zijn goede gronden en redenln heeft en dat alles wat er aan veranderingen zou komen (bijna onoverkomelijke) moeilijkheden voor het bedrijf zou geven. En dat terwijl er niet kan noch zal gebeuren dat de mosselkwekers in een moeilijklr positie zou plaatsen dan andere producenten in Nederland die tot nu toe (en nog noott!) zo zijn bevoorrecht en beschermd als de mosselkwekers. Bij eventuële verandering krijgen de mosselkwekers dan ook geen mindere kansen dan andere groepen maar de bevoorrechting die ze genoten boven die andere groepen van producenten en eksporteurs zullen zij zeker voor 'n groot deel (zo niet geheel!) zeker verliezen. En daarvoor zijn nu die nogal rumoerige maar toch zo bange kwekers zo uitermate bevreesd en jaagt hen de onrust door de sidderende leden. Bij spel en sport is altijd hoofdregel : gelijke kansen en rechten voor iedereen. Daar wordt het zelfs laf en gemeen genoemd als op slinkse wijze een poorsprong wordt genomen. Waarom moesten de mosselkwekers altijd zo bevoorrecht worden ? We zouden niet weten waarvoor. Waarom moest « de Centrale » en de leiding zoveel gelegenheid laten om te knoeien en te modderen zoals vrijwel bij geen andere tak van bedrijf mogelijk gas noch is ? Waarom bleef en blijft een leiding die van een goede « Centrale », die te verwezenlijken was maar er een karrikatuur van maakte, gehandhaafd ? Waarom blijft een saboteur van ministeriële voorschriften (na tal van jaren) nog steeds in funktie? Allemaal vragen die een buitenstaander niet begrijpt, niet kan begrijpen maar die wij wel begrijpen. Maar heren kwekers, het is geen rapport over de oude regeling dat de minister vraagt maar **een voorstel** over de wijzigingen en veranderingen die **moeten en zullen komen.** Het is niet onze taak en het wordt on ook niet gevraagd een voorstel te doen. Maar wij achten dat een andere (nieuwe) regeling zeker moet bevatten : ten eerste : iedere handelaar moet die mossels kunnen kopen die hij het meest dienstig acht ; ten tweede : alle knoeierij dient te worden uitgeroeid en indien toch nog voorkomend **streng, zeer streng** te worden gestraft ; derdens : maatregelen dienen te worden genomen dat de te verzenden mossels goed moeten worden geschoond en dat geen tarrapercentage boven een vooraf vastgesteld maksimum mag komen. **(Waarom worden alle uitgevoerde produkten aan de grens gekontroleerd en mossels niet ?)** Als de nieuwe regeling nog iets overhoudt van de oude moeten er andere mannen in de leiding komen (liever zien we alles geheel vrij dan zouden veel dingen die tot nu toe moeilijk of niet te regelen bleken vanzelf verdwijnen). Wat er ook komt, het zal naar we hopen toch wel zoveel (moeten) zijn dat de kwekers die altijd in een paradijs hebben geleefd en gewerkt **niet zelden ten detrimente van handelaar en konsument,** zich de woorden die we boven ons briefje schreven tot de hunne zullen maken : **« Oh** (verloren) **lusthof, Paradijs !** Wat baat het ommezien ?

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

	1-4-1965	2-4-1965	5-4-1965	6-4-1965	7-4-1965	
Tongen, grote — Sole, grosse	6.06- 5.98	5.97- 5.90	5.90- 5.81	5.85- 5.77	5.85- 5.79	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	6.56- 6.10	6.22- 5.99	5.97- 5.88	5.98- 5.87	5.95- 5.83	.....
Bloktongen — Sole moyenne	7.22- 6.62	7.16- 6.67	6.33- 6.09	6.12- 6.03	6.41- 6.17	.....
Voor-kleine — Petite	9.17- 8.79	9.28- 8.56	8.12- 7.80	7.73- 7.61	7.78- 7.60	.....
Kleine — Toute petite	8.75- 6.64	9.41- 8.79	8.23- 7.99	7.68- 7.60	7.78- 7.60	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	7.20- 5.10	7.— 6.20	6.70- 5.90	6.50- 6.10	6.40- 6.10	.....
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	**248.—1.78.—**	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	**292.— 178.—**	.....
Griet — Barbue	**124—**	**136.—124.—**	**130.—**	**124.—78.—**	**1112.— 98.—**	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	**86.—**	**100.—81.—**	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	**22.—18.—**	**28.—25.—**	**34.—27.—**	**32.—27.—**	.....
Grote iek — Grosse	.....	**21.—18.—**	**27.—23.—**	**33.—27.—**	**34.—27.—**	.....
Kleine iek — Petite	**33.—27.—**	**30.—27.—**	**30.—25.—**	**32.—24.—**	**34.—27.—**	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	**39.—30.—**	**50.—46.—**	**37.—27.—**	**32.—24.—**	**37.—31.—**	.....
Platjes — Toute petite	**47.—17.—**	**46.—12.—**	**32.—12.—**	**30.—12.—**	**18.—12.—**	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	**47.—28.—**	**44.—22.—**	**57.—25.—**	**61.—17.—**	**49.—21.—**	.....
Middel — Moyen	**41.—25.—**	**32.—16.—**	**41.—18.—**	**28.—15.—**	**27.—16.—**	.....
Kleine — Petit	**25.—10.—**	**31.—10.—**	**30.—10.—**	**17.—10.—**	**24.—10.—**	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	**30.—14.—**	.....	**46.—16.—**	**32.—18.—**	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**106.—48.—**	**95.—37.—**	**66.—37.—**	**37.—31.—**	**38.—14.—**	.....
Gullen — Petit cabilllaud	**47.—21.—**	**48.—15.—**	**48.—15.—**	**41.—15.—**	**36.—15.—**	.....
Hozemondhamme — Baudroie	**200.—172.—**	.....	**160.—**	**162.—**	.....	.....
Wijting — Merlan	**22.—10.—**	**19.—10.—**	**26.—10.—**	**26.—15.—**	**20.—15.—**	.....
Schar — Limande	**26.— 8.—**	**16.— 8.—**	**22.— 8.—**	**18.—15.—**	**20.—13.—**	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	**9—**	.....	**108.—**	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	**38.—25.—**	**51.—35.—**	**37.—28.—**	**44.—20.—**	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	**31.—27.—**	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	**36.—26.—**	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	**27.—24.—**	**35.—29.—**	**37.—27.—**	.....	.....
Volle haring — Hareng	**37.—30.—**	.....	**46.—**	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	**26.—13.—**	**22.—13.—**	**35.—13.—**	**27.—19.—**	**25.—18.—**	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	**40.—**	.....	.....	**42.—**	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	4.20- 3.20	4.80- 3.90	4.60- 3.90	5.20- 4.30	4.80- 3.80	.....
Steur — Esturgeon	**25.—15.—**	**25.—18.—**	**29.—20.—**	**28.—23.—**	**28.—18.** —	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	**46—30.—**	.....	**46.—43.—**	**52.—37.—**	**42.—**	.....
Zonnevis — St.-Pierre	**50.—**	**32.—30.—**	**40.—29.—**	**36.—20.—**	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	**11.— 6.—**	**6.70- 5.70**	**6.— 5.—**	**9.— 6.20**	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	7.20- 6.70	.....	.....	.....

Onvoorzichtig

Vrijdagmiddag is de Harlingse visafslag ternauwernood aan een groot gevaar ontsnapt. Een visser was de haven binnengelopen met aan boord een zeemijn. Het oorlogstuig dat hij zestig mijl ten noordwesten van Terschelling had opgevist deponeerde hij op de kade van de visafslag. De visser gaf de mijn ten geschenke aan de arbeiders van een vissorteerbedrijf. Een van hen ging de mijn onder grote belangstelling met een breekijzer en een moker te lijf en sloeg de kop er af. Het publiek ging er ijlings en in paniek vandoor, toen het een volkomen en gaaf ontstekingsmechanisme te voorschijn zag komen. De directeur van de visafslag waarschuwde de mijnopruimingsdienst in Den Helder. Die heeft het gevaarlijk spul buiten werking gesteld.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER STIJGEN

Fueloil
Dieseloil
Gasoil

voor
* Scheepvaart
* Centrale verwarming
* Nijverheid

Handelsmaatschappij

ANTOINE VLOEBERGHS

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

Voor de Kuststreek — Depot te Oostende

S.C.A.P.

H. BAELSKADE 27
Tel. 729 51
Na 18 uur : Tel. 745 32

SCHEEPSWERF

Jos. Deweert p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI 2 — OOSTENDE

— * —

SCHEEPSBOUW en HERSTELLINGEN

van

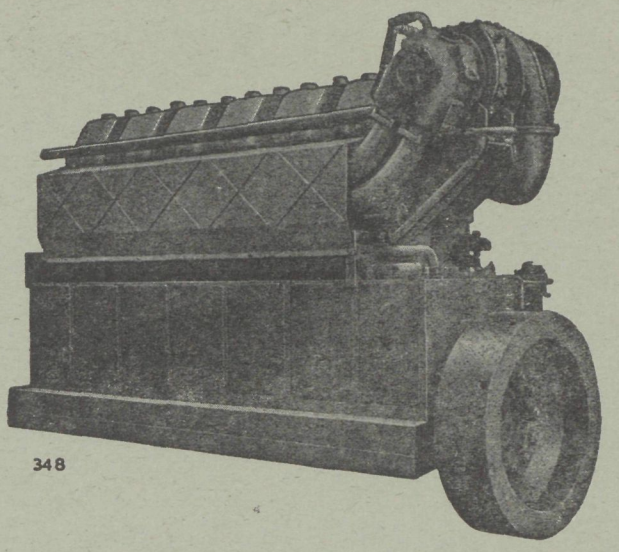
HOUTEN en **STALEN** VISSERSVAARTUIGEN

— * —

Telefoon 718 50 — Privé 731 01

HUIS GESTICHT IN 1882

(5676V)



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 & Co

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

ACEC

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

REDERS en
VISSERS,
voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

HAND IN HAND

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

Reders en Vishandelaars

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

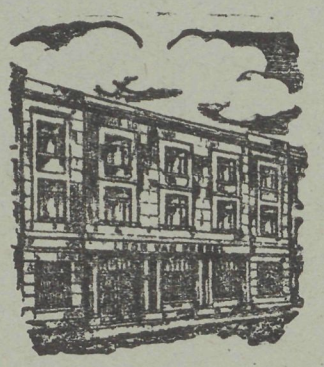
Froid Industriel

Telefoon : 717.91

(2180V)

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



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

★

BRUSSEL:
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

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

★

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

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

(185V)

HOOGWATER-BOEKJES 1965

Het Hoogwaterboekje 1965 is verkrijgbaar in alle boekwinkels of bij uw dagbladverkoper tegen de prijs van 10 fr. Ook in Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan 22, Oostende kan men die bekomen.

ADVERTEERT IN „HET VISSERIJBLAD" UW VAKBLAD

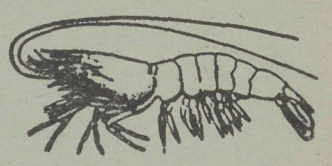
VOORBEHOUDEN

Diesel-

scheepsmotoren

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE



FIRMA
R. Huysseune
ZEEBRUGGE
Export Import

TELEFOON
Privé : 540 06
Magazijn : 541 42

Vis & garnalen in 't groot

Spsecialiteit van verse GEPELDE garnalen
Thuisbestelling in de grote centra
Verzending in gans het land

(2182V)