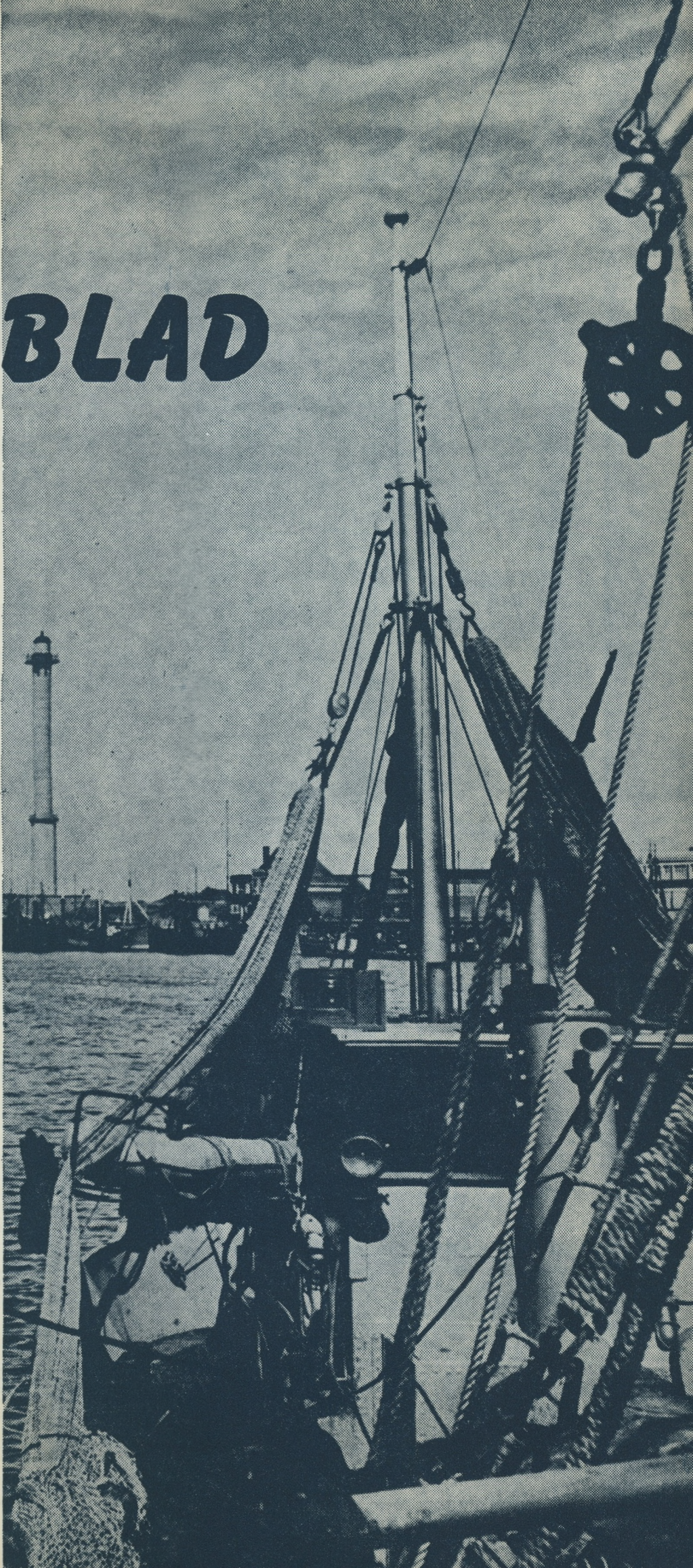


HET VISSERIJBLAD



Vrijdag 18 maart 1966

32e jaargang

NR 11

Prijs 10 F

Versijnt wekelijks

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB „LA CHAMPAGNE”

ZATERDAG, 19 MAART,
van 22 uur af.

ZONDAG, 20 MAART,
THE DANSANT,
van 16 tot 20 uur

Michel Gaillard

FANTAISIST.

MERINO COSTA
EN ZIJN ORKEST

RITA GUTTE :
ZANG

FRANZ ANDRE
PIANO

DONDERDAG 24 MAART,
te 20 uur

CONFERENTIE
„AMITIÉS FRANÇAISES”

„LA FRANCE LIBRE 1940-1944”

door Generaal J.M. KOENIG

Inkom : 50 fr.

Plaatsbespreking
en inlichtingen.

Sekretariaat
„Amitiés Françaises” Oostende
Tel. (059) 772 34

STADSSCHOUWBURG BRUGGE

ZONDAG, 20 MAART
te 20u.30

De „GALAS KARSENTY-
HERBERT” stellen voor :

„LES MONSTRES SACRES”

door
JEAN COCTEAU
van de „Académie Française”

Met

Arletty, Yves Vincent
en
Huguette Hue

Plaatsen :
250, 200, 175, 150, 125 en 100 fr.

Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal Oostende
Tel. : (059) 751 11
(van 9 tot 13 u. en
van 14 tot 16 u.)

Stadsschouwburg Brugge
Tel. : (050) 381 67
(van 11 tot 12u.30 en
van 17 tot 19 u.)

Het vervoer per autobus is
begrepen in de prijs van
het ticket.

Vertrek : 19u.30
vóór het Casino-Kursaal

— O —

Voor alle inlichtingen :
Casino-Kursaal Oostende
Tel. : (059) 751 11
(7640W—4986N—5733V)

REDERS en
VISSERS,
voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle
vertrouwen tot de

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73
beroepsvereniging

HAND IN HAND

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeingen en herverzekeringen

Oudaan 26
ANTWERPEN :
Tel. 31.48.70 (10 lijnen)
Telex :
Leoneessel Antwerpen
AN 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
Dammstorstrasse 31
Tel. 34.27.00 — 34.27.18
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg



Korrespondenten in :

Londen Parijs New-York Rotterdam

SCHEEPSWERF

Jos. Deweert p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAL 2 — OOSTENDE

— * —

SCHEEPSBOUW en HERSTELLINGEN

van

HOUTEN en STALEN VISSERSVAARTUIGEN

— * —

Telefoon 718 50 — Privé 731 01

HUIS GESTICHT IN 1882

(5676V)

OOSTENDE ! Trefpunt van een internationale visserijbelangstelling

Internationale Visserijbeurs opent haar poorten

ZATERDAG 19 MAART 1966.

Deze datum zal zonder twijfel historiek maken in de annalen van onze visserijbedrijvigheid en dit om een dubbele reden: inderdaad wordt op deze datum overgegaan tot enerzijds de officiële inhuldiging van onze nieuwe stedelijke visserijschool, «John Bauwens» terwijl anderzijds voor de eerste maal na de jongste oorlog een «Internationale visserijbeurs» zal geopend worden, die gedurende negen dagen de technische evolutie in het internationaal visserijbedrijf zal belichten.

Niet minder dan 43 firma's — binnenlandse en buitenlandse — zullen op deze tentoonstelling tegenwoordig zijn en hun producten of technische verwezenlijkingen tentoonstellen.

Een kompleks geheel

De visserij uiteraard als geheel is zeer kompleks en dit blijkt trouwens heel duidelijk uit het aantal deelnemende bedrijven. Zo wordt tijdens de tentoonstelling door Belgische, Nederlandse, Franse, Duitse en Engelse ondernemingen een zeer uitgebreid gamma aan materialen en visserijbenodigdheden voorgesteld, gaande van scheepsmotoren, schroeven, vislieren, navigatietoestellen, vervangingsonderdelen, netten en touwwerk, plasticen kisten, reddingsvloten, koelinstallaties, enz. tot een speciale sektor voor de visverwerkende nijverheid.

Een bijzondere nadruk dient tevens gelegd op de actieve medewerking van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, die een zeer uitgebreid programma zal afwerken, dat nader toegelicht wordt in haar programma.

— zondag 20 maart
van 10.30 u tot 12.30 u
van 14.30 u tot 17.00 u

2. OPENINGSPLECHTIGHEID VAN DE «INTERNATIONALE VISSERIJBEURS»

11.30 uur:

— officiële opening van de «Internationale Visserijbeurs» in tegenwoordigheid van vele personaliteiten.
— bezoek door de personaliteiten aan de verschillende stands.

MAANDAG 21 MAART 1966

KONFERENTIE DOOR MOTORENFABRIEK A.B.C. GENT

Door de heer Mallieu, ingenieur bij de firma Brown Boveri uit Baden, en op initiatief van de motorenfabriek Anglo Belgian Company uit Gent, zal een konferentie gehouden worden over «DE MIDDELMATIGE EN HOGE OPLADING VAN DIESELMOTOREN». Deze konferentie, die geïllustreerd zal worden bij middel van didactisch materiaal, gaat te 15 uur in de konferentiezaal van de tentoonstelling zelf door. De ingang is vrij.

DINSDAG 22 MAART 1966

Door de firma BRUSSELLE uit Nieuwpoort zullen drie films afgelord worden die een zeer reëel beeld weergeven van het harde vissersberoep. Deze films, die te 15 uur zullen geprojecteerd worden in de konferentiezaal, hebben volgende titels

— «O. 333»: een film over de visserij in de IJslandse wateren die onder 157 industriële films bekroond werd.
— «A travers vent»: opnamen aan boord van een Franse treiler
— «Trawl in action»

De globale duur van deze pro-

jectie bedraagt ongeveer anderhalf uur.

WOENSDAG 23 MAART 1966

KONFERENTIE OVER PLASTIEKEN KISTEN «ALLIBERT» — 16 UUR

Een konferentie ingericht door de Franse firma N.V. ALLIBERT in de konferentiezaal van de tentoonstelling. Deze konferentie is als volgt ingedeeld: toespraak door de heer Steeg van de N.V. Allibert met als onderwerp: «HET GEBRUIK VAN PLASTIEKEN KISTEN IN DE VISSERIJ». Achteraf zal een kleurenfilm geprojecteerd worden, die handelt over de plasticen kisten Allibert, gebruikt in de verschillende Franse vissershavens. De konferentie wordt besloten met een gelegenheid tot vragen stellen.

DONDERDAG 24 MAART 1966
15 UUR

Zelfde filmprojectie als dinsdag.
VRIJDAG 24 MAART 1966 — 14 UUR

Door het Proefstation voor de Zeevisserij werd een studienamiddag ingericht, welke doorgaat in de konferentiezaal van het Oostends stadhuis met als hoofdthema «Visserijnijverheid en Wetenschappelijk Onderzoek». Het programma van deze zeer belangrijke konferentie werd als volgt samengesteld:

Voorzitter: P. HOVART

14.00 u.

— Inleiding door A. VAN SLIJCKEN, Directeur van het Centrum voor Landbouwkundig Onderzoek te Gent.

14.10 u.

— Het Proefstation voor Zeevisserij: Doel en middelen door P. HOVART, Directeur van het Proefstation voor Zeevisserij.

14.30 u.

Een absolute noodzakelijkheid

Het was overigens een absolute noodzakelijkheid geworden dat men ook te Oostende — in navolging van andere grote vissershavens in Europa — een dergelijke manifestatie hield.

De tijd dat de visserij uitsluitend een «primitieve jacht» was, is sedert jaren voorbij. De faktor «geluk» werd vervangen door de technische mogelijkheden waarmee de vissersvaartuigen zijn uitgerust, terwijl het wetenschappelijk onderzoek in de moderne visserijbedrijvigheid niet langer kan en mag geweerd worden.

Het zijn overigens deze twee factoren — technische evolutie en wetenschappelijk onderzoek — die de uitgangspunten geworden zijn van deze eerste Oostendse «Internationale Visserijbeurs».

Door het inrichtend Komitee werden overigens in die zin studiedagen belegd waarover wij het nader hebben in het programma.

Het programma

Door het inrichtend Komitee werd het hiernavolgend programma samengesteld:

ZATERDAG 19 MAART 1966
OPENINGSPLECHTIGHEDEN

1. OFFICIELE INHULDIGING VAN DE STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL «JOHN BAUWENS»

10.00 uur:

— officiële inhuldiging van de school
— onthulling van het monument, ter nagedachtenis van de op zee omgekomen oudleerlingen
— Akademische zitting
— Bezoek aan de school

De school is verder toegankelijk voor het publiek

— zaterdag 19 maart.
van 14.30 u tot 17.00 u.

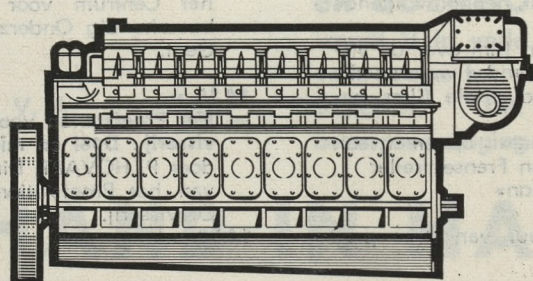


Nog even en hij is op zijn motor aangewezen

Buiten de veilige armen van de pieren komt het erop aan. Overgeleverd aan water en wind. Dan is een betrouwbare motor een eerste vereiste. Een Stork motor biedt u die betrouwbaarheid. Onder alle omstandigheden. Vanaf het moment dat u van wal steekt tot het afmeren. Betrouwbare kracht en een groot

uithoudingsvermogen kenmerken een Stork voortstuwingsmotor.

Stork dieselmotoren voor de visserij worden geleverd in vermogens van 150-660 pk. bij toerentallen van 650-1100 omw/min. in 5, 6 en 8 cilinder uitvoeringen.



STORK DIESELMOTOREN ZWOLLE
POSTBUS 8, TELEFOON 05200-10987

Toonzalen in Rotterdam: Westewagenstraat 68, Maasbracht: Havenstraat 2a, IJmuiden: Trawlerkade 28, Antwerpen: Nassaustraat 15.



STORK

DEEL UITMAKEND VAN HET V.M.F./STORK-WERKSPOR CONERN

— **Nut van laboratoriummethoden voor de kwaliteitsverbetering van vis- en visserijproducten** door W. VYNCKE, Assistent bij het Proefstation voor Zeevisserij.

15.10 u.

— **Sorteerapparatuur in de visnijverheid** door W. DESCHACHT, Assistent bij het Proefstation voor Zeevisserij.

15.50 u.

— **Discussie**

16.10 u.

— **Slotwoord** door F. LIEVENS, Directeur-Generaal van het Bestuur voor Landbouwkundig Onderzoek van het Ministerie van Landbouw.

16.30 u.

— **Receptie**

— **PROJEKTIE VAN DIAPOSITIEVEN**

Tijdens de ganse duur van de tentoonstelling worden diapositieven over de zeevisserij en zeevisserijproducten geprojecteerd in de hoek, links bij het binnenkomen van het restaurant.

— **TENTOONSTELLING**

Bij de ingang van het restaurant werd een stand uitgewerkt waar verse vis en verse groenten tentoongesteld worden.

— **INRICHTING VAN BEZOEKEN**

Leerlingen van scholen voor verpleegsters en ziekenverzorgsters werden uitgenodigd voor een bezoek aan de tentoonstelling. Van deze gelegenheid wordt gebruik gemaakt tot het inrichten van voorwerklessen inzake visbereidingen. Aldus zullen dagelijks, **de openingsdag en de beide zondagen uitgezonderd**, te 9.30 u en te 15 u. voorwerklessen belegd worden. (Op zaterdag, 26 maart enkel in de voormiddag.)

— **PRIJSKAMP VOOR HOTELIERS**

Voor de duur van de tentoonstelling wordt een prijskamp georganiseerd onder de hoteliers en restaurateurs van de kust. De prijsvraag is: een recept uit te werken op basis van kabeljauw, dienstig voor een grote gemeenschap. De h. Parmentier, Chef-kok van het Kursaal te Oostende en twee leraars van de Stedelijke Hotelschool van Oostende maken deel uit van de jury. Buiten de vijf geldprijzen door de Propagandavereniging voor meer Visverbruik toegekend, wordt door het Kursaal van Oostende een prijs toegekend aan de eerst geklasseerde.

De ingediende recepten moeten gedeponereerd worden in een speciaal daartoe aangebrachte bus, welke zal opgehangen worden aan de ingang van het restaurant van de tentoonstelling van 19 tot en met 27 maart, telkens van 10 u tot 19 u.

Bezoek aan het Marconi-opzoekingsvaartuig „Elettra III”

Dank zij het initiatief van de firma «SAIT ELECTRONICS» kon bekomen worden dat het demonstratievaartuig van de firma Marconi, nl. de «Elettra III» voor de duur van de tentoonstelling in de Oostendse haven zal meren en van daaruit zeetochten zal doen. Gezien het belang van dergelijke demonstraties in het kader van de evolutie inzake navigatietoestellen, zullen door de firma S.A.I.T. enkel de geïnteresseerde middens uitgenodigd worden. Het bezoek aan de «Elettra III» is dus enkel op invitatie toegelaten. Tijdens de week-ends zal het vaartuig gemeerd worden in het dok tegenover de tentoonstellingshallen. De overige dagen zal het aanleggen in het Montgomerydok, van waaruit de zeetochten zullen ondernomen worden.

ZATERDAG 26 MAART 1966

te 15 uur :

Zelfde filmprojectie als dinsdag en donderdag.

Het programma van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik

Door de «Propagandavereniging voor meer Visverbruik» zullen tijdens de duur van de tentoonstelling volgende programmapunten afgewerkt worden :

— **UITBATEN VAN HET VISRESTAURANT**

In een ruimte van 600 m² werd een restaurant ingericht dat sierlijk van opvatting is, en waar uitsluitend visgerechten verkrijgbaar zijn.

Het menu omvat, buiten vissoep, een nieuwe formule van visbereiding, nl. de Oostendse koude vis-tafel.



Het demonstratiejacht «Elettra III» dat door tussenkomst van de firma SAIT ELECTRONICS te Oostende zal meren en zeetochten zal ondernemen.



BEZOEK VAN 19 TOT 27 MAART 1966

De Internationale Visserijbeurs te Oostende

met belangrijke technische en wetenschappelijke uitrustingen

E. FEYSPLEIN (gronden van het oud station)

(5732V)

A.S.A.M.

Hendrik Baelskade 34

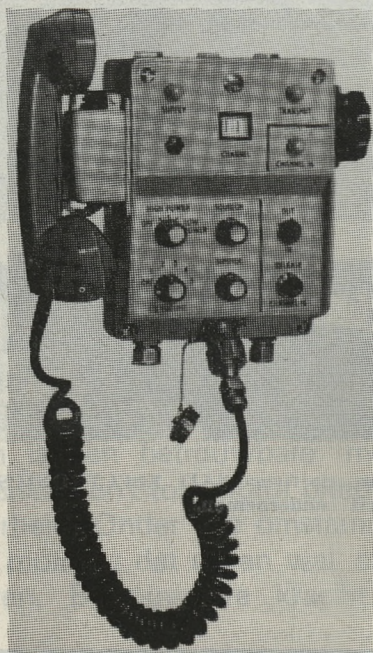
OOSTENDE — Tel. 747 79

VERKOOP IN GROOT VAN :

- VISSERSKLEDIJ
- OLIEJASSEN
- LAARZEN
- GUTTERS

Bezoek onze stand nr. 75 op de
„Internationale Visserijbeurs”

(5745V)



PYE-VHF

De zend/ontvangers van de toekomst

6 — 12 — 16 — 24 — 32 VERSCHILLENDE KANALEN

ONDERLINGE FREQUENTIES TOEGELATEN

VOOR ALLE INLICHTINGEN :

ANTWERP MARINE RADIO Co

HENDRIK BAELSKAAI 24, OOSTENDE

Steeds tot uw dienst voor alle elektronische-navigatie apparaten

(5639V)

Nieuwe eenheid voor de Oostendse vissersvloot

De O.189 „Shamrock“ tewater gelaten op Scheepswerf Jos. Deweert



Het nieuwe vaartuig, de O.189 «Shamrock» na de tewaterlating.
(Foto Roland)

Donderdagnamiddag had de scheepswerf «Jos. Deweert P.V.B.A.» opnieuw een feestelijk uitzicht ter gelegenheid van de tewaterlating van de O. 189 «Shamrock», de allernieuwste aanwinst van de Oostendse vissersvloot, gebouwd voor rekening van reder Frans Van der Veen. Naast de h. Vanden Kieboom, schepen van de haven, bemerkten we de aanwezigheid van talrijke vooraanstaanden uit de Visserijmiddens.

Tevens was het Proefstation er vertegenwoordigd door Directeur Hovart en zijn staf en de Zeevisserijdienst door Mr. K. Michielsens.

De plechtigheid

E.H. Aalmoezenier Corneillie opende de eigenlijke plechtigheid met een kort gebed ter nagedachtenis van de bemanningsleden van de O. 188 «Erna» die in november II. in tot nog toe ongekende omstandigheden is vergaan, en die eveneens toebehoorde aan reder Van der Veen.

Na deze korte maar roerende hulde zegende E.H. Corneillie het schip en wenste hij de «Shamrock» en zijn bemanning goede vaart en rijke vangsten. De dochter van dhr. Frans Van der Veen, mejuffer Erna Van der Veen, fungeerde als meter van de nieuwe eenheid en hakte met een elegant gebaar het lint door waardoor de traditionele schuitwijnfles met een sierlijke zwaai tegen de boeg van het schip uiteenspatte. Begeleid door triom-

fantelijke stoten van de stoomfluit gleeed de «Shamrock» hierop statig te water.

Hiermee was het eerste gedeelte van de plechtigheid voorbij en begaven de aanwezigen zich naar de voor de gelegenheid feestelijk versierde werkplaats van de werf.

Technische gegevens

In naam van dhr. J. Deweert en alle personeelsleden heette ingenieur Verhoest de talrijke aanwezigen welkom.

Hij gaf een kort overzicht van de technische bijzonderheden en eigenschappen van het zopas van stapel gelopen schip dat de achtste stalen trawler is, die op de scheepswerf J. Deweert werd gebouwd in twee jaar tijd. De «Shamrock» heeft

een lengte over alles van 29,30 m en breedte van 6,40 m, een holte van 3,30 m en een diepgang van 3,40 m. De voortstuwings geschiedt door een Bolnes-motor van 420 p.k. bij 475 t/m — 7 cilinder, terwijl de firma Brusselle zorgde voor de inbouw van een hydraulische stuurinrichting, type HS80R en de vislier type D III.

In vergelijking met de traditionele 27 m zijtrawler, waaruit een groot gedeelte van onze moderne midde slagvloot bestaat, heeft de O. 189 een groter motorvermogen, een groter laad- en brandstofcapaciteit en zal het vaartuig verder uitge-

rust worden voor de bokkennisserij volgens moderne principes van betrouwbaarheid, veiligheid en rationele vistuigbehandeling. Dit alles om de snelle evolutie van de visserij te kunnen volgen en een renderende rederij uit te bouwen.

Ir. Verhoest dankte vervolgens reder Frans Van der Veen voor het vertrouwen dat deze heeft gesteld in de scheepswerf Deweert.

Hierop was het de beurt aan dhr. Vanden Kieboom, schepen van de Oostendse haven, om in korte bevoordingen de scheepswerven Deweert geluk te wensen met de bouw van deze nieuwe trawler en tevens hulde te brengen aan reder Van der Veen.

Brief van volksvertegenwoordiger Dries Claeys

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys, die wegens ziekte niet op deze plechtige tewaterlating kon aanwezig zijn, richtte volgend schrijven aan dhr. J. Deweert:

Waarde vriend,

U zal begrijpen met hoeveel spijt en hartzeer ik afwezig moet

blijven op de tewaterlating van de O. 189 «Shamrock» van mijn zeer goede vriend Frans Van der Veen.

Laat ons verheugen in net nieuwe schip, om die nieuwe daad van geloof die door een flinke reder werd gesteld, geloof in de mogelijkheden van de visserij, ook morgen.

De uitslagen die de O. 141, het eerste stalen schip van de werf haalde, strekt niet alleen M. Deweert, vorige week nog be-Rubben en zijn knappe bemanning tot eer, maar daarmee is ook bewezen dat die knappe reder en bemanning een UITMUNTEND SCHIP ter beschikking heeft, hen geleverd door de knappe techniekers van de staf en uitgewerkt door de vakkundige arbeiders van de Firma Deweert.

Met onze gelukwensen aan de lieve meter, wensen wij aan Frans en zijn echtgenote dat dit nieuwe schip hen weinig zorgen en veel vreugde moge bezorgen en bieden wij U, goede vriend Jef, en al uw medewerkers onze gelukwensen.

Tot daar de sympathieke brief van dhr. Claeys, die hiermede eens temeer bewees, ondanks hij ziek te bed ligt, hoe zeer hij de visserij genegen blijft.

Veiligheid vóór alles op de O.189

Benevens de hydraulische stuurmachine type HS 80 R en de vislier type D III die geleverd werden door de werkhuizen A. BRUSSELLE te Nieuwpoort, werd deze firma door de Scheepswerf DEWEERT opgedragen een veilig mechanisme te ontwerpen voor het zakken en het hijsen van de bomen, die aangewend worden bij de boomkorvisserij.

Dit mechanisme, voorzien van een automatische pal voor de boomstand, bestaat uit twee kleine hydraulische lieren van geringe omvang, ieder met één trommel, gedreven door een hydraulische motor. Deze hydromotoren worden gevoed door een hydraulische pomp welke aangedreven wordt door de hoofd-dieselmotor. Het algemeen vermogen bedraagt slechts 5-6 PK. Naast deze installatie die in het vooruitzicht gesteld is, wordt eveneens overwogen de trommelremmen van de vislier met pneumatische afstandsbediening uit te rusten, waardoor men vanuit het stuurhuis kan ingrijpen om de trommelremmen ogenblikkelijk te openen of te sluiten. Dergelijke pneumatische trommelremmen werden onlangs toegepast op de O.34, die hiermede de intrede zal inluiden van deze eerste stap naar de automatise in de Belgische visserij. Een prijzenswaardig initiatief, waarvoor de ploeg van de Scheepswerf DEWEERT de eer mag opeisen.

(4996N—5746V)

De Cooperatieve S.C.A.P. neemt meer en meer uitbreiding.

Dat de Coöperatieve gedachte meer en meer in ons land en in het bijzonder in visserijmiddens ingang vindt, is een onloochenbaar feit.

Het is in de laatste jaren, zoniet de redding dan toch een van de redenen der grote verbeteringen welke ingetreden zijn in gans de visserijsektor inzake de aankoop van visserijbenodigdheden, raadgevingen, verbeteringen op technisch en wetenschappelijk gebied. Aldus deden veel reders grote besparingen. Veel kan nog verwezenlijkt worden zowel te Zeebrugge als te Oostende. In dat opzicht komt de Coöperatieve SCAP een nieuw bewijs te geven van haar groot nut.

Nadat in 1948 gestart werd met luttele middelen en men de eerste jaren het niet ver bracht, is sedert 1957 een stuwkracht ontstaan, waaraan veel buitenstaanders zich niet verwacht hadden.

Waar het zakencijfer in 1957 slechts 12 miljoen frank beliep, is dit in 1965 tot 54 miljoen frank gestegen, wat bij 1964 een verhoging van tien miljoen fr. betekent. In het magazijn zijn er allerlei touwwerk en garens te verkrijgen, netwerk in nylon, courelene en andere.

Daarenboven is er een grote uitbreiding in de mazout, fuel en olieverkauf zonder te spreken van de vloten en allerlei visserijtuig.

Nog grotere uitbreidingen staan de leden te wachten, zodat niemand meer twijfelt aan de mogelijkheden van een der best ingerichte visserijcoöperatieven van Europa.

DE AFDELINGEN MEKANIEK EN ELEKTRICITEIT

Op datum van 1-10-1963, is tot de oprichting van deze werkhuizen overgegaan, daar de reparatie uit de visserijbedrijvigheid ten zeerste nodig was. Deze bevat een herstellingswerkhuys voor scheepsmotoren, een elektriciteitsafdeling en een afdeling voor herstel van vloten.

Deze werkhuizen mogen terecht aanzien worden als enig in hun soort en is zeker de modernste langsheen de kust. Een elektrische loopbrug is in het werkhuys Mekaniek gebouwd met een laadvermogen van 5.000 kg die alle te herstellen zware motoronderdelen in een minimum van tijd kan verplaatsen, waardoor een aanzienlijke besparing van werkuren wordt verwezenlijkt.

De werkhuizen zijn uitgerust met de modernste machines; alle wisselstukken van de motoren Bolnes, ABC, Lister,

Moës, KR pompen, zijn in het magazijn van de werkhuizen beschikbaar, en de leiding van het werkhuys staat steeds en voortdurend in kontakt met verschillende motorenfabrieken.

Volgende motoren- en elektrische installaties werden sedert het in bedrijf nemen der werkhuizen uitgevoerd bij het in de vaart brengen van nieuwe schepen of verandering aan anderen.

- O.141 «Don Bosco» Motor ABC, 300 PK, geplaatst.
- O.123 «Jami», Motor ABC 300 PK, idem.
- O.309 «J. Van Maerlant», Motor ABC, 300 PK, idem.
- Z.422 «De Ruyter», Motor Bolnes 250 PK.
- Z.597 «Jupiter», Motor Bolnes, 300 PK.
- Z.596 «De Zwerver», Motor Bolnes 300 PK.
- O.31 «Dennis», Motor Baudouin, 150 PK.
- N.106 «De Zeemanshoop», Motor Baudouin, 100 PK.
- C.628 «Eddy», Motor Baudouin, 150 PK.
- O.100 «Emilie», Motor Baudouin, 150 PK.
- N.800 «Duc in Altum», Motor Stork, 250 PK.

Koelinstallaties werden geleverd en geplaatst op volgende vaartuigen.

- Z.405 «Kamina»
- Z.444 «L'Avenir»
- Z.443 «Mercator»
- Z.592 «Hosanna»
- Z.496 «In aanbouw»
- Z.497 «In aanbouw»

Waar aanvankelijk gestart werd met 6 man zijn er nu reeds 35 werklieden werkzaam in de werkhuizen, waaronder verscheidene hun opleiding hebben gekregen bij de motoren Bolnes en ABC.

Verder werd gans de elektriciteit aan boord van die vaartuigen op een moderne wijze ingericht aan prijzen waarvan alle cliënten beseffen, dat ze zeer matig zijn.

Het gaat er voor die Coöperatieve in haar werkhuizen niet, om geld te winnen of te verliezen, maar om de coöperateurs te dienen en service te verlenen. Dit heeft zij zeer goed begrepen en al wie er werken laat uitvoeren, is er zeer tevreden teruggekeerd.



De meter, mej. Erna Vanderveen, ontvangt een geschenk uit handen van ir. J. Verhoest, terwijl scheepsbouwer J. Deweert belangstellend toekijkt. (Foto Roland)

Frans Van der Veen : vooruitstrevend man

Namens de Rederscentrale dankte P. Vandenberghé vervolgens de verschillende instanties en personen die door hun medewerking de bouw van deze prachtige aanwinst hebben mogelijk gemaakt en tevens lovenswaardige inspanningen doen om de Oostendse visserij op het peil te brengen van de jaren 'ertig toen Oostende aan de top stond van de Europese zeevisserij.

Hij bracht eveneens hulde aan hij tevens op pittige wijze een korte levensschets naar voor bracht.

Inderdaad, Frans Van der Veen werd in 1925 te St. Andries bij Brugge geboren en was 13 1/2 jaar, toen hij als schoolplichtige jongen reeds begon te varen om achteraf verschillende diploma's te behalen met grote onderscheiding en wel deze van motorist 500 PK en schipper 1e klas. Toen hij tijdens Frans Van der Veen die hij betitelde als een self-made man en van wie de oorlog in Engeland vertoefde

bewees hij daar eveneens op de Belgische en Engelse vloot een uitstekend zeeman te zijn. Hij huwde mejuffer Martinsen Henriette en vestigde zich na de oorlog te Oostende waar hij begon als motorist op de O. 93, nu N. 93 en vervolgens vaarde hij in die hoedanigheid op de O. 250 — O. 115 en de O. 283 vaarde hij gedurende ongeveer 3 jaar en kende er de goede haringseizoenen.

De O. 189 «Shamrock» is de 5de eenheid van een reeks vaartuigen welke hij sedert 1954 uitbaatte en wel als volgt de O. 184 «Erna», de O. 185 «Shamrock», de O. 188 «Erna». Tussenin heeft hij nog de O. 155 aangekocht en gedurende enkele maanden uitgebaat vooraleer tot de sloop ervan over te gaan.

Frans Van der Veen, mag onder al onze reders aanzien worden als een man met veel initiatief en durf, die op kranige wijze zijn rederij weet uit te baten.

De heer Verhoest, ingenieur van de Firma Deweert, overhandigde vervolgens in naam van de werf een mooi geschenk aan Mejuffer Erna Van der Veen als aandenken aan deze heugelijke plechtigheid.

Hiermee kwam het einde van deze plechtigheid en werd een toast uitgebracht op de vooruitgang en de bloei van de zeevisserij.

VISSERSVAARTUIG

MAAKTE GEVAARLIJKE SLAGZIJ

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N. 750 van reder-schipper Raymond Viaene, wonende te Lombardsijde beleefde een waar avontuur toen het aan de kaaimuur van de Nieuwpoortse vissershaven gemeerd lag. Bij laagwaterstand werd het achterschip letterlijk gelicht, terwijl het vaartuig opeens op een grote steenblok kwam te liggen, waardoor het in een hachelijke positie kwam.

Heel wat vakmanschap was er nodig, samen met tal van voorzorgen om het gevaarlijk slagzij ongedaan te maken.

In dit verband wordt er bij de vissers opnieuw gewezen op de gevaarlijke steenblokken die nog steeds de meerplaatsen gevaarlijk maken. Deze steenblok, vermoedelijk los geraakt door de huidige baggerwerken in de vissershaven, toont nogmaals aan dat het gevaar niet denkbeeldig is bij het meren in de Nieuwpoortse haven.

N

IN DE VISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE

Is dat een oplossing ?

Al de eigenaars van uit de vaart genomen schepen, hebben sinds enkele tijd een aanbevolen schrijven ontvangen vanwege de mijn-directie (die nochtans in deze gevallen niets te zeggen heeft), om bedoelde vaartuigen uit de schuilhaven weg te halen of doen halen. Natuurlijk wordt aan deze dringende aanmaning geen gevolg gegeven door de tetrokken reders. De logische reden is eenvoudig omdat die eigenaars met hun respectievelijke schepen geen blijf weten. Reeds jaren werd beloofd dat ze een gratis plaatsje zouden verkregen hebben in de «dars», maar daarvan is nooit iets terecht gekomen !

Nu heeft men niets beter gevonden dan die nutteloze vaartuigen, als 't ware op «een hoop te gieten» langs en rond de steigerkuisbanken. Het lijkt wel een vuilnisbelt van speelgoed in 't groot, als men die wrakken daar her-en-der ziet liggen.

Schilderachtig is het derhalve wel... maar praktisch gezien is het standpunt gans verschillend.

Maar is dat de oplossing ?

Als men ziet dat bepaalde schepen, zoals de N.704, de Z.321, de Z.507, de Z.745, de Z.406 en de vroegere Z.410 — die toch nooit meer in de vaart zullen komen — daar nu voor jaren nuttige plaatsen langs de steigerskuisbanken belemmeren en bezetten. Om maar niet te spreken van de Z.519, die zeker en vast nog veel schade zullen veroorzaken

Ons inziens, geeft het daarenboven de indruk van een zeer verwaarloosde boel. Net zoals de omgeving van de slipway (nog een prachtig geschenk van de overheid), maar daar is het uitzicht nog troostelozer. En zeggen dat de verlangde vismijn daar zal tegen aankomen.



SCHEEPSWERVEN

L. DEGRAEVE en ZOON

Werfkaai, Zeebrugge

**Nieuwbouw &
Herstellingen
van Houten &
Stalen Vissersvaartuigen**

TELEF : 540 84

BUREEL : HEISTSTRAAT 217, ZEEBRUGGE

WERKPLAATS : ZEEGEULSTRAAT - WERFKAAI, ZEEBRUGGE

(5735V)

ECONOSTO

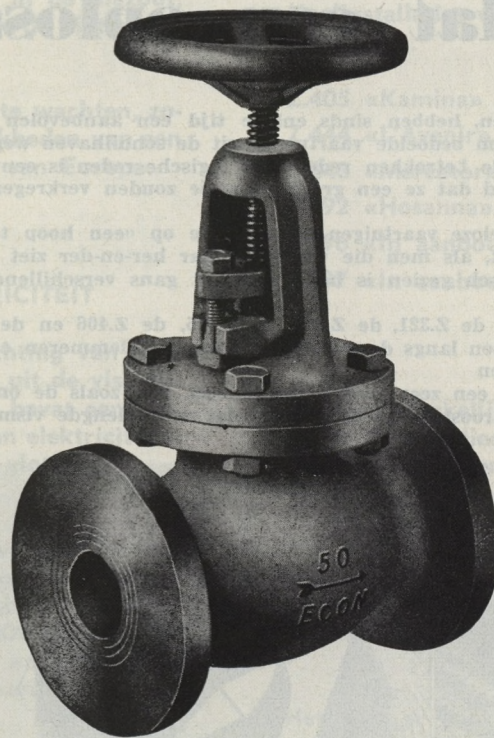
S.A.

Samberstraat 48

ANTWERPEN

**Toute la Robinetterie
pour service**

**MARITIME
&
INDUSTRIE**



ECONOSTO

N.V.

Samberstraat 48

ANTWERPEN

**Alle Robinetterie
voor :**

**SCHEEPSBOUW
&
INDUSTRIE**

(5736V)

Z.474 „Argo” gedoopt



Foto boven: de fiere bemanning met rechts reder Bonny Frans.
Foto onder: de nieuwe aanwinst, de Z.474 «Argo»

Met de regelmaat van een klok worden te Zeebrugge nieuwe vaartuige gedoopt. Zaterdag was het de beurt aan reder Bonny Frans om zijn Z. 474 «Argo» aan de genodigden voor te stellen en te laten bewonderen.

Het betreft hier eigenlijk geen nieuw vaartuig doch een stalen schip dat in 1963 te Kruispolder in Nederland werd gebouwd en dat vroeger de kenletters HA (Harlingen) 77 droeg.

Onder ruime belangstelling waaronder de familie, vrienden en kennissen, Waterschout B. Van Gelder, Vismijndirekteur Millet en aalmoezenier Cornillie doopte onderpastoor Steyaert uit Ruddervoorde het prachtig vaartuig en werd hij bijgestaan door de meter Martine Ghesquiere uit Brussel en peter Daniel Vermael uit Heist.

TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN

De Z. 474 «Argo», die met een bokkensysteem is uitgerust heeft

een bruto-tonnage van 47,50 sloopstons en een netto van 14,16 ton. De lengte over alles bedraagt 20,72 meter; de breedte 5,42 meter, de holte 2,10 meter en de diepgang 2,60 meter. De voortstuwing geschiedt bij middel van een Volvo-Penta motor van het jaar 1963 met een vermogen van 200 PK met een masson keerkoppeling verhouding 5/1. De schroef is van het merk Zaltbommel en heeft een doormeter van 1,30 meter. De visliet komt uit Bruinisse en draagt het merk van de firma Maaskant & Zoon.

Het visruim dat tweemaal vier bakken bezit kan ruim tweehonderd bennen vis bergen.

Aan boord bevinden zich nog twee dieptemeters, een richtingszoeker en een zender-ontvanger, geleverd door de firma AMRC uit Zeebrugge. De electriciteit bestaat uit een net van 24 volt met vier dynamo's waarvan drie gekoppeld aan de hoofdmotor en één aan de hulpmotor Lister Blackstone die een kracht van 4 1/2 PK heeft. Tevens bevinden zich nog 5 batterijen aan boord.

De capaciteit van de gasolietanks bedraagt 10.000 liter, de olietank 400 liter terwijl 4000 liter water aan boord kan genomen worden.

schipper-eigenaar Frans Bonny, motorist Albert Van Welden en matrozen Everaert Gaston en Maenhoudt Yvan, allen uit Zeebrugge.

DE BEMANNING

De bemanning van deze nieuwe Zeebrugse aanwinst bestaat uit

Aan reder en bemanning wensen wij rijke vangsten en vooral behouden vaart.

FH

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

— IN ZEE GAAN ZONDER BEWIJS VAN DEUGDELIJKHEID

— HET DODELIJK ONGEVAL AAN BOORD VAN DE O.348 „BRISTOL”

Dinsdag jl. kwam de Onderzoeksraad opnieuw bijeen onder het voorzitterschap van de heer Vandercruyssen. De heer Bentein vervulde het ambt van Rijkskommissaris.

Op de rol kwamen drie zaken voor, waarvan één, nl. het overboord slaan van stuurman Verburgh van de O.85 op 5 november van vorig jaar niet kon behandeld worden wegens afwezigheid van getuige Deconinck Julien.

UITVAREN ZONDER BEWIJS VAN DEUGDELIJKHEID

Een eerste zaak betrof het uitvaren van de Z.546 «Mayflower», zonder bewijs van deugdelijkheid. Hierbij werd schipper Warner Wilfried als betrokkene gedagvaard.

Deze laatste verliet met zijn vaartuig de thuishaven op 6 september van vorig jaar met aan boord een voorlopig bewijs van deugdelijkheid dat evenwel verviel op 12 september daaropvolgend. Gezien het vaartuig pas op 21 september opnieuw de thuishaven binnenliep was betrokken schipper volledig in gebreke. Op 25 september stak hij opnieuw in zee, steeds zonder geldig deugdelijkheidsbewijs. Hierbij beweerde hij dat hij vruchteloos de zeevaartinspektors had gezocht waarop de Rijkskommissaris hem wees dat het volstond de sekretaris van de zeevaartin-spektie te raadplegen. Schipper Warner beweert verder dat hij in zee stak op aanraden van zijn reder.

In zijn vordering wijst de Rijkskommissaris hem op het feit dat hij blijk gegeven heeft van een grote slordigheid en vraagt dan ook een schorsing van zijn brevet van schipper IJde klasse voor de duur van vijf dagen.

De Raad zal in een volgende zitting uitspraak doen

HET DODELIJK ONGEVAL AAN BOORD VAN DE O.348 «BRISTOL»

De Raad zet vervolgens de zaak verder betreffende het ongeval dat zich op 28 april 1965 voerde aan boord van de O.348 «Bristol», waarbij motorist-eigenaar Debusschere Gustaaf het leven verloor. De Raad hoort in deze zaak schipper Vincent Albert, die zeer ontroerd eerrelaas van de feiten weergeeft. Nieuwe elementen worden evenwel niet naar voor gebracht. Na verdachte kloppen gehoord te hebben in de machinekamer begaf hij zich naar de brug waar hij de motor verminderde. Ondertussen waren matrozen Maesen en Vanbillemont naar de machinekamer gelopen waar zij hun ongelukkige werkmakker aantroffen. Schipper Vincent bevestigt dat de kloppingen afkomstig waren van de doorgebroken riem van de winch maar dat men vroeger nooit enige moeilijkheid had ondervonden.

De Raad zal in een volgende zitting matrozen Maesen en Vanbillemont horen.

Voor
nieuwbouw
en
herstellingen
van
schepen

N.V.

**BELIARD-
MURDOCH**

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

Voor alle werkgevers welke onder het regime vallen van het Koninklijk Besluit van 18-2-60 wat betreft :

BESCHERM- EN BEROEPSKLEDIJ

Zoals :

- WATERDICHT VESTEN, BROEKEN, MANTELS, SCHORTEN
- STERK, ONKRIMPBAAR BLAUWGOED - WERKKLEDIJ „SANFOR”
- DE GROOTSTE KEUS RUBBERLAARZEN, VAN DE BESTE MERKEN
- PLASTIEK LAARZEN EN SCHOENEN : LICHT EN SOEPEL, ANTI-SLIP
- WERKHANDSCHOENEN IN PLASTIC, LEDER EN KATOEN
- PLASTIEK HELMEN VOOR HET BOUWBEDRIJF — LAARZEN MET STALEN TOPPEN

Eén adres :

PINTELON HENRI

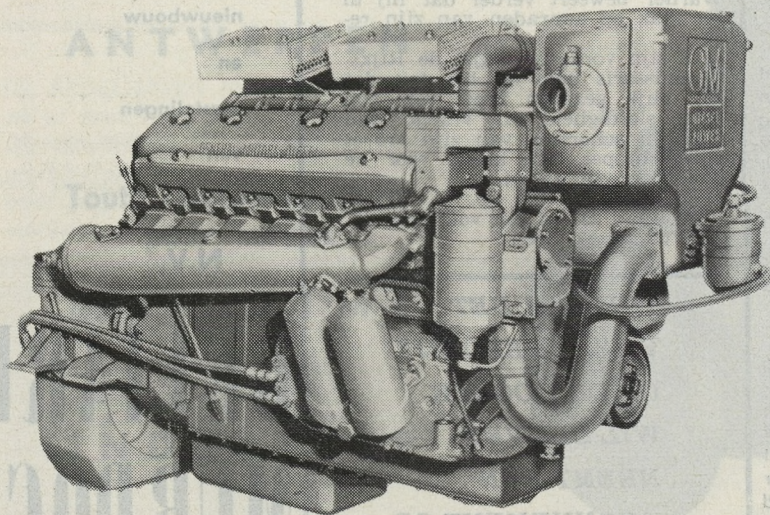
H. BAELSKAAL, 34, OOSTENDE — Tel. 747.79

— Bekijk niet onze prijzen — Bekijk de kwaliteit —

(5747V)

Eisen : talrijk !

Voor een binnenschip eist U :
een motor die bedrijfszeker en tevens zuinig is,
die hoge prestaties levert en een lange levensduur heeft,
die gemakkelijk af te stellen en te onderhouden is,
een motor die weinig plaats inneemt,
geen bijzondere installatieproblemen stelt
en waarvoor gespecialiseerde service
overal beschikbaar is.



**Antwoord :
uniek**



beantwoordt aan al die eisen
met een exclusieve serie scheepsmotoren
- enkelvoudige of dubbele -
in - lijn of in "V",
van 20 tot 2.800 pk.
Talrijke onderdelen zijn toepasselijk
op onze verschillende modellen.

**140.000.000 G.M. DIESEL PK's
zijn in dienst in de gehele wereld.**

Volledige inlichtingen worden U op aanvraag
vrijblijvend verstrekt door :

GENERAL MOTORS CONTINENTAL

Noorderlaan 75, Antwerpen

General Motors



DE NIEUWE INTERNATIONALE VISSERIJREGELINGEN

In het Staatsblad d.d. 5 maart 1966 verscheen de wet van 11 januari 1966 betreffende de bekrachtiging van volgende internationale regelingen.

- 1° Verdrag inzake visserij en bijlagen
- 2° Overeenkomst nopens overgangsrechten met betrekking tot het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland,
- 3° Overeenkomst nopens overgangsrechten met betrekking tot Ierland opgemaakt te Londen op 9 maart 1964.

Alsmede de wet van 21 januari 1966 houdende goedkeuring van het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, van de voorschriften en van de bijlagen, ondertekend op 17 juni 1960 te Londen.

De eerstgenoemde wet, slaat op het «Verdrag inzake visserij». Be-doeld verdrag is genoeg gekend. Herinneren we maar aan de uitbreiding van Britse en Ierse visserijzones de vóór enige maanden voldoende stof hebben doen opwaaien en die het gevolg van deze conventie zijn.

Het Verdrag dat te Londen op 9 maart 1964 na heel wat voorbereidende besprekingen werd ondertekend, is afgesloten tussen de regeringen van Oostenrijk, België, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Portugal, Spanje, Zweden, het Verenigd Koninkrijk, Groot-Brittannië en Noord-Ierland.

Het heeft tot doel een duurzaam visserijregime in te stellen en is voor onbepaalde tijd afgesloten.

Op basis van deze conventie verkrijgt de kuststaat het exclusief visserijrecht en jurisdictie tot 6 mijlen gemeten van de basislijn van zijn territoriale zee. Tussen de 6 en de 12 mijlen deelt de kuststaat het recht tot vissen met de andere ondertekenaars van de conventie wier schepen door het bevissen van deze zone een zg. «historisch recht» verworven hebben.

Dit historisch recht werd toegekend wanneer die andere verdragssluitende partijen konden bewijzen dat zij tussen 1 januari 1953 en 31 december 1962 gewoon zijn geweest de visserij in die zone uit te oefenen.

In alle andere gevallen dient buiten de 12 mijlen-zone gebleven. Naast bovenstaande principe, bepaalt het verdrag verder de wijze waarop rechte basislijnen en/of baai-afluitingslijnen mogen worden getrokken.

Verder dient genoteerd dat, indien een verdragstaat bepaalde visrechten zou toekennen aan een staat die geen partij is bij onderhavige conventie, deze visrechten automatisch ook aan alle verdragssluitende partijen zullen worden toegekend,

evenwel op voorwaarde dat die staat die geen deel uitmaakt van het verdrag, daadwerkelijk gebruik maakt van de hem toegekende rechten.

Dit regime geldt evenzeer wanneer een bepaald verdragland aan een andere verdragstaat een visserijrecht toekent waarop hij in principe geen aanspraak kon maken, omdat hij bv. geen traditionele visserijrechten kon doen gelden. Dit recht wordt in voorkomend geval automatisch ook aan alle andere verdragssluitende partijen toegekend.

Evenwel dient opgemerkt dat het verdrag een soort **veiligheidsclausule** bezit waarbij voorzien wordt dat een kuststaat, onder voorbehoud van goedkeuring door de andere verdragssluitende partijen, bepaalde gebieden kan uitsluiten van de toepassing van de principes hierboven vermeld, ten behoeve van de plaatselijke bevolking, en wel indien deze voor een zeer aanzienlijk deel afhankelijk is van de kustvisserij.

Aan de andere kant mag een bepaalde partij voor het geheel of 'n gedeelte van de 6 mijlenzone visrechten blijven verlenen aan een andere lidstaat wier vissers gewoon zijn geweest in dit gebied te vissen krachtens de zg. «voisinage» regelingen.

Tenslotte dient genoteerd dat onderhavig verdrag in niets het voortbestaan verhindert van speciale regimes inzake visserij, zoals bvb.:

- het regime der Staten die lid zijn van de EEG;
- het regime der Staten die lid zijn van de Benelux, enz.

De konventie voorziet vervolgens een overgangperiode.

Ter gelegener tijd werden de regelingen van deze overgangperiode medegegeeld.

Ter herinnering en voor alle nuttigheid geven wij hieronder deze omtrent de Britse en Ierse visserijzones weer.

I. DE BRITSE VISSERIJZONES

In de hieronder bepaalde gebieden die aan België als traditionele visserijgronden werden toegekend, mocht nog:

- a) tot op 3 mijl worden gevist: tot eind 1965 in de gebieden waar geen rechte basislijnen werden getrokken. Afstand te rekenen vanaf de laagwaterlijn.
Vanaf 1-1-1966 diende de zes-mijlengrens gerespekteerd.
- b) tot op 3 mijl: tot eind 1966, in de gebieden waar wél rechte basislijnen of baai-afluitingen werden getrokken. Afstand te rekenen vanaf deze basislijn of baai-afluitingslijn.
Met ingang van 1-1-1967 moet buiten de 6 mijl gebleven worden.
- c) Voor alle andere gebieden mag niet binnen de 12 mijlen-zone worden gevist.

Wij herinneren er aan dat de grenzen vanaf de laagwaterlijn worden berekend, evenwel met uitzondering van de gebieden waar rechte basislijnen of afluitingslijnen van baaien van meer dan 10 mijlen werden getrokken.

Wij hopen dat de reders en schippers deze op hun kaart reeds hebben aangebracht. De juiste opgave van de getrokken rechte basislijn of baai-afluitingslijn verscheen in het Visserijblad nr. 21 van 21 mei 1965.

I. Afbakening — Landmerken en richtingen

2. Vissoorten

ENGELAND en WALES

- | | |
|--|----------|
| 1) South Bishop Lighthouse-North-west | Bodemvis |
| 2) Straight Point Lighthouse-Zuid-cost | |
| 1) Selsey Bill-Zuid | Bodemvis |
| 2) Dungeness New Lighthouse-Zuid | |
| 1) Dungeness New Lighthouse-Zuid | Haring; |
| 2) North Foreland Lighthouse-Oost | bodemvis |
| 1) North Foreland Lighthouse-Oost | Bodemvis |
| 2) Cromer Lighthouse-Noord | |

SCHOTLAND en NOORD-IERLAND

- | | |
|-----------------------------------|----------|
| 1) Troup Head Lighthouse-Noord | Bodemvis |
| 2) Noss Head Lighthouse-Oost | |
| 1) Strathy Point Lighthouse-Noord | |
| 2) Butt of Lewis Lighthouse-Noord | Bodemvis |
| EILAND MAN | |
| 1) Chicken Rock Lighthouse-West | |
| 2) Douglas Lighthouse-Zuid-oost | Bodemvis |

De Britse wettekst bepaalt uitdrukkelijk dat hier onder «bodemvis» verstaan wordt, alle zeevis met uitsluiting van zalm, migrerende forel, makreel, haringachtigen (haring, sprot, pilchard, enz.) smelt, noorse steenboek, spiering, aal (paling), pieterman, schaaldieren en weekdieren (de vangst van pijlnktvis is wel geoorloofd).

II. DE VISSERIJZONES ROND IERLAND

De visvangst mag worden uitgeoefend:

- a) tot 31 december 1966: vanaf drie mijl rechttegenover en buiten de rechte basislijnen lopend van CARRICKAKIN - ACHILL ISLAND langs Slyne Head tot KERRY HEAD; na deze datum: vanaf zes mijl rechttegenover en buiten dezelfde rechte basislijn.
- b) tot 31 december 1966: vanaf drie mijl rechttegenover en buiten de rechte basislijn lopend van GREAT FOZE ROCK langs The Stags-Toe Head tot CARNMORE POINT; na deze datum: vanaf zes mijl rechttegenover en buiten dezelfde rechte basislijn;
- c) tot 31 december 1965: vanaf drie mijl rechttegenover de laagwaterlijn langs de kust lopend van WICKLOW HEAD over Howth Head tot BALLAGAN POINT — COUNTY LOUTH; na deze datum: vanaf zes mijl rechttegenover dezelfde laagwaterlijn.

Aan de hand van de Ierse wettekst dient in huidig geval door «bodemvis» verstaan te worden, alle species van zeevis die, bij volwassen ontwikkeling, tegen of nabij de zeebodem leven; in het bijzonder worden vermeld: griet, kabeljauw, zeepaling, schelvis, leek,

heilbot, leng, pladijs, rog, vleet, tong, tarbot en wijting.

Tenslotte weze vermeld dat de jurisdictie van de kuststaat binnen de 12 mijl van toepassing blijft op de vaartugten der verdragssluitende partijen die in deze zone mogen vissen.

Zo zijn de Belgische visserijzones onderworpen aan de Britse, respectievelijk de Ierse reglementering, inbegrepen deze welke betrekking heeft op de bescherming van de visstand, ingevolge de internationale verdragen op de «Overfishing» van 1946 en 1956, inzonderheid de aanbevelingen van de «Overbevissingen» commissie van 1965.

Een overeenkomst, waar wat de Britse visserijzones betreft, werd eveneens afgesloten tussen Groot-Brittannië en Noord-Ierland enerzijds en Frankrijk, West-Duitsland, Ierland en Nederland anderzijds.

Vóór wat de Ierse visserijzones betreft, werden eveneens Designation Orders uitgevaardigd waarbij de overgangsrechten zijn geregeld met, benevens België, eveneens Frankrijk, West-Duitsland, Nederland, Spanje en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië.

Tenslotte voorziet de konventie 'n arbitrage-instelling waaraan de eventuele geschillen tussen de partijen kunnen worden onderworpen.

De tweede genoemde wet, nl. deze van 21 januari 1966 is de bekrachtiging door de Belgische regering van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van mensenlevens op zee, van de Voorschriften en van de bijlage, welke werd ondertekend op 17 juni 1960 te Londen.

Het verslag van 1960 vervangt de gelijknamige konventie van 1948.

De grootste **WAARBORGEN**

*

De snelste **AFHANDELING**

*

De betrouwbaarste **ONDERVINDING**

*

vindt U bij

HULP IN NOOD

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE

Tel. (059) 716.89

NA BUREELTIJD :

P. Vandenbergh

Tel. (059) 725.23

Mw Valette

Tel. (059) 762.60

AGENTSCHAP „OOSTKUST”

J. DEROOSE

BONDGENOTENLAAN 57, HEIST

Tel. (050) 517 40

AGENTSCHAP „WESTKUST”

HAVENSTRAAT, 6, NIEUWPOORT

Tel. (058) 233.74

De beste verzekering voor vissersvaartuigen

M E T

HET GROOTSTE AANTAL VERZEKERDE VAARTUIGEN DER KUST

MEER DAN 60% VAN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT

GEEFT KREDIET AAN LEDEN VOOR NIEUWBOUW

BANK :

OOSTENDSE KREDIETBANK OOSTENDE

H.R. 11.151

P.C.R. 812.89

Berichten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

RECEPT VAN DE WEEK

SLA VAN GEROOKTE HARING

De basis van de bereiding is gerookte haring en dit koud schoteltje kan U het ganse jaar bereiden.

Van gerookte haring snijdt U zelf de filets ofwel koopt U deze gebruiksklaar bij de vishandelaar.

U voorziet voor 4 personen :

- 4 gerookte haringen of 8 filets
- 2 eetappels
- 2 aardappelen of ongeveer 250 gr.
- 1 lepel gehakte peterselie
- kervel en dragon
- 1 citroen
- 1 lepel azijn, 2 lepels olie
- peper, zout
- enkele blaadjes kropsla

Bereiding :

In de eerste plaats snijdt U de aardappelen in teerlingen en U kookt ze gaar in gezouten water met een scheutje azijn.

De gare aardappelen laten afkoelen. De appels schillen en eveneens in teerlingen snijden. De stukjes met citroensap vermengen zodat ze niet zwart worden. Tenslotte de haringfilets in teerlingen snijden en de drie ingredienten met elkaar vermengen.

Het geheel afmaken met de gehakte peterselie, kervel en dragon. Op smaak brengen met peper, zout, olie en azijn.

De haringsla op een schotel schikken en omringen met enkele sla blaadjes.

GEVULDE POMPELMOES

Is een toepassing van de voorgaande bereiding.

Twee pompelmoezen in de breedte in twee snijden en het vlees Het pompelmoesvlees in stukjes snijden en samen met kleine teerlingen van tomaat en rauwe wortel bij de besproken haringsla vermengen. Hier mag de olie en de azijn vervangen worden door enkele lepels stevige mayonnaisesaus.

In de ledige vruchtenpel wat gesneden latuw schikken en de gemengde sla er in aanbrenge. Het geheel versieren met door-gewreven hard gekookt ei en wat gehakte peterselie. Zeer fris opdienen.

AANSLUITING BIJ DE PROPAGANDAVARENIGING VOOR MEER VISVERBRUIK

De bijdragen om als lid bij de Propagandavereniging voor meer Visverbruik aangesloten te worden, zijn als volgt vastgesteld voor 1966 :

- kleinhandelaars en leurders : 250 fr.
- groothandelaars, invoerders en visverw. nijverh. 1000 fr.
- nevenbedrijven 2.500 fr.

NEVENBEDRIJVEN

- S.C.A.P. Oostende
- Hulp in Nood, Oostende
- Nieuwsblad van de Kust, Oostende
- S.A.I.T. Brussel

PRODUKTIE

- O.V.A., Oostende

VISVENTERS

- L. Billiau, Bredene
- Gallin I., Oostende
- Beroepsvereniging der visventers (dhr. Gekiere)

GROOTHANDELAARS, VISVERW. NIJVERH. & INVOERDERS

- F. Van Leeuwen, Aarlen
- PVBA Naert, Zeebrugge
- Huysseune-Isbled, Nieuwpoort
- Vanden Abeels, Brugge
- Huysseune, Zeebrugge
- Quickfish, Oostende
- H. Franckaert, Antwerpen
- L. Van Hemelrijck, Mariakerke-Gent
- Verleye, Oostende
- Constandt, Oostende
- Parlevliet, Drongen
- Hubrechs, Oostende

VISKLEINHANDELAARS

- | | |
|---|--|
| — Vishandel Caroline, Oostduinkerke | — De Wilde, St. Niklaas |
| — Poissonnerie Pylser, Oostduinkerke | — Trouckens, Aarschot |
| — Poissonnerie Robsim, Braine-l'Alleud | — Velghe, De Panne |
| — Poissonnerie Leirman, St. Joosten-Noode | — Lenaers, Luik |
| — Poissonnerie Van Dessel, Brussel | — Van Weerst, Gent |
| — Vishandel Zeebroeck, Aalst | — Wittevrongel, Aalter |
| — Poissonnerie Sellenne, Herve | — Matthys - Tavernier, Oostrozebeke. |
| — Poissonnerie R. Fauconnier, Luik | — V. Van Damme, Deinze |
| | — Fourez, Morlanwelz |
| | — De Been, De Panne |
| | — Lefefer, Brussel |
| | — A. Possenier, Brussel |
| | — Beroepsvereniging voor viskleinhandelaars, Antwerpen |

Door de aansluiting zijn de leden van de beroepsvereniging voor viskleinhandelaars te Antwerpen

pen automatisch aangesloten lid van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik.

Deze zijn :

- 1 Bel-Peters Jan, Jezusstraat 33, Antwerpen
- 2 Bogaert - De Ridder, L., Lange Lobroekstraat, Antwerpen
- 3 Blomme Maria, Verschansingstraat 11, Antwerpen
- 4 Bott Eugene, Isabellalei 33, Antwerpen
- 5 Bussens Willem, Jacob Jordaanstraat 66, Antwerpen
- 6 Corrijnen - Coppens, M., Lange Zavelstraat 49, Antwerpen
- 7 Custers Gerard, Isabellalei 132, Antwerpen
- 8 De Beucker August, Mercatorstraat 36D, Antwerpen
- 9 De Ceuninck André, Rotterdamstraat 2, Antwerpen
- 10 De Maesschalck Louis, St. Bernardsesteenweg 185, Antwerpen
- 11 De Pré Frans, Scheldestraat 19, Antwerpen
- 12 De Nijm Alois, Goede Hoopstraat 16, Antwerpen
- 13 De Volder Kamiel, Brederodestraat 109, Antwerpen
- 14 Dierckssens Henri, Provinciestraat 202, Antwerpen
- 15 Forceville Jules, Klapdorp 81, Antwerpen
- 16 Dockx Th., Lange Doornikstraat 14, Antwerpen
- 17 Govaerts Leo, Lange Lozannestraat 284, Antwerpen
- 18 Govaerts Pieter (voorzitter), Verdussenstraat 58, Antwerpen
- 19 Guetens Felix, Abdijstraat 8, Antwerpen
- 20 Kesteloot Karel, Brederodestraat 54, Antwerpen
- 21 Maes Raymond, Lange Beeldekenstraat 310, Antwerpen
- 22 Pauwels Jan, Rotterdamstraat 4, Antwerpen
- 23 Redig Louis, Vestingstraat 45, Antwerpen
- 24 Segers-Palinckx Jeanne, Scheldestraat 90, Antwerpen
- 25 Stordeur Alfons, Prinsesstraat 34, Antwerpen
- 26 Triki-Beckers, M., Bresstraat 23, Antwerpen
- 27 Tompeniers Louis, Lange Lozannastraat 74, Antwerpen
- 28 Van der Kraats, Mees, Klapdorp 11, Antwerpen
- 29 Van Eeckhoven Jean, Diepestraat 91, Antwerpen
- 30 Van Lekens Jef, Hof ter Bekestraat 40, Antwerpen
- 31 Van Overstraeten R., Hoogstraat 10, Antwerpen
- 32 Vercammen René, Schrijnwerkerstraat 25, Antwerpen
- 33 Lust J., Lange Zavelstraat 105, Antwerpen
- 34 Verelst Constant, Bredestraat 34, Antwerpen
- 35 Vermeylen Frans, Hoogstraat 77, Antwerpen
- 36 De Preter Leon, Lange Kievitstraat 52, Antwerpen
- 37 De Belder mevr., Turnhoutsebaan 50, Borgerhout
- 38 De Winter José, Turnhoutsebaan 374, Borgerhout
- 39 Michiels-Gallé, G., Poststraat 12, Borgerhout
- 40 Nijs Jules, Montgomeryplein 17, Borgerhout
- 41 Boddaert Clotilde, Hanendreef 132, Brasschaat
- 42 Kwanten M., Zegeplaats 3, Brasschaat-Polygone
- 43 Huismans M., Van der Hautteslei 4, Deurne
- 44 Sijsmans W., Confortalei 167, Deurne N.
- 45 Lauwers M., Ten Weckhovenlei 274, Deurne N.
- 46 Lenaerts J., Lode Selbaan 57, Deurne C.
- 47 Dujardin M., Steenstraat 25, Ekeren
- 48 Poppe Maria, Boomgaardstraat 288, Berchem
- 49 Schroyens Henri, Statiestraat 113, Berchem
- 50 Schroyens Louis, Drie Koningenstraat 85, Berchem
- 51 Van Dijk Is., Drie Koningenstraat 102, Berchem
- 52 Eggers Henri, Kapelstraat 54, Hoboken
- 53 De Bel Antoine, Hendriklei 45, Hoboken
- 54 Dellaye Leopold, Kapelstraat 14, Hoboken
- 55 Werner-Vande Vijver, Jeanne, Krekelstraat 94, Hoboken
- 56 Pauwels Jos, Statiestraat 19, Kapellen
- 57 Reynen Walter, Hoespaan 105, Kapellen
- 58 Van Look L., Dorpstraat 70, Kapellen
- 59 Scholler Rik, Vismarkt 7, Lier
- 60 Rabraeken Jean, Bredabaan 284, Merksem
- 61 Morel Theodoor, Van Roiestraat 9, Merksem

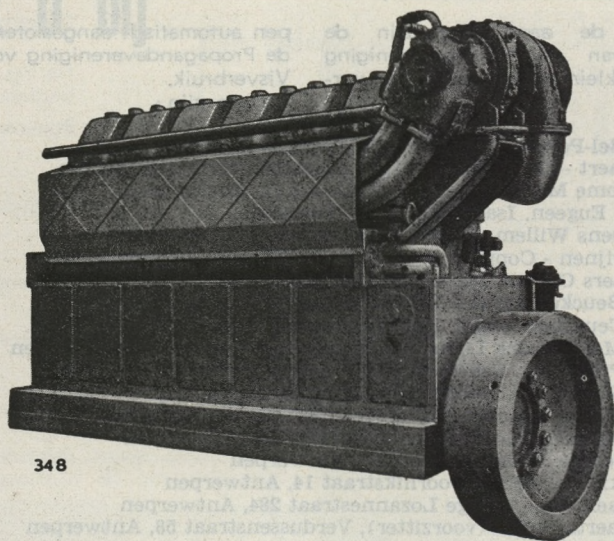
CATERPILLAR

GEDEP. MERK
VERTROUWBARE SCHEEPSDIESELMOTOREN

TOT 775 PK. IN DOORLOPENDE DIENST

MET KEERKOPPELING OF MET VERSTELBARE SCHROEF

TRECO n.v. OVERIJSE - TEL. 02/57 76 10



348

ACEC-CARELS

Scheeps-dieselmotoren

van 500 tot 30.000 PK

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

Algemene vertegenwoordigers van de
ACEC-CARELS DIESELMOTOREN

R. BAUWENS & C°

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

ACEC



ATELIERS
DE CONSTRUCTIONS
ÉLECTRIQUES
DE CHARLEROI S.A.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD

M·A·N

Diesel Motoren.

SLANZI

Diesel Motoren (luchtgekoeld)



Brandweer materiaal.

Enz...

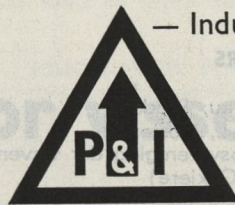
POWER & INDUSTRY

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

Van Meterenkaai, 4 Antwerpen

Tel (03) 32.10.23/32.11.38.

- Scheepsmotoren.
- Stationnaire motoren.
- Electrogeen groepen. - Pompgroepen enz...
- Uitrustingsmotoren.
- Brandweeruitrustingen voor Raffinaderijen en Chemische Nijverheid Fire Fighting boats enz...
- Industrieel Materiaal.



Kwaliteitsteken!

ENKELE REFERENTIES AAN DE KUST :

Hektreiler « Narwal » Z.565 — Sleepboot « Brugge »
Vissersvaartuigen N.788 — Z.161 — Z.538 — Z.563 — Z.599 —
Z.575 — Z.578

AGENT IN OOSTENDE :

Industrielle des Pêcheries Slipwaykaai, 2

AGENT IN ZEEBRUGGE :

Fa. Crombez en Fockenier, Werfkaai, 43

- 62 Pelemans Guillaume, St. Franciscusplein 2, Merksem
 63 Pelemans Leon, Laaglandlaan 24, Merksem
 64 Verhaest J., Lebaudystraat 27, Merksem
 65 Wuyts Jan, Oude Barrelei 103, Merksem
 66 Van Wichelen Willy, Antwerpsesteenweg 58, Oude God
 67 De Rijck I., Antwerpsestraat 217, Mortsel
 68 Hellemans J., Mechelsesteenweg 13, Kontich
 69 Keldermans Jan, Churchillaan 12, Schoten
 70 Keldermans Jules, Paalstraat 108, Schoten
 71 Van der Heyden W., Kuipersakkerstraat 49, Schoten
 72 Baan, Cor, Brugstraat 173, St. Job in 't Goor
 73 Van Roey Leon, Gasthuisstraat 73, Turnhout
 74 Van Breedam Willem, De Naeyerplein 9, Willebroek
 75 Van Huffelen Jos, (schatbewaarder), Heistraat 65, Wilrijk
 76 Baillyu-Raes E., Koolmijnlaan 9, Beringen
 77 Verhoeven Jan, Einderpad 3, Lommel
 78 Geerts L., Turnhoutsebaan 69, Deurne C.

SEMINARIEDAG VOOR HOTELIERS TE DURBUY

Op donderdag 10/3 II., richtte de Propagandavereniging voor meer Visverbruik in samenwerking met de «Chambre des Métiers et Négoce» van de Provincie Luxemburg, een seminariedag in voor hoteliers over visbereidingen.

Deze hoteliers waren een ganse week in studie en vervolmaking in het hotel des Roches te Durbuy verenigd, en van deze gelegenheid heeft de Propagandavereniging voor meer Visverbruik gebruik gemaakt om een volledige dag in het teken van de zeevisserijproducten te stellen. In de voormiddag gaf dhr. J. Van Hal, algemeen sekretaris van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik een uiteenzetting over de rol van hotelier in het kader van de campagne welke onze vereniging voert ter verhoging van het visverbruik. Tevens behandelde hij de verse vissoorten, transport en

bewaringsmogelijkheden. In de namiddag behandelde hij de verschillende vormen van verwerkte vis. Dhr. Peere, leraar aan het Stedelijk Hoger Technisch Instituut, Handel en Nijverheid, verzorgde de keukendienst en leerde de aanwezigen heel wat inzake bereidingen. Navolgende deze demonstraties werden gedemonstreerd: een vissoep, kabeljauw op z'n vlaams, haring a la russi, zeeduivel in korstdeeg, griet S.T.I.O., verder het bakken en pocheren van vis in het algemeen plus daarbij nuttige tips.

De ± 60 aanwezige hoteliers hebben deze demonstraties met de meeste belangstelling gevolgd.

Dhr. Hector, Voorzitter van de «Chambre des Métiers et Négoce», van Aarlen, heeft toegegeven dat deze dag in het teken van de zeevisserijproducten het hoogtepunt was van de hoteliersdagen.

De wereld der zeevissen (I)

J. Van Broeck, Directeur van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik

B. Groep 2: De Anguilliformes (Apodes)

Het lichaam van de soorten welke hiertoe behoren is langwerpig en zijdelings samengedrukt. De huid is dik en heeft geen schubben, en indien toch zijn ze niet zichtbaar. De rug, staart en aarsvin zijn aan elkaar verbonden en vormen aldus één franje. De borstvinnen zijn kort en de buikvinnen ontbreken. De vinnen hebben geen stekels. De kieuwopening is klein. Een open buis verbindt de zwemblaas met de slokdarm.

We onderscheiden navolgende families:

a. De Anguillidae:

De Anguillidae hebben een lang, cilindervormig lichaam, hetwelk achteraan een weinig zijdelings samengedrukt is. De buikvinnen ontbreken en de rug- staart- en aarsvin zijn in feite één doorlopende vin. De mond is gespleten. Ze hebben kleine tandjes en een gematigde

kieuwspleet. De schubben zijn klein en zijn min of meer verborgen in de huid.

Tot Anguillidae behoort de PALING.

b. De Congridae:

De kenmerken van deze vissoorten zijn dezelfde als deze van de vorige familie, maar kunnen hieraan onderscheiden worden door het totaal ontbreken van schubben bij de congridae, terwijl bovendien het bovenste kaakbeen vooruitspringt.

Hiertoe behoort de KONGERAAL.

C. Groep 3. De Beliniformes

De vorm van de soorten tot deze groep behorende is zeer lang uitgerokken. De vinnen hebben geen stekels. De lobben van de staartvin zijn gelijk. De schubben zijn cycloïde. De zwemblaas is niet met het spijsverteringsorgaan verbonden. De zijdelingse lijn ligt laag.

Tot deze groep behoort de familie der **Scomberosocidae**. De kaak-

beenderen van de bek zijn ver uitgetrokken. De rug- en aarsvin staan ver achteruit. De schubben zijn zeer klein. De eieren zijn bedekt met draadjes waarmee ze zich aan de rotsen of aan zeewier vasthechten. Tot deze familie behoren de GEEP en de MAKREEL-GEEP.

D. Groep 4: De Gastérostéiformes

Tot deze groep behoort de familie **Gastérostéidae**. Het lichaam van deze soorten is langwerpig en zijdelings samengedrukt, bedekt met beenderige plaatjes. Ze leven meestal in zoetwater, maar sommige soorten komen toch voor in het Kanaal en de Atlantische Oceaan. Ze hebben twee rugvinnen waarvan de eerste bestaat uit een rij aleenstaande stekels. De rug- en aarsvin zijn zacht. Voor de aarsvin bevindt zich een stekel. De kop heeft een min of meer lange snuit. De tanden zijn klein en de kieuwspleet is groot.

Tot deze familie behoort de ZEESTEKELBAARS.

E. Groep 5: De Mugiliformes

Deze soorten zijn gemakkelijk te herkennen aan het lichaam dat spilvormig is. We onderscheiden volgende families:

a. De Atherinidae

Het lichaam is spilvormig en lichtjes samengedrukt bovenaan. Wanneer de mond gesloten is bemerkt men een schuine spleet. De eerste rugvin heeft 6 à 9 stralen. De schubben zijn cycloïde. De zijdelingse lijn is moeilijk zichtbaar. Hiertoe behoort de NOORSE SPIERING.

b. De Mugilidae (familie van de herder)

Het lichaam van deze soorten is langwerpig en zijdelings samengedrukt. De mond is klein met kleine tanden. De kop is langs boven afgeplat.

Ze hebben twee rugvinnen welke ver van elkaar staan. De eerste rugvin heeft vier stralen. De aarsvin is kort. De staartvin is sikkelvormig. De snuit is kort en afgerond. De kieuwspleet is groot. De schubben (cycloïde) zijn groot. De zijdelingse lijn is weinig zichtbaar.

Tot deze familie behoort de HERDER.

F. Groep 6: De Gadiformes

Deze groep wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van zachte vinstralen. Het lichaam is langwerpig met goed ontwikkelde kop.

Hiertoe behoort de familie der **Gadidae**.

Het lichaam van de soorten welke in deze familie geklasseerd worden is ongeveer langwerpig, een weinig zijdelings afgeplat. De mond is groot en bij sommige soorten komen één of meer baardvezels voor. Alnaargelang de vissoort zijn er één, twee of drie rugvinnen. Tot deze familie behoren de KABELJAUW, SCHELVIS, STEENBOLK, WIJTING, KOOLVIS, VLASWIJTING, HEEK, het LOMPJE, de LENG en de LOM.

G. Groep 7: De Pleuronectiformes (platte vissen)

Het lichaam van de Pleuronectiformes is assymetrisch en zeer sterk zijdelings afgeplat. De kop is eveneens assymetrisch ontwikkeld en de twee ogen liggen langs dezelfde kant. De rugvin is langwerpig, evenals de aarsvin welke meestal uit zachte stralen bestaat.

De borstvinnen bevinden zich op beide zijden en zijn van ongelijke grootte. De mond is afgerond.

De platte vissen leven meestal op zand- of slijkachtige bodems, waarin ze zich zelfs soms verstoppen. Wanneer ze op rotsachtige bodems leven kunnen dezelfde kleur aannemen van de bodem en zich aldus camoufleren. De ogen bij de larven bevinden zich aan beide zijden van de kop en de larven leven ook niet op de bodem. Slechts na een bepaalde periode verplaatst zich het oog.

Tot deze groep behoren de volgende families:

a. De Bothidae (familie van de tarbot)

Bij de vissoorten van deze familie staan de ogen op de linkerzijde. De rugvin is niet stekelig en komt tot op de kop. De buikvinnen hebben 6 stralen. De mond bevindt zich aan het uiteinde en de tanden zijn klein. Het onderste kaakbeen is vooruitspringend. De schubben (cycloïde) of (Aenoïde) zijn klein. Tot deze familie behoren de TARBOT, GRIET en DUNNE SCHARRETONG.

b. De Engraulidae:

Deze soorten zijn gemakkelijk herkenbaar aan de zeer grote mondspleet. Het bovenste kaakbeen is vooruitspringend. Tot de Engraulidae behoort de ANSJOVIS.

c. De Salmonidae:

Het lichaam van deze soorten is langwerpig en zijdelings platgedrukt. Ze hebben twee rugvinnen, waarvan de eerste straalachtig is en de tweede vetachtig. De schubben zijn klein (cycloïde) en zijn op de kop niet aanwezig. Ze hebben een grote mond met sterke tanden. De kieuwspleet staat breed open. Ze leven voor het grootste gedeelte in zoet water. Tot deze familie behoort de SPIERING.

Zij hadden pech ...

Aanvaring in schuilhaven

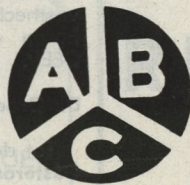
Bij het verhalen in de schuilhaven kwam de Z. 540, Savels Louis, terecht tegen het yacht Kontiki II.

In de schuilhaven werd bij het verhalen door de Z. 400, schipper Vandierendonck Leopold, schade toegebracht aan de Z. 439. Daardoor werden 4 bovenstutten aan stuurboordzijde gespleten.

INTERNATIONALE VISSERIJBEURS

VAN 19 TOT 27 - 3 - 1966

DE MOTORENFABRIEK

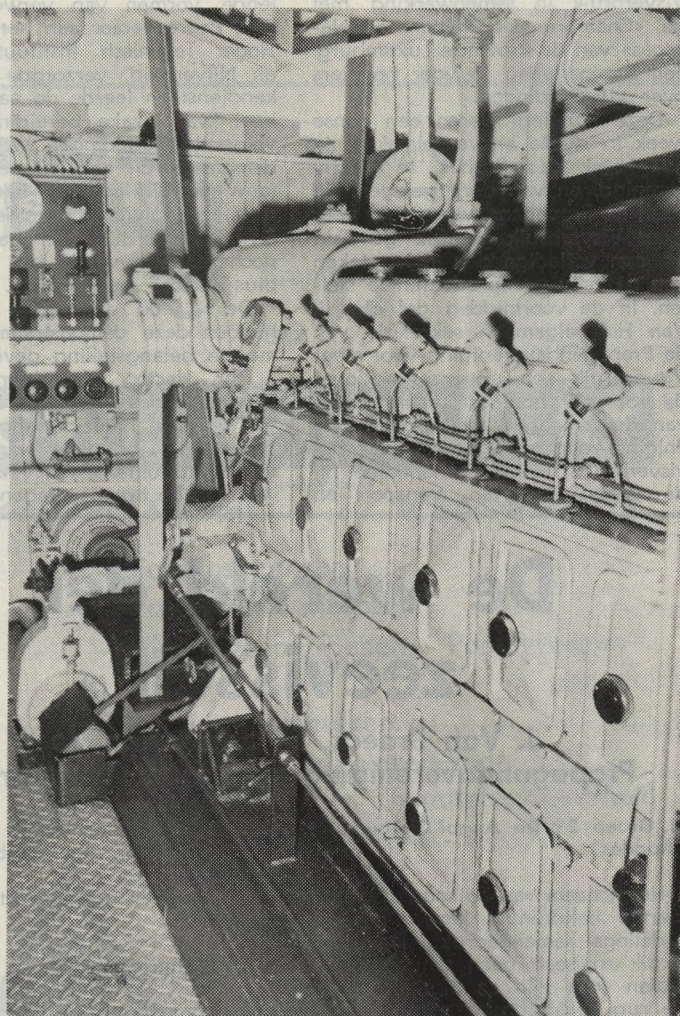
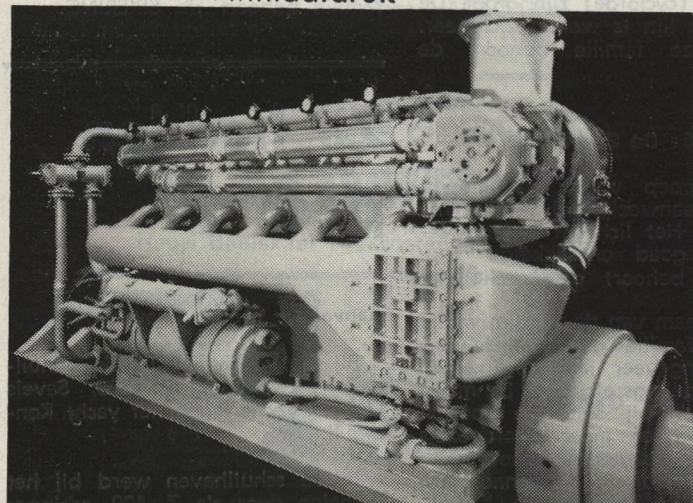


IS VERTEGENWOORDIGD



eig. J. VAN TORRE — HEIST

MAANDAG, 21 MAART, om 15 uur,
in het Restaurant van de Visserijbeurs
KONFERENTIE door de Heer **MALLIEU,**
ing. van de Cie. Ind. **BROWN BOVERI**
en handelend over motoren met verhoogde
luchtinlaatdruk



6MJS - 150 pk - 1650 t/m.
in het schip „Z.22”

De verbluffende uitbatingsbesparingen welke de voornaamste eigenschap vormt van de A.B.C.-motor, wordt bekomen door een gering brandstofverbruik, door een minieme slijtage der organen, door een zeer beperkt onderhoud.

De A.B.C.-motor- is betrouwbaar en rentabel.

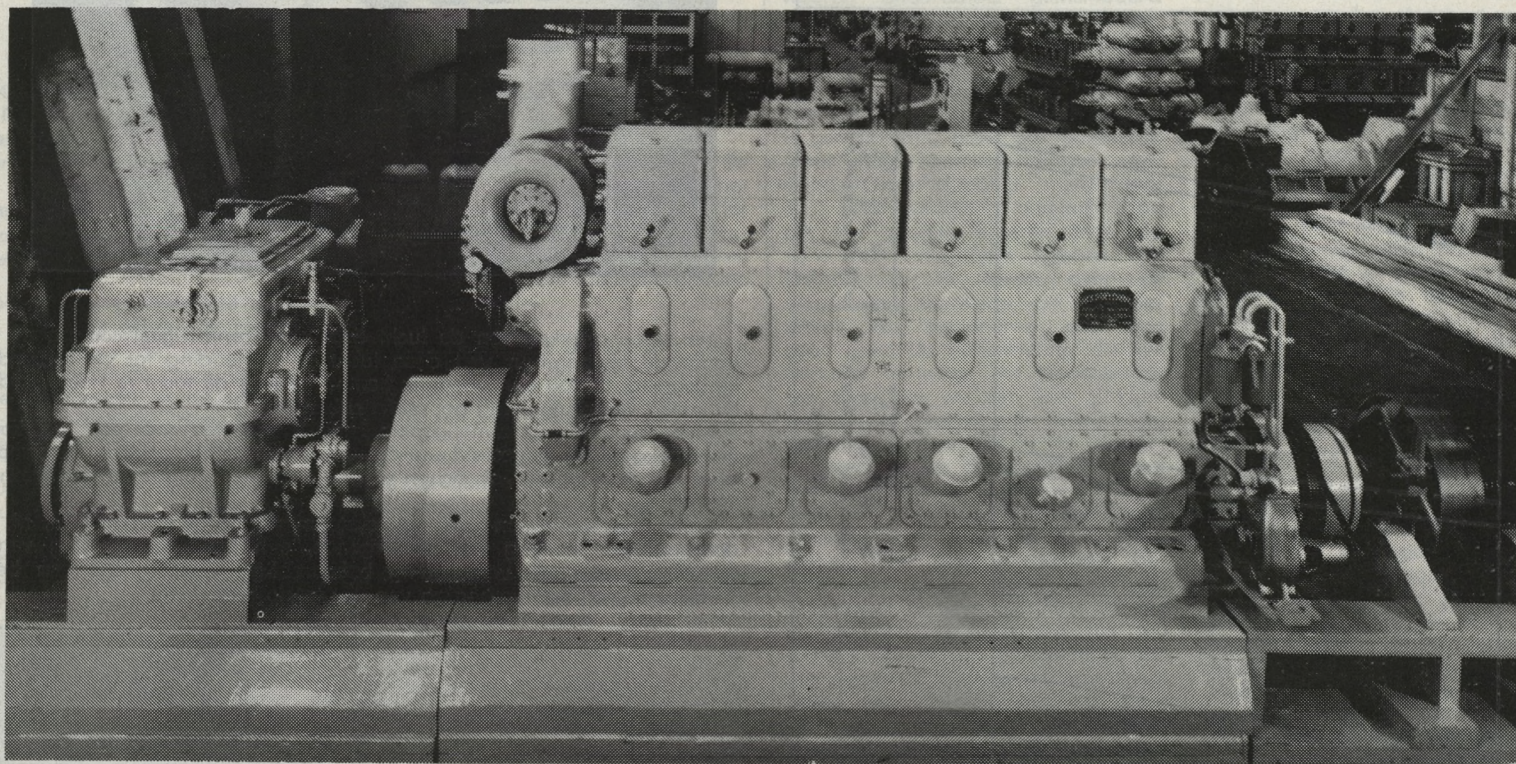
ANGLO BELGIAN COMPANY N. V.

Tel. 09/23 45 41

Wiedauwkaai 35, GENT

EEN NIEUW TYPE A.B.C. MOTOR

door Ir. Albert Mataigne



De ANGLO BELGIAN COMPANY maakt gebruik van de uitzonderlijke gelegenheid geboden door de Internationale Visserijbeurs, om haar talrijke vrienden en klanten in de visserij de motor 6MDXC voor te stellen.

Dit type wordt slechts vervaardigd in twee modellen, nl. 6 en 8 cilinders.

Er dient onderlijnd dat het hier niet om een volledig nieuw type gaat, maar wel om de verbeterde versie van de motor MDXS. Gebruik makend van de ondervinding met de motor MDXS, waar de luchtanvoer geschiedt onder lage druk, heeft de A.B.C. deze graad van drukvulling opgevoerd tot 75 %.

Het is begrijpelijk dat al deze verbeteringen aan de motor zijn aangebracht teneinde zijn prestaties belangrijk te verhogen. Ten titel van voorbeeld zijn in de hierna volgende tabel enkele karakteristieken opgenomen voor de draaisnelheid van 600 t/m.

	6MDXC	8MDXC
Vermogen «A» effectief en in doorlopend bedrijf, volgens DIN 6270, voor een graad van drukvulling van 60 %	600 pk.	800 pk.
75 %	655 pk.	875 pk.
Specifiek brandstofverbruik bij 4/4 belasting, voor een graad van drukvulling van:		
60 %	158 gr/pk/u.	156 gr/pk/u.
75 %	160 gr/pk/u.	158 gr/pk/u.
Smeerolieverbruik per uur	600 gr.	800 gr.
Uitlaatgastemperatuur bij 4/4 belasting voor:		
60 %	400° C	400° C
75 %	415° C	415° C

Er dient op gewezen dat de draaisnelheid van 600 t/min. geenszins een maximum bedraagt, aangezien de motoren 6MDXC en 8MDXC normaal in doorlopend bedrijf werken aan 750 t/min. waarbij de volgende vermogens ontwikkeld worden:

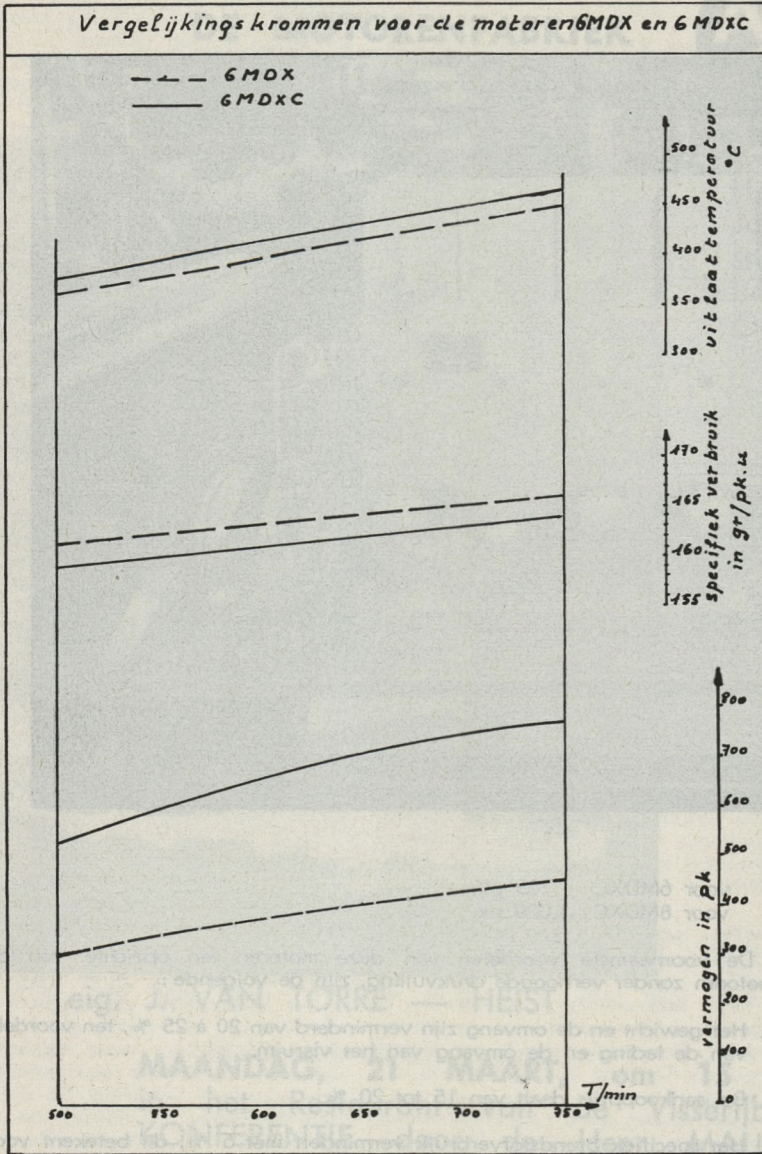
voor 6MDXC: 765 pk.
voor 8MDXC: 1.020 pk.

De voornaamste voordelen van deze motoren ten opzichte van de motoren zonder verhoogde drukvulling, zijn de volgende:

1. Het gewicht en de omvang zijn verminderd van 20 à 25 %, ten voordele van de lading en de omvang van het visruim.
 2. De aankoopprijs daalt van 15 tot 20 %.
 3. Het specifiek brandstofverbruik vermindert met 5 %, dit betekent voor een jaarlijks gebruik van 6000 uren een brandstofbesparing van respectievelijk:
30.000 à 32.000 liter voor de motor 6MDXC.
40.000 à 42.000 liter voor de motor 8MDXC.
 4. Het verbruik van smeerolie is praktisch gedaald met 50 %, hetgeen terug voor 6000 uren per jaar een besparing meebrengt van 4000 liter voor de motor 6MDXC en 6000 liter voor de motor 8MDXC.
- De inspanning tot het verbeteren van de motor werd vooral gericht op het verhogen van de kwaliteit der materialen en de nauwkeurigheidsgraad van afwerking en dit in het bijzonder voor volgende organen:
- a) De kwaliteit van de **krukas** is gestegen zowel wat betreft het materiaal als de hoge graad van afwerking bereikt bij het slijpen.
 - b) Het versterken van het **onderblok** door het bijvoegen van versterkingsribben en het aldus verwezenlijken van een uiterst stijve kistvorm.
 - c) De **lagerschalen van de drijfstaag**, uitgevoerd in CUPRO-LOOD worden bewerkt op de definitieve speling en gemonteerd zonder schrapen.
 - d) Dank zij het uitkoteren in één bewerking van de krukaslagering en dit op een speciale kotterbank, zullen de **krukaslagerschalen** in CUPRO-LOOD eveneens bewerkt worden op de definitieve speling en zonder schrapen gemonteerd worden.
 - e) De **graad van drukvulling van 75 %** wordt bekomen door aan de turbo-compressor Brown Boveri een luchtkoeler aan te bouwen. Deze luchtkoeler koelt de naar de cilinders aangevoerde lucht tot op 50° C. door middel van water.

Er dient onderlijnd dat het opvoeren naar 75 % drukvulling geenszins de limiet uitmaakt voor het vermogen van deze motoren, welke aan zeer strenge en langdurige proeven werden onderworpen met 100 % drukvulling.

De 75 % drukvulling laat dus een zeer ruime veiligheidsmarge.



Het bovenstaande diagramma illustreert de vergelijking der vermogens, het brandstofverbruik en temperatuur der uitlaatgassen voor een motor 6MDXC met 75 % drukvulling.

Dient hier vooral opgemerkt het zeer kleine verschil tussen de uitlaatgastemperatuur voor de 2 motoren.

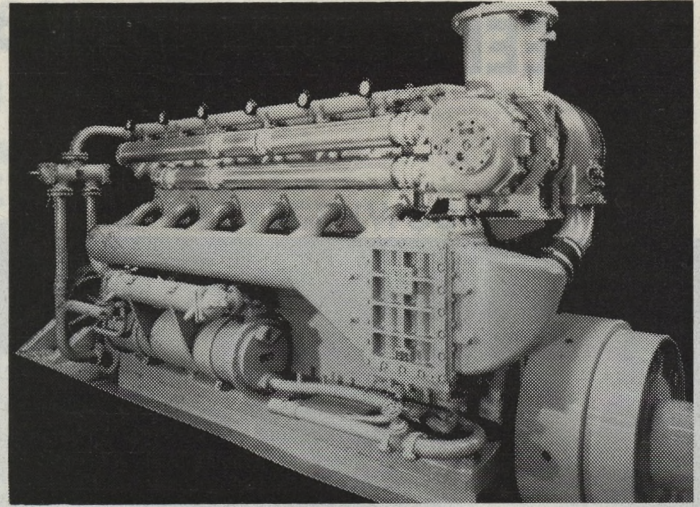
Dit verschil is gemiddeld 15° C. bij volle belasting voor alle snelheden van de motor tussen 500 en 750 t/m.

Dit is primordiaal aangezien de temperatuur van de uitlaatgassen een zeer belangrijk criterium uitmaakt voor de goede gang van de motor.

De thermische belastingen zijn dus enkel met 3 % gestegen voor een stijging van het vermogen van 75 %.

Dit merkwaardig resultaat is te danken aan de verhoogde vullingsgraad geleverd door de turbo-compressor Brown Boveri gecombineerd met een tussenkoeler op de luchtinlaat.

Het principe van de drukvulling Brown Boveri berust op het terugwinnen van een belangrijk gedeelte van de energie bevat in de uitlaatgassen; door het ontspannen van deze gassen wordt een turbine gevoed welke op dezelfde as een centrifugaal compressor aandrijft. Deze laatste zorgt voor de luchtaanvoer onder druk in de cilinders.



Het samendrukken van de lucht door deze centrifugaal compressor verhoogt de temperatuur van deze lucht in verhouding tot de samendrukingsgraad. Er zou een ogenblik komen waarbij de lucht te heet wordt en de graad van drukvulling het plafond bereikt.

Men dient dus de samengeperste lucht te koelen door een luchtkoeler, watergekoeld, en opgesteld aan de uitlaat van de compressor. De temperatuur van de lucht bij het ingaan van de cilinders is aldus teruggebracht op 50°/60° C.

Buiten het vermogen geeft dit systeem nog andere voordelen, nl. een doorgedreven koeling van de organen, een perfecte spoeling van de cilinders, welke de verbranding bevordert, waaruit dus een betere verbranding en een verhoging van het totale rendement.



Ook de O.399 « J. Van Maerlant » van de rederij « Decrecal PvBA » is met een ABC-motor uitgerust.

De versnelde beroepsopleiding tot visser een werkelijkheid geworden

ONDERTEKENING VAN DE OVEREENKOMST

Maandag werd in de burelen van de Rederscentrale de overeenkomst ondertekend tussen de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening enerzijds en de Rederscentrale anderzijds, waarbij het stelsel van versnelde beroepsopleiding definitief werd ingesteld.

Deze korte plechtigheid zette aldus een punt achter de besprekingen en achter de vruchtdragende activiteit van de beperkte werkgroep, opgericht in de schoot van de Rederscentrale, die deze aan gelegenheid heeft uitgewerkt.

Ondertekening die evenwel een nieuwe activiteit inluidt vermits, aan de andere kant, deze overeenkomst het begin en de start betekent van een opleidingstelsel dat wî nooit voorheen in onze sektor kenden en waarvan gehoopt wordt hiermede met verenigde krachten het akueel akute probleem in de zeevisserij te helpen oplossen: dat van het bemanningstekort.

Benevens de stagiairs, beheerders en de leden van de Werkgroep van de Rederscentrale, woonden tevens de heer De Jonghe van de R.V.A. te Brussel, de heer R. Van Houtte, Directeur van de R.V.A.W. Gewest Oostende alsmede de heer Brunet, technische beroepsopleider bij voornoemde dienst en zijn medewerker de ondertekening bij.

Namens de R.V.A. was het de heer De Jonghe, Administratief Directeur van de Beroepsopleiding bij de R.V.A., en voor de Rederscentrale, de heer Voorzitter, de heer R. Bauwens, die beide met genoegen en niet zonder rechtmatige trots hun handtekening plaatsten onder deze voor de zeevisserij zo belangrijke overeenkomst.

Voorheen reeds had de voorzitter van de Werkgroep de eerste 10 kandidaten waarmede 's namiddags reeds kon worden gestart, een woord van welkom toegewenst in de visserijmidden

Hierbij schetste hij een beeld van het leven en de gebruiken van het vissersberoep en wees hij op de rechten en plichten van de visser. Spreker spoorde vervolgens de stagiairs aan de opleiding in alle ernst aan te vatten, en met beide handen de kans te grijpen die hen wordt geboden om van de opleiding te genieten — waaraan tevens tal van voordelen zijn verbonden — die leidt tot een volwaardig en edel beroep.

Een beroep dat voor zover het regelmatig wordt uitgeoefend moet toelaten om een goede boterham te verdienen, beter dan om 't even

welke arbeider aan de wal kan verdienen.

Vervolgens voerde de heer De Jonghe het woord die wees op het grote belang voor de Visserijsector van een stelsel van versnelde beroepsopleiding tot visser aangepast aan de bijzondere omstandigheden van deze sektor.

Spreker wenste de stagiairs geluk bij hun keuze en zette hun aan, vol ijver en overtuiging de opleiding aan te vatten.

De heer R. Bauwens, dankte hierna de mensen van de R.V.A. voor alle begrip en medewerking die zij terzake hebben bewezen.

Tevens werden de verdiensten onderlijnd van de werkgroep die in de dankbetuiging werd betrokken.

De bedoelde werkgroep is samengesteld uit de hh. F. Heffinck, M. Lambrecht, C. Menu, Fr. Pots, J. Seghers en A. Vieren.

Dank en lof waarbij wij ons enkel van harte kunnen aansluiten om namens de visserij in het algemeen, en de Rederscentrale in het bijzonder, onze welgemeende erkentelijkheid uit te drukken tegenover het centraal bestuur van de R.V.A. te Brussel tegenover de Directeur en zijn medewerkers van de R.V.A. Gewest Oostende en tegenover allen die er het hunne elk op zijn manier, hebben toe bijgedragen om een dergelijk herschikingscentrum op te kunnen richten. Er zal zeker niet «gewacht» worden op de resultaten, maar onverpoosd verder gewerkt om het doel te bereiken.

In die geest moeten de verwachtingen dan ook als optimistisch worden bestempeld.

AW

**PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN**

Visleurdersprokkelingen

De impulsieve «sprokkel» is uit zijn krammen geschoten na het lezen van het antwoord van de stad Oostende aan de Rederscentrale, waarbij onderduims geïnsinueerd wordt dat de in de handel aangeboden vis niet altijd van goede kwaliteit zou zijn. Het is gemakkelijk van uit een ivoren toren de staf te breken over anderen. Het is gemakkelijk, maar ook gevaarlijk want hoge bomen vangen veel wind. Onze dubbele meter met de «baby-cadum» glimlach zou dit ten eerste moeten indachtig zijn. Wij visleurders hebben ons zeker niet te loven over de waardering vanwege de stadspotaten. We herinneren ons nog zeer goed de behandeling die we genoten vanwege het stadsbestuur ten tijde dat we van leer trokken tegen het verhoogde inkomrecht voor leurderswagens in de vismijn. Toen was er op de bijeenkomst met het stadsbestuur ook zo een verwaande gearriveerde die zelfs meende onze rekening te moeten maken, wat onze verdiensten betrof. Gelukkig voor hem dat «sprokkel» er toen niet was om die notabele terecht te wijzen, het zou er niet zo laks en gemoedelijk aan toe gegaan zijn en we zouden heel zeker eens de rekening van deze «cumulars in 't kwadraat» gemaakt hebben. Alhoewel dit nu geen rechtstreeks verband houdt met die dwaze brief van het stadsbestuur profiteert «sprokkel» van de gelegenheid om eens op het dwaze en tegennatuurlijke te wijzen van het heffen van een inkomrecht op de wagens die de produkten van de

vissers komen weggokopen... Het ware precies of de handelaars een taks of inkomrecht zouden leggen op de klanten die hun waren komen kopen! Dommer kan het inderdaad niet, ten ware het stadsbestuur zich niet veel gelegen laat aan de visserij en we zijn allengskens overtuigd dat het zo is.

Wat nu de kwaliteit van de door ons aangeboden vis betreft, wel, dat het stadsbestuur maar eerst eens komt kijken vooraleer te oordelen. Als ze ten slotte hun neus opsteken voor vis, zelfs voor goede vis, is dit nog geen reden om te insinueren dat vis slecht is, of, hetgeen op hetzelfde neerkomt, van slechte kwaliteit. Een uitzondering is er altijd, en er loopt misschien ook al eens een leurder tussen de kudde, die meent dat hij profijt doet met tweedehandse vis. Maar zelfs hier treft het stadsbestuur zeker nog de voornaamste schuld. Mochten de keurders nauwgezet hun plicht doen en onverbiddelijk alle vis weren die niet beantwoordt aan de vis «van goede kwaliteit» zoals het stadsbestuur in zijn brief meent, dan ware dit ook voor het grootste part vermeden. Ik krediteer het stadsbestuur echter wel met de verdienste dat ze dan heel zeker een andere kwakkel zouden vinden en lanceren om te kunnen rond de pot draaien en «caritas catholica» niet de levieten te moeten lezen.

Intussen meent «sprokkel» de stadsoverheden niet te moeten overtuigen van de averechtse waardering die ze bij de visleurders genieten en in ieder geval bij hem die tekent. «Sprokkel»

De Ongevallen Kas en de bijdrage van de Reders

Door de Gem. Kas voor Zeevisserij welke de vissers verzekert tegen ongevallen, werd de reders een omzendbrief gestuurd hen verzoekend hun officiële opbrengsten van de laatste drie jaar op te geven, alsook de opbrengsten buiten de officiële markt verkocht.

Dat degenen die hun vis of garnaal gedeeltelijk buiten de markt verkopen, deze bedragen zullen opgeven, is alleen voor de naïeven weggelegd.

Dat de reders die al hun vis in de officiële markt verkopen, fel benadeeld zijn tegenover de anderen, is mogelijk, vermits elkeen een procent betaalt voor de ongevallen op zijn bruto opbrengst.

Als men de ontduikers wil trefpen, is het eenvoudig.

Men stelt een procent vast op de bruto opbrengst, met een minimum van zoveel frank per kwartaal en per schip al naar gelang de categorie van schepen.

Aldus zal het kwaad tot een minimum herleid worden.

BENNEN TEKORT VOOR HET VISLOSSEN TE OOSTENDE

Maandag waren talrijke vissersvaartuigen aan de markt, zodat ongeveer 14.000 bennen nodig waren om elke te lossen.

Tengevolge van de onbegrijpelijke omstandigheden kon de Z. 418 niet lossen. Bij gebrek aan bennen, verloor hij dinsdag veel geld omdat de visprijzen gezakt waren van minstens 2 fr per kg en moesten verschillende andere reders, waaronder de Z. 527 met hun vaartuig naar Zeebrugge varen om hun vis te kunnen verkopen.

Dergelijke toestanden zijn onaanvaardbaar. De stad Oostende zoals altijd, was schijnbaar niet op de hoogte van de zaak.

Dit is voor de haven en de reders een groot verlies en een onaangename toestand.

Van de bennenverhuurder moet niet alleen geest worden dat hij bennen genoeg heeft, dat is kontrakteel vastgelegd, maar ook de toezichtsdienst van de vismijn zou deze uitbater moeten bijstaan, daar veel handelaars het met het gebruik van zijn bennen niet nauw nemen en hem veel hoofdbreken bezorgen.

OOSTENDSE MARKT

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 10,5 % niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken van de prijzen.

MAANDAG :

REUZE-AANVOER VAN RONDE VIS

Zoals verwacht werd het een van de drukste maandagmarkten van de laatste maanden. Waarmee we bedoelen dat de aanvoer van vis zeer groot was. Het eerder beperkt aantal schepen ten spijt.

Inderdaad, de 22 opgekomen vaartuigen zorgden zo maar eventjes voor rond de 11.000 bennen vis, waarvan de grootste hoeveelheid van IJsland en het Kanaal aangevoerd werden.

Met de aanvoer van tong daarentegen was het zeer pover gesteld. Liefhebbers van dergelijke soort hadden slechts keuze uit amper 5.000 kg. Voor kreeftenkopers was

het nog erger gezien ze slechts uit 1.400 kg te kiezen hadden.

Was de kwaliteit over het algemeen vrij goed, soms zelfs uitstekend, dan bleek de totale visaanvoer nog minder gevarieerd dan de voorgaande weken. Het overwicht van de ronde vissoorten was werkelijk overonderend.

Daaraan was het trouwens te wijten dat de gemiddelde visprijs zeer laag lag. Vooral naar het einde van de markt toe. Waar over 't algemeen tegen weinig meer dan de minimaprijzen verkocht werd. Waar het ronde soort betrof natuurlijk.

Dit bracht natuurlijk met zich mee dat de opbrengsten van de meeste vangsten op een lager niveau kwamen te liggen dan de voorgaande weken.

AANZIENLIJKE PRIJSDALINGEN VOOR IJSLANDSE VIS

De 4 aangevoerde IJslandse vangsten, waaronder 1 afkomstig van een groot vaartuig, waren meestal meer dan middelmatig,

wat bewezen werd door het feit dat van deze visgronden 4200 bennen vis binnengebracht werden waarbij nog ongeveer 1400 kg kreeftjes gevoegd moesten worden.

Soort die buitengewoon duur verkocht werd. De grote sortering ging tegen 78 à 82 fr van de hand en voor de kleine soort had men 54 à 62 fr over.

Heilbot, zeer schaars, werd verkocht tegen prijzen die schommelden tussen 42 en 85 fr. Staartvis ging van de hand tegen prijzen die bevrezen waren tussen 40 en 47 fr.

Enkele andere variëteiten waren, wegens hun schaarste, eveneens zeer gevraagd. Het betrof voornamelijk schaat, hondstong, schelvis, schotse schol en hondstong.

Aan de andere variëteiten was er werkelijk geen gebrek. Zeker niet aan rode poot. En toch werd deze soort nog het vlotst van de hand gedaan. Zij het dan tegen veel nederiger prijzen dan verleden week. De grote sortering bracht nog 8 à 10 fr op. De kleine soort bracht nog ongeveer 6 fr op.

Koolvis ging aanvankelijk tegen 8 à 9 fr van de hand. Naarmate de

markt vorderde zakte echter die prijs. En dit niet alleen. Want op het laatst moest koolvis, zelfs de grote slagen, opgevangen worden.

waargenomen bij de verkoop van Eenzelfde verschijnsel werd er lang. Eerst iets meer dan 9 fr. Later slechts 6,6 fr. Op de opvangprijs. Met de aanvoer van wijting ging het al net zo. Men had voor die soort aanvankelijk ongeveer 8 fr over terwijl de laatste gepresenteerde partij, zeker niet de slechtst verzorgde, opgevangen moest worden. Dit wat de grote sortering betrof want de kleine soort was helemaal niet gevraagd.

Kabeljauw was er eveneens ruim voldoende. Met het gevolg dat voor sheffood slechts 7 à 10 fr betaald werd, terwijl gewone kabeljauw slechts tegen 7 à 8 fr verkocht werd. Wat ongeveer de prijs van gul was.

Werden per slot van rekening toch nog renderende opbrengsten opgetekend dan kwam zulks in hoofdzaak door de omvang van de vangsten. Daardoor besomde de OK80 nog 829.000 fr en slaagde de O.224 er in 433.000 fr op te brengen.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	14-3-1966	15-3-1966	16-3-1966
Tongen, grote — Sole, grosse	61,— 83,—	56,— 77,—	61,— 74,—
¾ tongen — ¾ sole	80,— 95,—	80,— 85,80	80,— 85,—
Bloktongen — Sole moyenne	80,— 88,—	66,40-81,80	70,— 82,—
Voor-kleine — Petite	44,— 51,—	43,— 54,—	44,— 51,—
Kleine — Toute petite	60,20-72,—	51,60-60,—	55,— 61,—
Tarbot, groot — Turbot, gros	90,— 100,—	91,— 102,—	85,— 99,—
Middel — Moyenne	58,— 79,—	55,— 78,—	50,— 74,—
Kleine — Petite	40,— 42,—		
Griet — Barbue			
Middel — Moyen			
Kleine — Petit			
Schol — Plie	6,— 7,80	6,— 14,—	6,—
Grote iek — Grosse	6,80-7,—	6,— 6,20	7,—
Kleine iek — Petite	8,40-9,40	6,— 8,20	9,—
Iek 3e slag — 3e sorte	9,80-11,40	6,— 11,—	12,—
Platjes — Toute petite	4,60-8,60	5,40-7,40	5,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	18,80-19,—	18,— 19,20	
Middel — Moyen	7,80-15,60	8,— 14,—	
Kleine — Petit	6,20-13,20	6,— 7,—	
Heek, grote — Merlu, gros			
Middel — Moyen			
Kleine — Petit			
Rog — Raie	11,40-22,60	11,— 22,40	11,— 23,—
Rode poot — Perlon			
Grauwe poot — Grondin		7,20-7,40	
Kabeljauw — Cabillaud	7,— 21,—	7,— 13,40	7,— 19,20
Gullen — Petit cabillaud	7,20-11,60	3,80-7,20	5,— 9,—
Hozemondhamme — Baudroie	36,— 49,80	34,40-43,—	33,— 44,—
Wijting — Merlan	3,20-9,—	4,40-7,40	3,20-5,60
Schar — Limande			
Steenschol — Sole limande	7,60-24,—	5,40-21,—	9,— 18,—
Zeehaai — Aiguillat	11,40-12,20		12,— 14,—
Hondshaai — Roussette	9,80-12,40	10,— 12,—	9,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive			
Makreel — Maquereau			
Horsmakreel — Saurel			
Rode knorhaan	13,40-25,80	11,60-22,40	14,— 22,—
Keilrog — Raie radiée	28,— 30,20	15,— 30,—	18,— 26,—
Zeekeeft — Langoustine			
Schaat — Flotte		14,— 24,60	
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.			
Lom — Brosme			
Kongeraal — Congre	6,60-8,—	6,— 6,80	7,—
Leng — Lingue	8,— 10,—	6,— 6,60	6,60
Schartong — Cardine	9,60-13,—	12,— 13,60	5,— 9,—
Volle haring — Hareng			
IJle haring — Hareng guai			
Haringshaai — Latour			
Steenholk — Tacaud	2,40-2,60	2,40-2,60	2,40
Heilbot — Flétan	60,— 80,—		
Koolvis — Colin	7,— 8,40	7,—	7,—
Steur — Esturgeon			
Zeevolf — Loup de mer			
Pollak — Lieu Jaune	7,— 10,40	7,— 8,40	7,— 8,—
Zonnevis — St.-Pierre			
Koningsvis			

NOORDZEEVIS SPOTGOEDKOOP

Twee IJslanders kwamen ongeveer 1400 bennen lossen. Waarvan de kabeljauw- en gulsorteringen het hoofdbestanddeel vormden. Verder werd ook nog voor wat koolvis en haai gezorgd.

Kabeljauw, als ze zeer verzorgd was ging tegen 8 à 9 fr van de hand. Van als de kwaliteit iets minder was had men er nog slechts de opvangprijs voor over. Een grote hoeveelheid moest zelfs opgevangen worden. Gul was eveneens zeer goedkoop terwijl koolvis in zijn geheel naar de Rederscentrale verwezen werd.

Dit alles had voor gevolg dat de opbrengsten van deze vangsten slechts 178.000 à 418.000 fr oprachten, respectievelijk voor de O.334 en de O.316.

KANAAL : AL RONDE VIS WAT DE KLOK SLOEG

Alhoewel slechts 8 Kanaalvangsten gepresenteerd werden kregen de liefhebbers meer dan 3.500 bennen vis voorgeschoteld waarvan 't overgrote gedeelte met ronde vis gevuld waren.

Hiervan werd vlaswijting nog het duurste van al verkocht. Gezien gans de markt door de prijs rond 10 fr bleef schommelen. Ook kabeljauw werd aanvankelijk tegen 10 fr verkocht. Naarmate de markt vorderde zakte deze prijs met het gevolg dat op het laatste redelijk grote hoeveelheden moesten opgevangen worden. Gul was eveneens zeer goedkoop.

Leng bleek plots ook minder gevraagd. En voor koolvis bestond er praktisch geen belangstelling meer. Grote wijting bracht amper de opvangprijs op.

Het grootste gedeelte van de kleine vis moest eveneens opgevangen worden. Slechts voor kleine rog, haai, zeehond en rode knorhaan bestond er enige belangstelling.

Rog was, zo mogelijk, nog schaarser dan de voorgaande weken. Wat verklaarde waarom men er steeds mooie prijzen voor over had. Keilrog bracht steeds om en rond de 30 fr op. Gewone grotere sorteringen gingen tegen 17 à 22 fr van de

EN VISMIJNECHO'S

waren uiterst schaars.

Waarvoor verklaard werd dat soorten als heilbot, staart, schaaft, schotse schol en zeevolf vrij duur van de hand gedaan werden. Zeehaai was eveneens nog voldoende gevraagd om 12 fr en meer op te brengen.

Rare vis was uiterst schaars. Grote tarbotlagen werden dan ook tegen 85 à 100 fr aan de man gebracht. Kleinere sorteringen, griet, staartvis, enz., noteerden eveneens zeer vlotte prijzen.

De tongenaanvoer van het Kanaal beperkte zich tot nagenoeg 4.000 kg. Hiervan werden de grote slagen tegen 62 à 80 fr verkocht en de middelslagen tegen 75 à 87 fr, terwijl de kleinere 50 à 70 fr opbrachten.

De zeer ruime vangsten ten spijt bereikten de opbrengsten geenszins het niveau van de voorgaande weken. Wat daarom geenszins wilde zeggen dat het een catastrofe werd want ook nu besomden nog 5 schepen meer dan 200.000 fr. Het waren de O.284, de O.26, de O.123, de O.38 en de O.35.

MEER SNELHEID

MEER TREKKRACHT

(5723V)

WEST : PRIJSINZINKINGEN

Er waren 8 Westers opgekomen, die voor iets meer dan 11.000 bennen vis en ongeveer 1.000 kg tong zorgden. Alles van uitstekende kwaliteit.

En in het begin werd dit blijkbaar redelijk op prijs gesteld. Toen bijvoorbeeld gul en kleinere platvislagen tegen renderende prijzen verkocht. Naarmate de markt vorderde verminderde echter de belangstelling. Zo gebeurde het dat, voor het eerst sedert lang, allerhande gulsorteringen slechts de opvangprijs betaald werd.

Soorten die steeds even duur verkocht werden waren rog, haai, zeehond, tarbot en griet. En natuurlijk tong. Waarbij toch opgemerkt moest worden dat de kleinere sorteringen eerder goedkoop waren.

Daar al deze laatste variëteiten vrij schaars waren, werden weinig zeer mooie opbrengsten opgetekend. Slechts de N.762 maakte hierop uitzondering waaraan direkt dient toegevoegd te worden dat de besomde 123.000 fr het gevolg was van een zeer omvangrijke vangst.

DINSDAG :

NOG STEEDS VEEL VIS

Alhoewel men nu slechts 16 vangsten te verwerken kreeg was de visaanvoer ook nu niet van de poes, gezien men om en rond de 7.200 bennen telde, wat in hoofdzaak te danken was aan de opgekomen Kanaalders en IJslanders.

Een enkele Wester daarentegen stond er borg voor dat de tongenaanvoer de 8.000 kg overtrof.

Daarmee voor nige afwisseling zorgdend bij deze zeer eentonige aanvoer want evenals maandag was het al ronde vis wat de klok sloeg. En bestond de aanvoer uit

IJsland voor het overgrote gedeelte uit rode poot.

En kon op geen enkel ogenblik over de hoedanigheid geklaagd worden dan kon zulks niet beletten dat de kooplust op een nog lager peil stond dan maandag.

Zodat de Rederscentrale nog groter hoeveelheden ronde vis te verwerken kreeg dan maandag. Bovendien werden de meer zeldzame soorten niet meer zo vlot verkocht. De prijs van rog bijvoorbeeld ging duidelijk in dalende lijn.

IJSLAND : NOG GOEDKOPER

Alhoewel slechts 2 IJslanders kwamen verkopen werden ongeveer 2500 bennen vis aan de wal gebracht. Drie vierden daarvan waren daarenboven met rode poot gevuld. Die, evenals de rest van de aanvoer, zeer verzorgd bleek.

Dit zat er waarschijnlijk voor veel tussen dat geen enkele ben van deze soort opgevangen moest worden. Ook al scheelde het niet veel. Want de prijs van de grote sortering schommelde nog slechts tussen 6,8 en 7,6 fr terwijl men voor de kleine sortering ongeveer 5 fr over had.

Sommige soorten brachten het er zeker zo goed niet van af. De diverse koolvissoorteringen werden immers naar de Rederscentrale verwezen. Ook een hoeveelheid leng onderging dit lot. Evenals kabeljauw en gul. Werd grote wijting verkocht, dan was het slechts aan de opvangprijs, kleine wijting eveneens.

MET EEN VASTE-OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

De weinige soorten die flinke prijzen opbrachten waren deze die zee schaars waren zoals bijvoorbeeld grote schelvis, hondstong, heilbot, schotse schol, enz.

Wat toch niet kon verhelpen dat de opbrengsten eerder gering waren in verhouding der aangevoerde vangsten want de Z.418 en de O.317 besomden respectievelijk slechts 280.000 en 646.000 fr.

NOORDZEE EN KANAAL : GEEN RONDE VIS MEER GEWENST

Van deze visgronden waarvan respectievelijk 3 en 9 vaartuigen verkochten, voerde men in totaal ongeveer 4500 bennen vis aan. Het reuzenaandeel namen de ronde vissoorten voor hun rekening.

Met het gevolg dat de belangstelling nog minder was dan maandag. Wat bewezen werd door het feit dat de Rederscentrale nog meer kabeljauw, gul, koolvis, leng en grote wijting op de nek geschoven kreeg dan maandag. Vlaswijting daarentegen werd nog aan de man gebracht, zij het dan tegen prijzen die amper boven deze van de opvangregeling lagen.

Op te merken viel nochtans dat de vangst van de O.181, die van de Noordzee kwam, op deze regel een uitzondering maakte.

De prachtig verzorgde hoeveelheid kabeljauw ging hier merklijk duurder van de hand. Shelfcod

werd immers tegen 12 à 15 fr aan de man gebracht en kabeljauw in bennen bracht 9 à 11 fr op.

Opmerkelijk was ook dat de schaarsere soorten aan prijsdalingen onderhevig waren. Zo werd er vandaag grote tarbot verkocht tegen 70 fr, of 30 fr minder dan de maandag. riet werd eveneens een 10-tal frank goedkoper. Staartvis werd nu nog tegen 35 à 40 fr verkocht, dit voor wat de fijnere soorten betrof.

Rog werd aanvankelijk even duur verkocht als maandag. Naar het einde van de markt toe moest deze soort echter eveneens veld prijs geven. Toen werd er bijvoorbeeld keilrog verkocht tegen 20 fr per kg.

Bleef dan nog de tongenaanvoer van de Kanaalders die ongeveer 4.000 kg bedroeg. Hoeveelheid die eveneens iets goedkoper aan de man gebracht werd dan maandag. De grote soorten brachten nog 58 à 72 fr op. Middelslag-tong ging tegen 74 à 82 fr van de hand en de kleine tegen 45 à 58 fr.

Zeer hoog liepen de besommingen dan ook niet op. Toch slaagde de Z.572 er in 325.000 fr te besommen. Maar daar was dan ook voor nodig dat dit schip een buitengewoon grote Kanaalvangst loste.

WEST : ZEER MOOIE TONGENVANGST VAN DE Z.405

Slechts 2 Westers verschenen ter afslag. Zodat er ongeveer 300 bennen vis te verwerken waren waarvan enkel kon gezegd worden dat ze, de uitstekende kwaliteit ten spijt, zeer goedkoop van de hand gedaan werd.

Voor de verrassing zorgde echter de Z.405 door een tongenvangst van iets minder dan 4.500 kg te zorgen. En waarvan de kleine en de kleine sorteringen overwegend waren.

Daar deze tongvangst bovendien zeer verzorgd was, lagen de prijzen

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

Tel. : 91-55-04180-2654

(5723V)

dan ook iets hoger dan voor deze van het Kanaal. Zo werd 60 à 78 fr betaald voor de grote soorten, middelslagtong bracht 82 à 88 fr op. Voorkleine tong ging tegen 63 à 66 fr van de hand. De kleine tegen 44 à 45 fr terwijl men voor de slips ongeveer 36 fr betaalde.

Wat toch voldoende was om de Z.405 aan een eerder mooie 223.000 fr te helpen.

WOENSDAG :

GELUKKIG WAS ER NOG DE REDERSCENTRALE

Met 3 vaartuigen, waaronder 4 Kanaalders, 3 Westers en 1 van de afgesloten. En zeker niet op een zeer gunstige manier.

Want enkel voor deze soorten die reeds gans de week schaars waren had men redelijk vlotte prijzen over. In de allereerste plaats natuurlijk voor tong, tarbot en andere fijne vissoorten. Ook rog werd redelijk duur verkocht. De prijs van keilrog bijvoorbeeld kwam

weer boven de 25 fr te liggen. Verder viel een hoeveelheid, zeer goed verzorgde zeehaai, bijzonder in de smaak. Deze soort werd dan ook tegen 14 fr opgekocht.

De prijs van grote steenschol kon er ook nog mee door. De andere slagen daarentegen gingen zeer goedkoop van de hand.

En aanvankelijk zag het er naar uit dat kabeljauw opgekocht ging worden. Er werd immers 8 à 9 fr voor de eerste shelfcod geboden. Dit bleek echter loos alarm want praktisch al de rest, en er was er heelwat, moest opgevangen worden. Ook gul, koolvis, leng, wijting en de meeste kleine vis ondergingen trouwens dit lot. Enkel vlaswijting werd, zij het dan tegen minima-prijzen, opgekocht.

Daardoor werd eens te meer bezweven van welke onschatbare waarde de Rederscentrale wel is voor onze visserij. Want zonder enige twijfel mocht aanvaard worden dat ze deze week alleen reeds een catastrofe vermeden heeft. Diegenen die steeds met kritiek paraat staan doen er dan ook best aan zich tiemaal te bedenken vooraleer deze instelling aan te vallen.

Zij hadden pech...

Drijfriem en riemschijf vernield

Ten zuiden van de visgronden van Smiths Knoll braken de drijfriemen en de riemschijf van de Z. 563, schipper Ponjaert Gilbert, zodat hulp moest ingeroepen worden van de Z. 603 om de korre binnen te halen.

Schade aan roer

Ten westen van de N. Falls sloeg de korre vast van de Z. 458, schipper Demunter Leon, aan een zich onder water bevindend voorwerp. Bij het winden werd schade vastgesteld aan het roer.

Op de Noordhinder werd door de Z. 349, schipper Vanhoutte Omer, een gemerkte schol met kenletters YMB 6135, lengte 27 cm op positie van 51°45' en 02°20'E, opgevangen.

Door schipper Verbeke Albert van de Z. 544 werd op de Outer Gabbard een gul opgemerkt bij het sorteren van 46 cm lengte, kenmerken EU 672. Verder op de reis werd nog een gul met kenmerken EU 6583, lengte 44 cm, opgevangen. Een paar dagen later nog een gemerkte gul met kenmerken EU 6610, lengte 64 cm. Tenslotte werd nog een gemerkte pladijs opgevangen met letters YMC 4776, lengte 28,50 cm.

Behandeling van vis aan boord

ZEER BELANGRIJKE UITEENZETTING DOOR P. HOVART

Onder auspiciën van de vereniging « Initiatief Heist - Duinbergen » v.z.w.o. werd in de receptie-zaal van het stadhuis van Heist een geslaagde uiteenzetting gegeven over de behandeling van vis aan boord van de vissersvaartuigen door de h. HOVART, bestuurder van het PROEFSTATION VAN DE ZEEVISSERIJ UIT OOSTENDE.

In zijn inleidingswoord gaf de h. Hovart de talrijke aanwezigen uit de verschillende sectoren van de visserij de diverse behandelingen die de Belgische vis ondergaat en tevens een aanduiding te vinden in welke schakels de behandeling te wensen overlaat of waar verbeteringen kunnen worden aangebracht. In die zin werd een enquête ondernomen over de verzorging van vis op zijn weg van de visgrond tot de verbruiker.

Een eerste onderzoek werd verricht over de behandeling van vis aan boord, deze kon onderverdeeld worden in vier punten :

a) DUUR VAN DE REIS :

Deze is afhankelijk van de ligging van de visgronden ten opzichte van de vissershavens en van de snelheid van het vaartuig. De reis kan van één tot tweewintig dagen duren.

b) DUUR VAN DE SLEEP :

Een sleep is een ononderbroken trek van de treil, de duur ervan is afhankelijk van veel factoren, normaal varieert hij van twee tot vier uur. Voor 20 enquêtes werden in de periode van 48 uren in totaal 211 slepen genoteerd : 138 slepen, hetzij 65 t.h., lagen tussen de tijdsgrenzen van twee en een half en drie en een half uur. In bovenstaande gegevens moet rekening gehouden worden met de soort visserij, motorsterkte, de bezochte visgronden, de weersomstandigheden, de aard van de zeebodem, de ligging van de wrakken, de dag of nacht, de moeilijkheden met het net, enz... De verschillende visgronden werden dan onder de loupe genomen voor wat de duur en het gewicht van de slepen betreft. In het algemeen mag men aannemen dat de duur van de sleep op de Belgische vaartuigen gunstig is en dit is een faktor die van betekenis is voor de houdbaarheid van de vis.

c) VANGST AAN DEK :

Na de sleep wordt de vangst aan boord geheven en de hoofdzaak wordt dan een vlugge, doch degelijke behandeling aan dek. Voor de houdbaarheid van vis spelen de reinheid aan dek, van de manden, het materiaal, de verblijfsduur aan

dek, de temperatuur van de lucht, het gutten, het wassen en het bergen van de vangst een zeer belangrijke rol. Hoe langer de vis blootgesteld blijft aan de temperatuur van de omgeving, hoe meer tijd er zal nodig zijn om de vis af te koelen in het ijs en hoe meer de ontwikkeling van de bacteriën begunstigd zal worden.

d) VANGST IN HET RUIM :

Herhaaldelijk werd er reeds op gewezen dat de faktor temperatuur een uiterst belangrijke rol speelt bij de houdbaarheid van de vis. Aan boord van de Belgische vissersvaartuigen wordt deze faktor ondervangen door middel van ijs, het gebruik van het ijs wordt evenwel beïnvloed door de manier van aanwending en de inrichting van het visruim. De vis en het ijs dienen in verschillende afwisselende lagen gelegd te worden.

In een vrij uitgebreide uiteenzetting wordt door de h. Hovart de enquête op de verschillende visgronden uitgelegd, door zijn diensten persoonlijk gedaan, wat de dikte van de ijslagen, de verhouding ijs-vis, het gebruik van zoutwaterijs, het koelen door middel van pekel of zeewater, mechanisch gekoeld visruim en bevroren van de vangst hebben uitgezonden.

Uit de enquêtes konden verschillende besluiten en aanbevelingen getrokken worden ; een van de belangrijkste factoren is de duur van de reis. De duur van de sleep zo kort mogelijk houden. Het is aanbevolen het dek zo rein mogelijk te houden. De vangst mag niet langer dan noodzakelijk op dek blijven. Aan dek moet de vis met zorg behandeld worden. Bodemvis dient, over het algemeen aangenomen, gegut worden. Aanbevolen wordt de vis grondig te wassen. Het ijs moet op de juiste wijze aangewend worden.

Vervolgens bracht de h. Hovart de voordelen voor het voetlicht van aan boord in kisten geborgen vis. Dit wordt door verschillende factoren gunstig beïnvloed, namelijk, de vis wordt niet beschadigd door een te hoge druk van de vislagen, de vis ondergaat minder of geen gewichtsverlies. De herinfektie van de vis uit de onderste lagen door het smeltwater dat van boven naar beneden sijpelt, kan uitgesloten worden daar de kisten zo kunnen gekonstrueerd worden dat het water langs buiten wegloupt. In dit verband kunnen aluminium kisten in een drietal systemen vermeld worden : het noorse systeem, het engelse en het duitse. Bij het gebruik van kisten is er eveneens geen onderbreking van de koeling bij het lossen, geen herinfektie door de verkoeprecipiënten, vlugger lossen en geen beschadiging bij het lossen, geen temperatuursstijging in de vismijn en directe verpakking na afslag in dezelfde kisten naar de grote verkoopcentra of verwerkende bedrijven van het binnen- en buitenland. Volgens de h. Hovart zijn er echter ook talrijke moeilijkheden aan het gebruik van kisten verbonden. Als voornaamste punten tegen kan vermeld worden : de aard en vorm van de kisten ; studies in verschillende landen geven voor- en nadelen van houten, aluminium en plastic kisten.

Op het gebied van de vorm en de afmetingen van de kisten moet voor de Belgische visserij speciaal nadruk worden gelegd op de noodzaak om van bij het begin een be-

paalde normalisatie van de kisten door te voeren, de aanpassing van het ruim, het vervoer, de rationalisatie van de arbeid.

Het aanbrengen van aan boord in kisten geborgen vis heeft invloed op de stuwingscapaciteit in het ruim. De vis in kisten aangevoerd heeft mogelijkheid tot mechanisch lossen, doch hieromtrent liggen verschillende richtingen open. Anderzijds moet in dit verband de konstruktie van de visruimen worden aangepast, het verpakken van vis in kisten vergt meer werk en een andere arbeidsorganisatie aan boord. De viskoper is immers gesteld op een bepaalde grootte van de vis, zodat bij het niet respecteren van deze normen discussiepunten kunnen ontstaan. Het schikken heeft een grote invloed op de presentatie in de bewaringsmogelijkheden van de vis.

De mogelijkheid dat de koper de vis in kisten verder stokeert doet het probleem van het financieren van de kisten rijzen. Het vraagstuk ligt enigszins anders naargelang de kisten uit hout gemaakt zijn en als verloren verpakking kunnen beschouwd worden of uit aluminium of plastic vervaardigd zijn. Daar het aanbrengen van vis in de kisten tot doel heeft de kwaliteit te verbeteren, moet aan de hygiëne van de kisten bijzondere aandacht besteed worden. Het aan boord laden van de kisten levert op zichzelf geen moeilijkheden op. Dit kan gebeuren door paletten of bij middel van een kraan of langs een rolbaan.

Uit bovenstaande uitleg, besluiten en aanbevelingen komt duidelijk naar voren dat de studie over de behandeling aan boord niet als afgesloten kan worden beschouwd. Het verder onderzoek door het Proefstation moet toelaten voor de Belgische visserij eigen methodes te ontwikkelen en eigen kwaliteitsnormen te formuleren.

GEHOORD en GEZIEN in de vismijn

Maandag kregen we op de Oostendse markt de grootste aanvoer van dit jaar. Niet dat er zoveel schepen aan de afslag verschenen, wel dat ze allemaal ruime vangsten losten. In totaal zowat 10.500 benen vis maar slechts een 4500 kg tong. Een zeer eenzijdige aanvoer die in hoofdzaak bestond uit kabeljauw, vlaswijting en koolvis. Zeer flauwe belangstelling voor al die soorten die vaak aan minumprijzen inwederden verkocht of zelfs dienden opgevangen te worden. Dank zij de omvang der vangsten werden het doorgaans toch nog renderende resultaten.

Kwaliteit

Verscheidene lange reizen op deze maandagmarkt, vooral van het kanaal. De grote vangsten en de lange duur van de reizen waren zeker geen elementen die de kwaliteit bevorderden. Verder was het feit dat het grootste gedeelte van de kanaalvangsten uit ronde soorten bestond, zeker niet van aard om de prijzen op te drijven. Alleen schaarse soorten werden duur verkocht, zij het toch ook minder duur dan verleden week. Vooral vlaswijting liet van zijn pluimen en daalde onder de 500 fr per mand.

Minder vraag

Voor de meeste vishandelaars laat het geen twijfel dat het wegvallen van de woensdag als vleesloze dag in de Vasten zijn weer-slag heeft op het visverbruik. De bestellingen zijn veel kleiner en de leurers brengen veel vis mee terug van hun ronde. Laten we hopen dat het alleen tijdens een zekere aanpassingsperiode zal zijn, dat het visverbruik lager zal liggen, iets waar we echter durven aan twifelen. Anderzijds moet het nu mogelijk zijn om kabeljauw aan zeer gunstige prijzen aan te bieden vermits er in de vismijn slechts van 7 naar 13 fr voor betaald wordt, dit voor kabeljauw van middelmatige en uitstekende kwaliteit. Het lanceren van de leuze «Eet nu meer kabeljauw» gepaard gaand met een voldoende bevoorradig van de viswinkels en leurwagens, zou wel vruchten kunnen afwerpen. Het is daar nu misschien te laat voor, volgend jaar deze tijd zal het echter weer de kabeljauwtijd zijn en tegen die tijd kan er misschien iets in mekaar gestoken worden om het verbruik van kabeljauw te bevorderen tijdens de vastenperiode.

Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak 1966

De Belgisch - Nederlandse Zeemansalmanak 1966 is verschenen. Dit werk reet opnieuw een volledige heraanpassing ondergaan met ondermeer de bijwerking van het « Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee », de visserij in de Britse en Ierse visserijzones, de lijst der eetbare vissoorten in de verschillende talen, enz... Dit boekwerk, dat verplichtend is aan boord van alle Belgische vissersvaartuigen, is verkrijgbaar in Nederland bij de firma en technische handel Henk Zwart Visserhaven IJmuiden tegen de prijs van 22 gulden.

Voor België kan het werk bekomen worden door storting van een bedrag van 300 fr op P.C.R. 41.89.87 van het Nieuwsblad van de Kust te Oostende, of rechtstreeks ter drukkerij van ons blad, Hendrik Baekkaert 30, Oostende Telefoon 777 13 (2 L).
Ziezen de oplage van dit boek beperkt is, doet men bij voorkeur de bestelling in de eerstkomende dagen

Zwembrevetten voor IBIS-jongens

Vrijdagnamiddag had in de Ibischool een korte plechtigheid plaats tijdens dewelke werd overgegaan tot het uitreiken van een ereplakket dat toegekend werd door de Provinciale Commissie voor Zwem- en Reddingsbrevetten aan het Koninklijk Werk Ibis.

Het comité van deze commissie was ondermeer vertegenwoordigd door de h. Smislaert, Bestendige Afgevaardigde, en de h. Beken, ere-direkteur van de zwemschool te Brugge. Schepen Dehouck had er eveneens aan gehouden aanwezig te zijn op deze intieme plechtigheid.

In enkele woorden wees de h. Smislaert op het doel van deze interscolaire zwemwedstrijden en wenste de leerlingen van de Ibis-school geluk met de eervolle derde plaats die ze nu reeds drie opeenvolgende jaren wisten te behalen.

Aan deze interscolaire kampioenschappen is een wisselbeker verbonden die het bezit wordt van de school die er in slaagt drie jaar na elkaar de eerste plaats te behalen. De h. Smislaert drukte de hoop uit dat deze mooie trofee door de leerlingen van het K.W. Ibis zou gewonnen worden. Hierop over-

fild Trevor een ere-plakket als behandigde hij aan leerling Butterloning voor de schitterende kollektieve prestatie van de Ibis-jongens in dit Provinciaal Interscolair Zwemtoernooi, 1964-65.

Direkteur de h. Caestecker dankte de heren van de Provinciale Commissie voor Zwem- en Reddingsbrevetten voor de eer die de school werd aangedaan en deed 'n oproep tot zijn leerlingen om dit jaar een bijzondere inspanning te doen teneinde deze mooie prestatie te herhalen en liefst nog te verbeteren.

Nadien had in de ontvangstaal van de school een intieme receptie plaats waarbij de h. Caestecker de werking van het Koninklijk Werk IBIS nader toelichtte.

Volgende leerlingen van de Ibis-school behaalden brevetten in het kader van de Interprovinciale Zwemwedstrijden 1964-65:

(Ieder van de 42 leerlingen die aan deze proeven mochten deelnemen behaalde een brevet.)

ELEMENTAIR REDDINGSBREVET:
Alleyn Noel, Butterfield Trevor, Demeester Henri, Jolly Yvan, Al-

fred Kramer.

BREVET VAN ZWEMMER:
Brackx Daniel, Coulier Edwin, Dasseville Redgy, Decloedt Robert, De Rycke Jean-Pierre, Devinck Oscar, Ghyoot Jean-Pierre, Henri Jean-Pierre, Neyts Urbain, Rau Arthur, Rollier Valère, Valcke Stanis, Vandepitte Daniel, Vanhove Freddy.

VOORBEREIDEND ZWEMBREVET:
Coucke Christian, Derees Freddy, Eyland Daniel, Surmont Wilfried

ELEMENTAIR ZWEMBREVET:

Alleyn Rudy, Dasseville Willy, Gilden Yvan, Huycke Alain, Lauwereins Francois, Moens Dirk, Savels Jacky, Sel Francois, Tibbe Norbert, Vandeveld Claude, Vandierendonck René, Van Troye Fr., Vermussche Daniel

SCHOOLBREVET VAN ZWEMMEN:
De Buf Eddy, De Rees Maurice, Plaetevoet Mario, Rosseeuw Roland en Tibbe Johnny.



De Ibisjongens, omringd door personaliteiten en lerarenkorps, na het ontvangen van de ereplakette.

AFVAARTEN OOSTENDSE HAVEN

DONDERDAG, 10 MAART 1966

O.217	IJsland	O.148	West
O.282	IJsland	Z.763	West
O.305	Noordzee	O.225	West
O.287	Kanaal	O.15	West
O.174	Kanaal	O.192	West
O.249	Kanaal	O.119	Noord
		O.154	Noord

VRIJDAG, 11 MAART 1966

O.34	Kanaal	O.316	Noordzee
O.312	Kanaal	Z.405	West
O.159	Kanaal	Z.421	West
O.141	Kanaal	N.762	West
O.275	Kanaal	N.715	West
O.254	Kanaal	N.185	West
O.283	Kanaal	N.765	West
		N.720	West

ZATERDAG, 12 MAART 1966

O.250	IJsland
O.369	Kanaal

ZONDAG, 13 MAART 1966

O.175	Kanaal
-------	--------

MAANDAG, 14 MAART 1966

O.324	IJsland	O.129	IJsland
O.216	IJsland	O.224	IJsland
O.191	West	O.38	Kanaal
O.142	West	O.284	Kanaal
		O.35	Kanaal
		O.301	Kanaal
		O.193	West
		O.147	West

DINSDAG, 15 MAART 1966

O.316	Noordzee
Z.405	West
Z.421	West
N.762	West
N.715	West
N.185	West
N.765	West
N.720	West

WOENSDAG, 16 MAART 1966

O.80	IJsland
O.129	IJsland
O.224	IJsland
O.38	Kanaal
O.284	Kanaal
O.35	Kanaal
O.301	Kanaal
O.193	West
O.147	West

PAKKETBOTEN

OOSTENDE-DOVER

Uurtabel voor de overvaarten van 20 tot 26 maart 1966.

PASSAGIERSBOTEN
Afvaarten uit Oostende:
Alle dagen te 10.10 en 15 uur.
Afvaarten uit Dover:
Alle dagen te 12 en te 17 uur.
CARFERRIES
Afvaarten uit Oostende:
Dagelijks te 13 uur.
Op 20, 25 en 26 maart bijkomende afvaart te 0.45 uur.
Afvaarten uit Dover:
Dagelijks te 12 uur.
Op 24, 25 en 26 maart bijkomende afvaart te 23.59 uur.

VERWACHTINGEN

Maandag 21/3/66
IJsland: O. 318 (950 b. t.t.z. 150 gutvis — 100 rondvis — 700 bonen. O. 331 (950 b. t.t.z. 700 kools

— 250 varia — 10 kreeft) O. 242 (1.200 b. t.t.z. 25 kab. gul — 25 lengen — 350 kools — 700 bonen — 100 varia). O. 90 (2.400 b. t.t.z. 1.500 bonen — 450 kools — 250 lengen — 120 wijting — 30 schullen — 50 varia).

Kanaal: O. 457 — O. 156 — Z. 543 — O. 204 — O. 309 — O. 345 — O. 195 — O. 114 — Z. 597 — O. 295 — O. 69 — Z. 509 — O. 120 — Z. 212 — O. 180 — O. 94.

Noordzee: O. 239 — O. 237 — O. 335.

West: O. 91 — O. 225 — O. 135.

Dinsdag 22/3/66

IJsland: O. 85 (2000 b. t.t.z. 1.400 bonen — 600 varia).

Noordzee: O. 231

Kanaal: O. 118 — O. 151 — O. 115 — O. 229 — O. 82

Kreeftenpunt: Z. 402

West: N. 763 — N. 715 — N. 185

Woensdag 23/3/66

Noordzee: O. 305

Kanaal: O. 37 — O. 124

West: O. 193 — O. 147 — N. 765

OOSTENDSE MARKT IN CIJFERS

MAANDAG, 14 MAART 1966

IJSLAND		Kreeft	
O.80	23	2000	— 829.638
O.129	21	800	700 417.070
O.224	17	900	200 433.525
O.269	17	600	300 239.985

NOORDZEE

O.316	10	1000	— 418.880
O.334	9	360	— 178.480

KANAAL

		Tong	
O.284	14	600	300 283.920
O.268	12	380	500 199.850
O.301	12	420	200 167.700
O.26	12	420	600 256.290
O.123	17	500	500 238.770
O.214	14	300	500 193.540
O.38	14	400	700 219.290
O.35	14	450	200 227.820

WEST

		Tong	
O.77	3	30	— 20.340
N.819	6	80	100 79.343
O.193	5	100	— 34.930
N.765	8	120	— 52.990
N.762	8	300	— 123.640
N.185	9	160	100 80.060
N.720	7	200	— 78.130
N.715	8	100	— 56.200

DINSDAG, 15 MAART 1966

IJSLAND			
Z.418	17	820	— 280.550
O.317	17	1700	— 646.369

NOORDZEE

O.202	16	450	— 175.454
O.228	16	400	— 152.840
O.181	11	450	— 227.490

WEST

		Tong	
O.326	8	250	— 83.770
Z.405	6	30	4200 223.030
O.346	9	180	— 78.030
O.285	11	330	200 166.840
O.176	14	350	1000 225.590
Z.572	16	750	500 325.645
O.218	14	200	100 147.700
O.247	15	420	400 213.240
Z.421	15	250	500 132.030
Z.464	17	400	400 209.970
O.131	15	180	500 175.010

WOENSDAG, 16 MAART 1966

KANAAL		Tong	
O.235	14	300	300 160.790
O.66	13	300	— 164.380
O.160	13	300	200 160.030
O.132	13	300	— 130.510

WEST

		Tong	
O.537	7	120	— 50.400
O.147	4	50	— 32.830
O.267	6	100	100 65.510
O.172	6	60	— 32.780

Datum Vangsten Kgr. Fr. Min. Maks. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

14-3	22	516.300	4.875.181
15-3	16	350.300	3.520.268
16-3	8	77.100	818.980
	46	943.700	9.214.429

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

10-3	4	107	7.674	65,—	77,—
14-3	1	76	5.320	70,—	

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

10-3	18	1.518	109.281	61,—	86,—
11-3	6	702	56.678	70,—	102,—
14-3	15	1.426	79.038	43,—	70,—
15-3	17	1.572	80.096	36,—	73,—
16-3	18	1.890	92.305	34,—	69,—
	74	7.108	497.076		

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

10-3	8	11.885	228.020		19,21
14-3	14	89.992	1.322.850		14,69
15-3	13	117.346	1.310.840		11,17
16-3	10	49.512	842.050		17,—
	45	268.735	3.703.760		

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

10-3	8	4.117	173.700		42,19
14-3	14	10.532	578.520		54,92
15-3	13	9.279	450.300		48,52
16-3	10	7.668	437.890		57,10
	45	31.596	1.640.410		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

10-3	3	4.536	52.188
14-3	9	14.858	200.440

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

10-3	2	69	4.503	62,—	67,—	65,20
14-3	7	464	25.355	52,—	59,—	54,60
15-3	9	583	27.884	44,—	53,—	47,80
16-3	1	58	3.144	53,—	58,—	54,20

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	10-3-1966	14-3-1966
Grote tong — Grosse sole	65-67	55-65
Bloktong — Sole moyenne	78-82	70-78
Fruittong — Sole 3/4	80-84	76-80
Schone kleine tong — Petite sole	58-65	70-75
Kleine tong — Toute petite sole	40	50-60
Grote tarbot — Turbot gros	.....	100-110
Midd. tarbot — Turbot moyen	.....	75-70
Varia — Divers	60	60
Griet — Barbue	50	50
Pieterman — Grande vive	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	6	6
Middelm. pladijs — Plie moyenne	6	8-12
Kleine pladijs — Petite plie	4-6	14-8
Deelvis — Portion	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	17	20
Gul — Petit cabillaud	12-6	15-8
Keilrog — Raie radiée	.....	.....
Rog — Raie	.....	20
Tilten	.....	15
Scherpstaarten	.....	14-9
Halve man	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	5	10-9
Kleine wijting — Petit merlan	3	3-5
Bot — Flet	.....	.....
Schar — Limande	14-10	15-10
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....
Zeehond — Chien de mer	.....	12-15
Robbaard — Grondin rouge	.....	.....
Knorhaan — Grondin	.....	.....

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	14-3-1966	15-3-1966
Grote schelvis	25,60	25,20
Middelmatige schelvis	16,60-22,—	11,—19,—
Kleine schelvis	8,20	.....
Kabeljauw	7,60-10,60	7,— 8,—
Gullen	.....	7,—
Wijting	4,60- 8,—	4,40- 5,60
Schaat	11,40-26,—	.....
Zeebaars	7,40-10,20	4,60- 7,80
Leng	7,40-17,60	6,60-12,40
Schartong	5,80-13,—	11,—13,—
Heilbot	45,—86,—	56,—65,—
Koolvis	5,— 9,—	.....
Hondstong	8,—21,40	.....
Zeeewolf	10,60	15,—
Platen	9,20-12,40	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

VRIJDAG, 11 MAART 1966

Z.525	3	100	10	9.930
Z.472	2	400	15	27.050
Z.536	2	500	20	30.910
Z.455	2	600	20	32.780
Z.456	2	70	20	12.120
Z.410	1	200	10	13.550
				126.340

Z.431	17	600	350	180.340
Z.516	16	700	140	141.940
Z.546	17	400	280	172.360
Z.500	11	1000	90	92.050
Z.533	12	1000	150	129.490
Z.462	6	50	120	62.270
Z.598	10	200	140	62.500
Z.550	6	50	120	52.080
Z.410	1	10	10	4.390
				1.320.840

MAANDAG, 14 MAART 1966

Z.561	2	50	20	16.450
Z.240	3	70	15	18.290
Z.557	2	50	30	21.230
Z.495	12	1400	100	119.750
Z.492	14	800	130	118.820
Z.465	13	700	350	220.000
Z.527	15	1000	350	284.460
Z.417	13	500	150	93.370
Z.547	13	1000	130	178.530
Z.422	12	1400	100	137.440
Z.22	2	50	10	14.080
Z.251	1	—	—	8.170
Z.442	2	50	10	13.240
Z.511	12	700	100	78.690
				1.322.450

WOENSDAG, 16 MAART 1966

Z.592	6	200	170	110.030
Z.420	11	1000	100	108.520
Z.604	11	500	120	141.090
Z.548	2	450	15	37.490
Z.593	2	700	30	52.860
Z.573	11	3000	130	199.900
Z.540	12	700	90	101.370
Z.563	11	100	100	48.780
Z.30	2	300	15	28.370
Z.556	1	100	10	13.640
				842.050

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG, 10 MAART 1966

N.788	16.484	N.790	14.978
N.734	20.726		

MAANDAG, 14 MAART 1966

N.36	19.654	N.807	17.174
N.740	28.364	N.737	21.006
N.470	31.122	N.728	13.790
N.209	17.370	N.732	26.260
N.152	25.710		

GENT

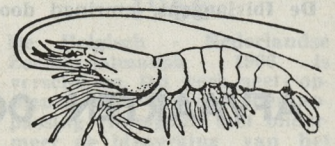
Week van 5 tot 11 maart 1966
Per kgr

Tongen, 3/4 160; v/kleine 130; Tongen klein 75; Tarbot, grote 160; Tarbot midd. 110; Griet 130; Griet kleine 70-78; Grote iek 38-42; Kleine iek 28; Iek 3e slag 20; Schelvis 78; Rog 35-50; Rogvleugels 78-88; Kabeljauw 50 90; Gullen (repen) 76; Hozemondhamme 85; Wijting 24-28; Schar 30-40; Arend (Pieterman) 70; Makreel 35-42; Rode knorhaan 35; Zeebaars (repen) 60-75; IJle haring 25-30; Haringshaai (gepeld) 55-110; Heilbot 140; Verse garnalen 70-100; Gepelde garnalen 280-360; Zalm 220; Forel 80-90.

BRUSSEL

Week van 5 tot 11 maart 1966
Per kgr

Tongen 3/4 170; Tongen v/kl. 140; Tongen, kl. 85; Tarbot, gr. 165; Tarbot, kl. 70; Griet 135; Griet, kl. 75; Grote iek 40-44; kleine iek 30; Schelvis, gr. 80; Schelvis, kl. 35; Rogvleugels 90; Kabeljauw 70-88; Gullen (repen) 78; Hozemondhamme 88; Wijting 26-32; Makreel 40-48; Rode knorhaan 38; Zeebaars (repen) 80; IJle haring 30; Heilbot 150; Verse garnalen 80-110; Gepelde garnalen 290; Forel 90-95.



FIRMA
R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import
TELEFOON

Privé: 540 06
Magazijn: 541 42

Vis & garnalen
in 't groot

Specialiteit van verse
GEPELDE garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land
(2182V)

Marktoverzicht Zeebrugge

In de week van 10 tot en met 16 maart boden er 45 vaartuigen hun vangsten aan, daarvan kwamen er negen van de Kreeftenput, acht van het Kanaal, tien van de Noord, de overige waren kustvisser. Voor de 31.596 kgr tongen die 1.640.410 fr. opbrachten waren de prijzen merkkelijk lager dan de vorige week, de fruits en de schone kleine waren net best in trek, de TP en de slips werden door praktisch alle vaartuigen in grote mate aangevoerd. De tarbotsoorten bleven prijs behouden en waren renderend evenals de grietsoorten. Aan ronde vissoorten was er geen tekort vooral op de dinsdagmarkt waar de aanvoer van kabeljauw, gullen, vlaswijting en kools enorm groot was en waar spijtig genoeg slechts opvangprijzen werden voor betaald. De wijtingsoorten afname was renderend op de woensdagmarkt. Zeehaaien en zeehonden vielen in de smaak volgens de aanvoer. Weinig schelvis en totten aan de afslag gaf mooie prijzen. Evenals voor de zeeduivels en de Engelse soldaten. De markt was eveneens goed voorzien van platvissoorten welke volgens kwaliteit werden afgenomen. De roggevisprijzen bleven prijs houden voor de ganse week niettemin was de aanvoer vrij

groot. Totale aanvoer : 31.596 kgr. tongen en 4744 bennen vis brachten 3.703.760 fr. op

GARNAALAANVOER

Voor de 7108 kgr garnalen werd van 34 tot 102 fr. betaald hetgeen een totale opbrengst gaf van 497.076 fr.

MAANDAGMARKT

Op de eerste verkoopdag van de week waren er 14 vaartuigen aan de afslag, daarvan kwamen er vier van de Kreeftenput, drie van het Kanaal, drie van de Noord de overige waren kustvisser. Voor de 10.510 kgr tongen waren de prijzen wel iets lager dan de vorige week, de grote van 56 tot 62 fr., de bloks van 67 tot 65 fr. en de fruits van 74 tot 94 fr. Voor de middensorteringen werden prijzen betaald die schommelden tussen de 70 en de 82 fr. voor de schone kleine en van 52 tot 54 fr. voor de kleine. De kleinste slag bekam van 38 tot 44 fr. voor de TP en van 31 tot 35 fr. voor de slips, de gemiddelde prijs gaf 54,92 fr. De tarbotsoorten vielen bijzonder in de smaak, de grote van 102 tot 110 fr en de middenslag van 72 tot 80 fr. Voor de grietsoorten werd

van 45 tot 60 fr. betaald en voor de middenslag van 30 tot 40 fr. De ronde vissoorten waren biezonder groot wat de aanvoer betrof, de kabeljauws vormden de hoofdbrok van 11 tot 13 fr. en de gullen van 8 tot 10 fr. De vaartuigen van het Kanaal losten vrij grote partijen vlaswijting van 8 tot 13 fr. en koolvis van 8 tot 11 fr. De wijtingsoorten vormden prijzen die schommelden tussen de 4,40 fr. tot 13 fr. voor de grote en de kleine van 3,20 tot 9 fr. Voor Zeehaaien werd van 12 tot 15 fr. geboekt. De voor de kleine schelvis betaalde prijzen schommelden van 8 tot 12 fr. Vrij veel zeeduivels aan de markt gaven van 33 tot 58 fr. en van 9 tot 10 fr. voor de lengen. De platvisprijzen lagen volgens de kwaliteit, van 6 tot 11 fr. voor de grote, van 6 tot 8 voor de middenslag en van 7 tot 11 fr. voor de grote, van 6 tot 8 fr. voor de 3de slag, de meiers en deelvis haalden van 5 tot 9 fr. De zeer weinige engelse soldaten brachten van 11 tot 13 fr. op. De roggevissoorten waren eveneens goed vertegenwoordigd de keils van 22 tot 26 fr. de grote roggen van 19 tot 21 fr. en de halve mans van 11 tot 13 fr. De opbrengsten van 178.530 fr. tot 284.460 fr. voor de Z.527 van het Kanaal. De kreeftenput van 78.690 voor de Z.511 tot 137.440 fr. voor de Z.422 De Noord, van 31.230 voor de Z.557 voor de 93.370 fr. voor de Z.417

DINSDAGMARKT Enorme Visaanvoer

Niettemin staande er 13 vaartuigen aan de afslag waren was de aanvoer zeer groot vooral wat tongen, kabeljauws, gullen en vlaswijting betrof, deze drie laatste soorten waren afkomstig van de vier vaartuigen van het Kanaal, overigens waren er nog vier van de Kreeftenput vier van de Noord en een van de Kust. Voor de 19.279 kgr tongen waren de prijzen merkkelijk gedaald de grote van 56 tot 61 fr. de bloks van 64 tot 67 fr. en de fruits van 74 tot 76 fr. De middensorteringen behaalden van 70 tot 75 fr. voor de schone kleine en de kleine van 42 tot 54 fr. Voor de kleinste slag werd van 38 tot 44 fr. betaald voor de TP en van 31 tot 35 fr. voor de slips de gemiddelde prijs bedroeg 48,92 fr. Tarbots bleven in trek van 80 tot 101 fr. en 54 tot 56 fr. voor de middenslag, de grietsoorten haalden van 32 tot 38 fr. en de middenslag van 19 tot 30 fr. Van de ronde vissoorten waren er praktisch geen renderende prijzen te noteren. Minimumprijzen voor de kabeljauws, koolvis en vlaswijting van het Kanaal. De kabeljauws en grote gullen van de kreeftenput haalden van 10 tot 17 fr. De wijtingsoorten van 4,40 tot 6 fr. en de kleine van 3,20 tot 6 fr. De zeehaaien en zeehonden van 4 tot 16 fr. Robaards van 7 tot 10 fr. en knorhaan van 6 tot 8 fr. De schilvis midden van 10 tot 13 fr. en de kleine van 7 tot 9 fr. waren vrij klein in aanvoer. Zeeduivels bleven in trek van 34 tot 50 fr. en soldaten van 8 tot 18 fr. Een partij lengen gaf slechts van 5 tot 7 fr. in afname evenals schotse schol weinig in trek van 3,20 tot 6 fr. De platvis van het kanaal was het best in aankoop, deze haalden slechts ook maar van 6 tot 10 fr voor de grote middenslag en de 3de slag. De grotere roggevissoorten waren in prijs gerezen, de keilt van 22 tot 27 fr. de grote van 21 tot 23 fr en de halve mans van 13 tot 14 fr. De reisjes waren niet in verhouding met de grote vangsten : van 141.940 voor de Z.516 tot 180.340 voor de Z.431 met 300 kgr tongen en 350 bennen vis. De Kreeftenput van 85.800 voor de Z.57 tot 129.490 voor de Z.533 van de Kreeftenput en de

Noord van 52.080 voor de Z.550 tot 62.500 voor de Z.598.

WOENSDAGMARKT Tongen duurder

Voor de tien vaartuigen waren de prijzen merkkelijk duurder voor de tongsoorten, de 7668 kgr bekam van 58 tot 61 fr. voor de grote, de bloks van 70 tot 79 fr. en de fruits van 88 tot 98 fr. De middensorteringen behaalden van 86 tot 96 fr voor de schone kleine en van 57 tot 72 fr voor de kleine. De kleinste slag van 38 tot 50 fr. voor de TP en 28 tot 41 fr. voor de slips, gemiddelde prijs 57,10 fr. De aanvoer van ronde vissoorten was uiterst klein in vergelijking met de vorige verkoopdagen de kabeljauws van 14 tot 22 fr. en de gullen van 10 tot 13 de kleinere slag bekam van 5 tot 8 fr. Waren sterk in prijs gerezen de wijtingsoorten van 9 tot 16 fr. voor de grote en van 4 tot 8 fr. voor de kleine. De kleine schelvis van 11 tot 13 fr. en de steenschol van 10 tot 22 fr. Werden eveneens vlugger afgenomen de haaien van 13 tot 14 en de zeehonden van 13 tot 14 fr. Vlaswijting en koolvis bleef dezelfde prijs behouden van gisteren. Mits van de grote en middenslag platen vielen de 3de slag van 7 tot 12 en de deelvis van 7 tot 13 beter in de smaak dan gisteren van 20 tot 26 fr. voor de keels, de grote roggen van 19 tot 20 fr. en de halve mans van 13 tot 14 fr. Zeeduivels zoals steeds in trek van 40 tot 50 fr. en soldaten van 19 tot 24 fr. Leng, congeraal bleven prijs behouden. De opbrengsten van 101.370 voor de 540 tot 199.900 voor de Z.573. De Noord van 48.780 voor de Z.563 tot 110.030 voor de Z.592. De B.604 van het Kanaal bracht 141.090 fr. op — FR

MARKTBERICHTEN ZEEBRUGGE

	14-3-1966	15-3-1966	16-3-1966
Tongen, grote	56,—62,—	56,—61,—	58,—61,—
blok	67,—75,—	64,—67,—	70,—79,—
fruit	74,—94,—	74,—76,—	88,—98,—
schone kl.	74,—94,—	74,—76,—	88,—98,—
klein	70,—82,—	70,—75,—	86,—96,—
t. pet.	52,—54,—	42,—54,—	57,—72,—
slips	38,—44,—	32,—46,—	38,—50,—
Tarbot, gr.	31,—35,—	25,—34,—	28,—41,—
midden	102,—110,—	80,—101,—	82,—100,—
varia	72,—80,—	54,—65,—	60,—70,—
Griet, groot	30,—60,—	26,—39,—	30,—48,—
midden	45,—60,—	32,—38,—	40,—55,—
Pieterman	30,—40,—	19,—30,—	20,—38,—
Pladijs, groot	55,—65,—		
midden	6,—11,—	6,—7,—	6,—
klein	6,—8,—	6,—7,—	6,—
Deelvis	7,—11,—	6,—10,—	7,—12,—
Myers	7,—9,—	4,40—9,—	7,—13,—
Kabeljauw, groot	5,—6,—	4,40—8,—	6,—12,—
Gul, groot	11,—13,—	7,—17,—	14,—22,—
klein	8,—10,—	5,—10,—	10,—13,—
keil	5,—7,—	3,60—8,—	5,—8,—
rog	22,—26,—	22,—27,—	20,—26,—
t.	19,—21,—	21,—23,—	19,—20,—
scherpst.	17,—18,—	17,—18,—	18,—19,—
halve mans.	15,—17,—	15,—18,—	16,—20,—
teelt	11,—13,—	13,—14,—	13,—14,—
katrog	10,—12,—	10,—11,—	8,—10,—
Wijting, groot	6,—7,—	3,60—7,—	6,—8,—
klein	4,40—13,—	4,40—6,—	9,—16,—
Schar	3,20—9,—	3,20—6,—	4,—8,—
Doornhaai	6,—9,—	3,20—6,—	3,20—7,—
Zeehond	12,—15,—	4,—16,—	13,—14,—
Roobaard		4,—6,—	10,—11,—
Knorhaan		7,—10,—	
Steenschol	10,—11,—	6,—8,—	
Vlaswijting	2,40	2,—4,—	2,40
Kv.	8,—13,—	7,—8,—	7,—8,—
Schelvis, groot	8,—11,—	7,—8,—	5,—7,—
klein		10,—13,—	
Koolvis	8,—12,—	7,—9,—	11,—13,—
Zeeduivel	9,—26,—	3,20—19,—	10,—22,—
Sold.	33,—58,—	34,—50,—	40,—50,—
Steenschol	11,—13,—	8,—18,—	19,—24,—
Kongeraal	9,—10,—	4,—6,—	5,—7,—
Leng	9,—10,—	5,—7,—	5,—6,—
Schotse schol	8,—12,—	3,20—6,—	6,—10,—

Zij hadden pech ...

Vissers gewond

Martony Karel, motorist aan boord van de Z. 462 is bij het aan boord komen, uitgegleden langs de kaal-ladder en aan boord gevallen waardoor hij een verstuiking opliep aan de rechter enkel.

Bij het werken aan boord gleed Devinck Kamiel, matroos van de Z. 495, uit en kwam met de rug terecht op het dek, waardoor hij beide dijen bezeerde.

Bij het inhalen van de korre is Dhondt Henri, motorist aan boord van de Z. 545 uitgegleden en met de linkerzijde op de reling gevallen.

Gossens Jean-Pierre, scheepsjongen aan boord van de Z. 418, werd met de linkerhand gekneld tussen het getouw en de as waar de touw opliep, waardoor hij kneuzingen opliep.

Bij het lichten van een zwaar voorwerp bezeerde Calus Gilbert, lichtmatroos aan boord van de Z. 548, zich aan de rechter elleboog.

Rappé Hubert, schipper van de Z. 590, is hervallen door een blijvende stijfheid van de linkerduim na geprobeerd te hebben zijn werk te hervatten.

FH

JANUARI 1966 : Veel ruimere aanvoer

GUL, KOOLVIS EN WIJTING, MEEST GEBRACHTE SOORTEN

De Oostendse vissersvloot zorgde tijdens de maand januari 1966 voor een aanvoer welke die van vorig jaar ver overtrof. Dit was dan vooral te danken aan een ruimere aanvoer van gul, wijting, koolvis en rog. Anderzijds werd er minder schelvis en minder IJslandse kabeljauw aangevoerd. De prijzen van de meeste vissoorten lagen op een hoger peil dan vorig jaar. Tong echter vormde een grote uitzondering en werd 30 fr per kg goedkoper afgezet. Hierdoor vooral werd de algemene gemiddelde prijs omlaag gedrukt waardoor die van 13,80 fr naar 11,65 fr zakke.

De totale aanvoer steeg van 2.637.474 kg naar 3.651.152 kg terwijl de opbrengst steeg van 36.532.122 fr naar 42.572.219 fr.

Steeds minder schelvis

Zowel van IJsland als van de Noordzee, werd januari 1966 een teleurstellende schelvismaand. Van IJsland kregen we slechts 54.515 kg tegen 58.657 kg vorig jaar, van de Noordzee werd 63.478 kg aangevoerd tegen 70.284 kg in jan. '65. Vergeten we daarbij niet dat het grootste gedeelte van de schelvisaanvoer uit de Noordzee uit totten bestaat.

De prijzen zijn nochtans niet noemenswaardig gestegen, Noordzeeschelvis werd zelfs goedkoper verkocht dan vorig jaar. De IJslandse soort kreeg ongeveer dezelfde prijs als verleden jaar: 16,35 fr tegen 16,38 fr in '65. Totten van de Noordzee (mits ze van goede kwaliteit waren) kregen redelijke prijzen en zo werd een gemiddelde bereikt van 8,96 fr per kg, vorig jaar gingen de totten en de Noordzeeschelvis tegen 10,59 fr per kg van de hand.

IJslandschelvis bracht dit jaar slechts 891.140 fr op tegen 960.990 fr. vorig jaar, de andere soort werd verkocht voor 568.990 fr tegen 744.580 fr in '65.

Mindere en iets duurdere kabeljauw

Van IJsland kregen we minder maar duurdere kabeljauw. Inderdaad, de kabeljauw vangsten van onze IJslanders waren nogal schaars waardoor slechts 109.200 kg werd bereikt tegen 155.993 kg vorig jaar in januari. De aanvoer van niet IJslandse kabeljauw bleef ongeveer gelijk aan die van vorig jaar. Toch was er een lichte stijging en wel van 112.195 kg naar 117.278 kg. Toch werd ook voor die witte kabeljauw meer betaald dan verleden

jaar. Dank zij die hogere prijzen werd trouwens een opbrengst bereikt die hoger lag, al bleef de opbrengst van de IJslandse soort onder het cijfer van verleden jaar. Inderdaad tegen 1.683.370 fr geraakten we nu slechts aan 1.674.650 fr bij een gemiddelde prijs die steeg van 13,23 fr naar 15,33 fr. De witte soort bracht dit jaar niet minder dan 2.111.370 fr tegen 1.985.240 fr vorig jaar. Dit was niet alleen te danken aan de iets ruimere aanvoer maar veeleer aan de prijs die steeg van 17,69 fr naar 18 fr.

Zeer ruime aanvoer van Westgullen

Niettegenstaande de aanvoer van IJslandse gul terugliep van 95.396 kg naar 71.667 kg werd de totale aanvoer van gul heel wat groter dan verleden jaar in januari. De niet IJslandse gullen, vooral aangevoerd door schepen die op de west visten, en dat was bijna de gehele middenslagvloot, waren immers in veel ruimere mate voorhanden. Niettegenstaande de kustvissers dit keer maar een heel klein stukje van de koek kregen, steeg de aanvoer van 307.514 kg naar 550.673 kg. Werkelijk gullen bij de vleet. Waar bij een dergelijke stijging van de aanvoer normaal een sterke prijsdaling zou moeten verwacht worden, was zulks slechts in geringe mate het geval. Er werd voor die gullen nog 9,93 fr betaald tegen 10,63 fr vorig jaar. Voor de middenslagvloot betekenden die gullen dan ook een uitkomst waardoor zij de eerste maand van het jaar op renderende wijze konden afsluiten. De gullenopbrengst was vanzelfsprekend veel hoger dan verleden jaar. De IJslandse soort gaf dit jaar een opbrengst van 811.980 fr tegen 1.097.290 fr in jan. '65. De andere gullen brachten echter 5.469.740 fr op tegen slechts 3.270.020 fr verleden jaar. Vermelden we hier nog dat ook dit keer die gullen bijna uitsluitend voor de uitvoer naar Frankrijk bestemd waren, iets waaraan de renderende prijzen te danken waren.

Koolvisaanvoer verdubbeld

Samen met gul is koolvis veel meer aangevoerd geworden in de vismijn van Oostende. Door de verschillende IJslanders werden regelmatig famelijk ruime partijen koolvis gelost, grote en kleine sortering. De kleine soort werd aan wisselende prijzen verkocht naar gelang de algemene visschaarste. Voor grote kools werden voortdurend hoge prijzen geboekt waarbij vaak zelfs meer dan 16 fr werd

bereikt. De doorsnee prijs voor grote kools lag echter rond de 14 fr per kg. De gemiddelde prijs voor kleine en grote dooreen bedroeg 9,99 fr en dat is nog meer dan vorig jaar toen 9,35 fr werd betaald bij een aanvoer die toen slechts 157.754 kg bedroeg waar dit jaar 308.663 kg werd gebracht. Het spreekt vanzelf dat de opbrengst heel wat hoger lag dan verleden jaar en steeg van 1.475.490 fr naar 3.084.346 fr, hier dus meer dan een verdubbeling. In elk geval was koolvis dit jaar in januari een gunstige post.

Zeer veel wijting aan lage prijzen

Een werkelijk zeer ruime aanvoer van wijting tijdens deze januari-maand. Inderdaad, waar we vorig jaar het niet onaardig cijfer van 377.571 kg bereikten, stonden we nu aan het einde van de eerste maand van het jaar reeds met 602.497 kg wijting. De grote belangstelling vanwege de grote middenslagvisserij voor de westvisserij is hier zeker niet vreemd aan. Samen met de gullen kwamen immers ook veel wijtingen op de markt. Teveel zelfs, want de opvangregeling had de handen meer dan vol met deze vissoort die ook van IJsland en van de Noordzee in nogal ruime mate werd gebracht. IJslandse wijting vond trouwens zeer weinig afnemers, de grote soort ging vlotter van de hand. De zeer grote aanvoer werkte tenslotte een prijsdaling in de hand waardoor slechts 4,93 fr werd betaald waar vorig jaar toch nog 7,29 fr werd gegeven voor één kilo wijting. Door die prijsdaling ging het grootste gedeelte van het voordeel van een grotere aanvoer gedeeltelijk verloren want de opbrengst steeg slechts van 2.753.970 fr naar 2.971.810 fr.

Veel goedkopere tong

Het feit dat de bokkevisseren in Zeebrugge regelmatig ruime tongenvangsten aanvoerden, heeft de tongenprijs doen dalen. Vele varkens maken de spoeling dun en veel tongen doen de prijzen dalen. De uitzonderlijke prijs die vorig jaar in januari werd bereikt (90,99 fr) werd dan ook bijlange niet meer bereikt want we geraakten nog maar aan 60,35 fr. Ondertussen blijft dat nog een flinke prijs, rekening houdend met het feit dat er zeer veel kleine sortering werd gebracht. De middensoorten werden doorgaans het duurst verkocht, terwijl de grotere sorteringen nogal prijsvast waren. De tongenopbrengst lag dank zij de ruimere aanvoer toch nog iets hoger dan verleden jaar en liep op van 6.602.026 fr naar 6.932.765 fr. De aanvoer steeg van 73.221 kg naar 114.859 kg.

Ook meer platvis

De aanvoer van platvis is tijdens de eerste maand van 1966 redelijk ruim geweest. Spijtig is de kwaliteit in deze periode van het jaar niet zo best, in het bijzonder niet van de west, vanwaar het grootste gedeelte werd gebracht. Platjes werden dikwijls nog het best verkocht want hiervoor had de uitvoer belangstelling. Grote platvis moest nogal eens opgevangen worden. De grotere aanvoer van deze vissoort is in hoofdzaak te danken aan de drukkere westvisserij tijdens die maand. We kregen hierdoor 169.498 kg op de markt tegen amper 112.225 kg vorig jaar. De prijs is niet noemenswaardig gedaald maar viel toch terug van 9,74 fr naar 9,01 zodat de opbrengst toch nog steeg van 1.093.970 fr naar 1.527.825 fr.

Goedkopere tarbot

Er werd in januari 1966 beduidend meer tarbot aangevoerd dan vorig jaar. Er werd echter veel kleinere sortering gebracht en dit heeft de gemiddelde prijs doen dalen van 65,30 fr naar 47,12 fr per kg. De meeste tarbot kwam dit keer van de west vermits er slechts enkele schepen op het kanaal bleven varen. Voor de weinige grote tarbot die gebracht werd liepen de prijzen zeer hoog op. De totale aanvoer van deze vissoort bedroeg te Oostende 21.145 kg tegen 12.536 kg vorig jaar. Ondanks de sterk gedaalde prijs is de opbrengst nog gestegen van 818.650 fr naar 996.4890 fr.

Toch meer rog

Ondanks het feit dat we zeer weinig roggenvangsten van het kanaal kregen is de aanvoer van deze vissoort toch nogal aanzienlijk gestegen. Keilrog was evenwel schaars en bijgevolg zeer duur. Voor grote rog en grote gladrog werden eveneens flinke prijzen betaald, de kleine sorteringen kregen doorgaans slechts opvangprijzen. Hierdoor daalde de gemiddelde prijs van rog van 13,36 fr naar 11,18 fr. De aanvoer steeg van 171.692 kg naar 231.568 kg terwijl de opbrengst verhoogde van 2.294.834 fr naar 2.590.340 fr.

Goedkopere «andere soorten»

Een zeer aanzienlijke stijging van de aanvoer van «andere soorten». Inderdaad, van 687.202 kg in januari 1965 steeg die aanvoer naar 994.961 kg in januari van dit jaar. Als de meest gebrachte andere soorten moeten we zoals gewoonlijk rode zeebaars, leng, steenschol, steenholk, zeehond, haai, staartvis, schotse schol en hondstong vermelden. Rode zeebaars kreeg wis-

selende prijzen wegens de onregelmatige aanvoer. Staartvis was redelijk duur terwijl steenschol het veel minder goed deed dan gewoonlijk. Schotse schol van IJsland werd aan normale prijzen verkocht terwijl voor schotse van Noop Head zeer veel werd betaald. Zeehond en vooral haai werden vlot verkocht zij het dat de kwaliteit al eens minder goed uitviel. Steenholk diende niet veel opgevangen te worden al lag de prijs meestal slechts rond het ovpangpeil. Blauwe leng en ook de witte sortering gingen doorgaans vlot van de hand terwijl voor hondstong gewoonlijk rond de 20 fr werd betaald wat een normale prijs is.

Toch daalde de gemiddelde prijs van deze soorten van 14,37 fr naar 11,57 fr waardoor de opbrengst uiteindelijk slechts opliep van 9.877.354 fr naar 11.512.826 fr.

Praktisch geen haring

Zonder de Nederlanders, die in november en december voor nogal ruime haringvangst zorgden, zouden we zeker nooit gewaar geworden zijn dat er een haringseizoen naan gang was. In januari, toen we het van de eigen vloot moesten hebben kregen we inderdaad nog slechts 8.716 kg haring op de markt. Vorig jaar toen de kustvisserij soms aardige vangsten kon binnenzetten was die aanvoer nog 179.220 kg groot. Het spreekt vanzelf dat bij dergelijke abnormaal kleine aanvoer ook abnormaal hoge prijzen betaald worden. Van 6,67 fr vorig jaar steeg de prijs inderdaad naar 15,90 fr. Dat zal da nmeteen de

duurste ijle haring sedert jaren geweest zijn.

Niet slecht voor de sprotvissers

De sprotaanvoer is tijdens de voorbije januarimaand niet bepaald slecht uitgevallen. Er werd inderdaad een aanvoer geboekt van 231.640 kg en dat is beduidend meer dan vorig jaar toen slechts 65.666 kg werd bereikt. Vergeten we echter niet dat in januari 1965 de kustvissers heel wat meer opbrengst hadden van de gullen dan van de sprot zodat ze zeker hadden willen ruilen. De aangevoerde sprot was doorgaans van redelijke grootte zodat een goede gemiddelde prijs werd bereikt, weer dank zij de belangstelling die bepaalde uitvoerders er voor hadden. Waar vorig jaar bij kleine aanvoer 4,32 fr per kg werd betaald bereikten we nu 5,37 fr als gemiddelde prijs. Meteen steeg de sprotopbrengst van 284.302 fr naar 1.246.088 fr.

Onbeduidende garnaalaanvoer

We hebben slechts een halve maand garnaal gekregen, en dan nog een aanvoer die amper genoeg was om de gaatjes in de tanden te vullen. In totaal slechts 794 kg wat dan toch meer is dan verleden jaar toen slechts 348 kg werd gebracht. Toch was garnaal niet overdreven duur vermits maar een gemiddelde prijs van 54,44 fr werd bereikt waar vorig jaar 38,60 fr per kg werd betaald. Slechts 2 schepen hebben tijdens de januarimaand op garnaal gevestigd, dit gedurende de eerste helft, nadien zijn ze ook op sprot gaan vissen.

HET VISSEN IN ENGELSE TERRITORIALE WATEREN

Bericht aan de Belgische reders en schippers ter zeevisserij

In de voorbehouden visserijgebieden rondom Groot-Brittannië waarin de Belgische schepen mogen blijven vissen, hoeven deze zich te onderwerpen aan de Britse bepalingen aldaar van kracht.

Met uitzondering van hetgeen hier achteraf zal aangehaald worden, is het in deze zones verboden netten aan boord te hebben of te gebruiken waarvan het minimum wijde der mazen, **nat of droog**, minder bedraagt dan :

70 mm in het seine net of het gedeelte van het treilnet vervaardigd uit enkel garen en noch manila noch sisal bevattend,

75 mm in het gedeelte van het treilnet vervaardigd uit dubbel garen en noch manila noch sisal bevattend,

80 mm in het gedeelte van het treilnet vervaardigd uit manila of sisal.

Uitzondering. Inzake de kuil waarvan eventueel de maaswijde minder dan 50 mm bedraagt, zal de plaatselijke overheid geen inbreuk op haar verordening weerhouden indien door het schip het bewijs geleverd wordt dat dit net voorhanden is enkel om geoorloofde visserij te bedrijven op makreel, haringachtigen, smelten, Noorse wijting, spiering, aal, grote pieterman, grijze garnaal, steurgarnaal, langoustin of weekdieren. Le schippers hoeven **indachtig te zijn** dat de meeste van deze species door hun schip **niet mogen gevangen worden** in de hun vergunde visserijzones die hierboven bedoeld zijn. (zie inzonderheid mijn bericht, met bijlage van 20.9.1965).

PLECHTIGHEID IN RIJKSVISSERIJSSCHOOL HEIST

Vorige vrijdag had in de Rijksvisserijschool een korte plechtigheid plaats, ter gelegenheid van de overhandiging van een kunstplaket voor het behaalde resultaat in het zwemonderricht, tijdens het schooljaar 1964-1965.

Een afvaardiging van de provinciale zwemcommissie onder leiding van de bestendige afgevaardigde Hr. Smissaert en Hr. Beke kwam ter plaatse voor de officiële overhandiging van de prijs.

In een toespraak gaf dhr. Smissaert een overzicht van de mooie resultaten die sinds 1952 door de school behaald werden. Vier maal behaalde de school de 100 %, wat betekent dat alle leerlingen konden zwemmen. Spreker wees daarbij op de betekenis van het kunnen zwemmen voor een zeeman. Daarna overhandigde de bestendig-afgevaardigde het kunstplaket aan Charles Vlietinck, een van de vele leerlingen die het brevet van zwemmer behaalden.

In een kort wederwoord dankte de directeur Waeghe de Commissie voor de inspanning die zij doet om de zwemsport te bevorderen. Het inzetten van de trofeeën is voor de leerlingen werkelijk een prikkel om de vereiste zwemvaardigheid te verwerven. Verder wijst de directeur op het goede resultaat dat behaald werd in een onvolledig schooljaar daar een gedeelte van de tijd voorzien voor lichamelijke opvoeding ook besteed wordt aan het roeien.

He. was een plechtigheid die voor de leerlingen beslist een spoorslag was om weer hun best te doen teneinde voor het lopend schooljaar een evengoed resultaat te behalen.

NIEUWE KREDIETEN VOOR SCHEEPSBOUW

Spijts de regeringskrisis is het beperkt ministerieel comité voor economische expansie vorige week nog bijeengekomen om de laatste hand te leggen aan enkele belangrijke krediettoewijzingen voor vernieuwing van onze vissersvloot, waardoor onze scheepswerven opnieuw lichtjes kunnen ademen.

Volgende beslissingen werden genomen :

— Rederij Noordzee, Oostende, 4.244.000 fr. krediet voor nieuwbouw op scheepswerf De Weert te Oostende.

— Rederij Edm. Van Dierendonck-Rappé, Heist, 3.400.000 fr. krediet voor bouw van hektreiler op scheepswerf De Graeve te Zeebrugge.

— Rederij De Rudder-Cardon, Zeebrugge, 2.350.000 fr krediet voor nieuwbouw op scheepswerven van Langerbrugge.

— Rederij Lans, Oostende (K. Lambrrecht), 22.363.000 fr krediet voor bouw hektreiler op scheepswerf Beliard-Murdoch te Oostende.

Aan laatsgenoemd krediet echter moet nog de goedkeuring gegeven worden door de voltallige minister-raad.

Voorts werden nog kredieten toegestaan voor de aankoop en plaatsing van nieuwe motoren ter vervanging van oude, in een paar vissersvaartuigen.

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys heeft hier eens te meer een inspanning gedaan opdat zou kunnen voortgewerkt worden.

DE N.27 „DE ZEVEN KINDERS” GESTRAND TE MIDDELKERKE

Dinsdagmorgen met het afgaan der tij is de Nieuwpoortse vissersboot N. 27 gestrand ter hoogte van de laatste golfbreker ongeveer aan de watertoren. Door een tot nog toe ongekende oorzaak kwam de boot in aanvaring met de rotsblokken welke aan het uiteinde van de voornoemde golfbreker liggen, waardoor schade werd aangericht aan de schroef en het roer. Tot overmaat van ramp sloeg dan nog de «korre» in de schroef zodat het schip stuurlaas werd en de schipper zudoende verplicht was zijn boot aan de grond te zetten.

Bij het ter perse gaan was de sleepboot er nog steeds niet in gelukt de gestrande eenheid vlot te trekken.

DE N.800 „DUC IN ALTUM” GEDOOPT TE NIEUWPOORT Stalen hekbokker voor de Nieuwpoortse vloot

Heden donderdag wordt te Nieuwpoort overgegaan tot de doopplechtigheid van de eerste hekbokker voor de Nieuwpoortse vissersvloot, nl. de N. 800 «Duc in Altum» welke op de scheepswerven Jos. Deweert te Oostende gebouwd werd voor reder Plaetevoet Roger uit Nieuwpoort. Wij komen hierop terug in ons volgend nummer. Ondertussen wensen wij aan reder Plaetevoet Roger en zijn bemanning van harte geluk met hun nieuwe treiler.

B.

REDERS,

LEEST
HET VISSERIJBLAD

PRAKTISEREN

VAN SCHEEPSLAWAAI, ZEEMANSPLICHT EN NAUTISCHE INFORMATIE

LAWAAI (I)

Nu onze roaring twinties zóver achter ons liggen en de opgedane levenservaring stilaan in ons bezinkt worden wij vele dingen gewaar die vroeger aan ons voorbijgingen en ons bestaan nog niet eens raakten.

Wij zouden bijna schrijven dat onze jeugdige onbezorgdheid daaraan ten grondslag lag maar onze jeugd was nu eens niét zo onbezorgd zodat we op gevaar van jokken af, dit niét moeten beweren.

Maar wat aan ons niet meer voorbij gaat waaraan wij wel, en in niét geringe graad, gevoelig zijn geworden is het lawaai dat tegenwoordig overal heerst. Ook aan boord van schepen. E ndit veront-rust ons zeer.

Het is op sommige vaartuigen, zelfs in de brug, praktisch niet meer mogelijk een gesprek te voeren op normale toonhoogte. Laat staan aan boord (van moderne eenheden) rust te vinden.

In Zwitserland wordt een intense slag geleverd tegen het kabaal dat, het schijnt nu vast te staan, oorzaak is van nervositeit en zenuw-zichten, abnormale tussenmenselijke spanningen en opwinding. Aan de wal groeit (stilaan) het besef dat het individu moet beschut worden tegen het lawaai. Het wordt nodig ook aan boord van schepen daarvoor te zorgen of toch er een bijzondere aandacht aan te besteden. Verzorgde isolatie van schroeven en machinekamer, sturing-gear enz. is de basis van de strijd tegen het rumoer aan boord. Maar wij denken ook aan het rammelen van een sleutel of het toeslaan van een deur. In de regelmatige kalmté van de vaart even tergend als de coup-de-claxon van madame-van-de-cottage 's nachts in ons stille laantje.

Gesmeerde scharnieren en sloten houden al heel wat nutteloos lawaai buiten. Het rammelen van een late-opblijver met de deurhaak aan boord van passagiersschip zal wel voor altijd deel uitmaken van de inventaris van dergelijk soort vaartuigen.

STOOMSCHIP

Tengevolge van al dit kabaal dat hoort bij onze moderne levenswijze en uitrustingen is de herinnering aan de geruisloosheid van het s/s «Eduard Van Vlaenderen» vermoedelijk duidelijker in ons blijven leven.

Eventjes vóór de tweede wereldoorlog voeren wij op haring aan boord van deze kolenbrander. Met een lange, scheve schouw die enorme hoeveelheden brikketten — bunkereren in de nieuwe handelsdokken — onder vorm van zwarte rookkolommen en krullen de atmosfeer inspuwde. Dertien zielen waren er toen aan boord, en één jongen.

Ondertussen verwierf deze jongen zich ook een ziel. En dit is hem trouwens, aan zijn fraaie gezicht, wel aan te zien. De wezensbegroëning die steeds maar forser wordt en de walletjes onder de niet-zó-pientere-ogen zijn ondubbeltzinnige blijken van de tijds-afstand die hij sedert die niet zó verrukkelijke initiatie-reis aflegde. Waar zou die trimmer, onkenneijk onder het kolenstof, nu zijn brikketten vervoeren.

En die meester met zijn dikke brilleglazen? Waar zou hij nu tuben-blazen? Wij vermoeden dat hij allicht een zeer bruikbaar ondergeschikte geworden is, misschien wel meester, in het stookhol waar het vuur eeuwig branden moet.

Doch dat durven wij alleen maar (stil) denken.

LAWAAI (II)

Maar wij peinzen nu surtoet op trimmers, stokers, machinisten en kolenbunkerers (Bunkering and Stevedoring: one name!) omdat dit alles voor ons de verpersoonlijking is van de (vredige) stoommachine. Voortstuwings-apparaat die zijn kracht niet met een leven als een oordeel kenbaar maakt zoals de ontploffingsmotor, maar ons schip geruisloos en zeker door vlakke of ontstuwige zeeën stuwde.

Enkel aan het trillen van de schotten voelden wij zijn vredige, machtige beweging.

En alle andere geluiden, normaal of ongewoon, konden wij dadelijk waarnemen.

In welke stilte moet Ferdinand Magelaan, de eerste circumnavigator, zijn befaamde reis hebben gemaakt.

PLICHT

Het geven van mistseinen gedurende zware sneeuwval, nevelachtig weer, mist of regenval is een werkzaamheid die ieder zee-man-op-de-brug uiteraard plichtbewust uitvoert. Dit is inderdaad het geval geweest zolang zonder radar werd gevaren. Dan heeft de aanwezigheid van dit toestel aan boord alléngs, onmerkbaar, zonder dat zij het zelf aanvoelden, de

mens de onontbeerlijke impuls ont-nomen die hem aanzette tot het trouw geven van het voorgeschreven signaal op de voorgeschreven tijd.

Het beeld dat het radartoestel verschafte van de situatie rond en in de nabijheid van het schip, heeft deze impuls in een zekere zin vervangen. In zover dat als wanneer op het radarscherm geen echo van een schip zichtbaar is het geluidsein eenvoudig, hetzij bewust of onbewust, overbodig geacht wordt.

Dit is misdadig.

Misdadig ten overstaan van schepen die géén radar aan boord hebben en bijgevolg in het volslagen duister werken.

Misdadig dus ook voor eigen schip en bemanning, want radar is niet onfeilbaar.

Dát moet elke radarwaarnemer weten.

Het beschikken over inlichtingen verkregen door middel van radar onthéft geen enkel vaartuig van de verplichting zich strikt te houden aan de voorschriften van de bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee, in het bijzonder van de verplichtingen vervat in de regelen 15 en 16. Dit moest ieder zeevarende nu allicht wel weten.

LAWAAI (III)

Het gillen als een mager varken dat gekeeld wordt van spelende bemanningsleden zowel in machinekamer als aan dek heeft ons menige keer de stuipen op het (schone) lijf gehaald. Omdat wij joelen en brullen, boven het scheepsrumoer uit, altijd in verband brengen met hulpkretten.

Deze vorm van levenmaken kan beter worden bewaard voor meerder-nood.

En als er teveel heidens spektakel gemaakt wordt zal een noodkreet dan tenslotte ook niet meer opgemerkt worden. Want lijfsbehoud hangt op zee wel eens af van een (gehoorde) schreeuw.

NAUTISCHE INFORMATIE

De nieuwe Rotterdamse waterweg. Hoek van Holland. Het radioradarstation verstrekt nautische informatie. Dit z.g. rede-plot is ten dienste van gezagvoerders van schepen die **nog niet** of **niet meer** een loods aan boord hebben. Het station met roepnaam «Pilot-Maas» wilkelt via marifonie kanaal 2 (V.H.F. port-operation), het radiotelefonieverkeer in de Engelse taal af. Het werkbereik van het station is ongeveer 15 zeemijl.

Het radarbereik valt binnen het gebied met een straal van ongeveer 8,5 zeemijl, waarvoor het middelpunt is gelegen op 52° 00' Noord — 03° 56' 60".

Het station heeft ten doel:
a) het optreden als walstation van de loodsdienst;

b) het bevorderen van veiligheid en orde ter rede, door het verstrekken van nautische informatie en **advies** alsmede het verlenen van radarassistentie.

Gezagvoerders van schepen, die het kruisstation van het loodsvaartuig willen aanlopen worden verzocht, vooral bij mist of slecht weer, zich radiotelefonisch te melden, zodra zij binnen het werkbereik voor het station komen, teneinde vroegtijdige radaridentificatie mogelijk te maken, waartoe zij ondermeer de volgende gegevens dienen te verstrekken; naam, nationaliteit, tonnage, diepgang, voorliggende koers, vaart en richting en afstand t.o.v. lichtbrulboei «Maar» op 52° 01'; 0° Noord 03° 56', 306 ori.

Berichten van commerciële aard zijn niet toegestaan. Het station is in hoofdzaak informatieverstrek-kend.

De adviezen hebben slechts betrekking op onder verantwoording van de gezagvoerder uit te voeren manoeuvres, zoals op een bepaalde plaats ten anker komen, over een bepaalde zijde bij maken, het aanwijzen van een volgorde van be-loodsing, het aanduiden van een veilige route, enz.

Te sturen koersen en uit te voeren roer- en machineorders kunnen op verzoek worden opgegeven.

Het hierbij bedoelde verkeer is kosteloos.

HEBT U REEDS
DE NIEUWE

Kaart van
de Vlaamse
Banken

80 F

Ook met
decalijnen

NOORDZEE
BOEKHANDEL
Vindictivelaan, 22
Oostende

FRANKRIJK

Syntese van de Franse invoer van visprodukten

In zijn laatste uitgave wijdde «La Pêche Maritime» een studie aan de Franse aanvoer van visprodukten in 1965. Hieruit blijkt dat de EEG-landen voor meer dan de helft van de ingevoerde tonnemaat zijn tussengekomen, hetzij 91.866 ton op 180.646 ton.

Daarbij werd een gevoelige stijging van de aanvoer van VERSE vis verwezenlijkt: 60.385 ton tegenover 49.100 ton in 1964.

Het gevolg van de verhoogde invoer in Frankrijk wordt volgens vernoemd tijdschrift toegeschreven aan de crisis in de haringvisserij. Zo werd in 1965 meer dan 6900 ton verse haring aangekocht tegenover 4392 ton in 1964. De invoer van gevoren haring vermeerde met 822 ton (1487 ton in 1965 tegenover 665 ton in 1964).

Ook de aanvoer van sprout en van verse of bevroren makreel nam gevoelig af. In 1965 bedroeg deze aanvoer nog slechts 1380 ton tegenover 2153 ton in 1964.

De invoer van tonijn blijft nog weinig belangrijk, alhoewel in het verslag een gevoelige stijging werd genoteerd: 28 ton tegen 1 ton in 1964. Daartegenover staat evenwel de invoer-toename van bevroren tonijn die 2316 ton bereikte daar waar in 1964 een tonnage van 1152 werd geboekt.

De voornaamste leveranciers hiervan was Congo (Brazzaville) met 711 ton.

1209 ton sardiënen ingevoerd, voor de totaliteit afkomstig uit Italië. In

1964 was het invoercijfer slechts 6 ton.

De invoer van bevroren sardiënen beliep in 1965 6133 ton tegen 527 ton in 1964.

Er werden evenwel minder verse of gevoren filets geïmporteerd: daar waar dit vorig jaar 2029 ton bedroeg werd in 1965 het cijfer 1406 geboekt.

Ook hier zijn de voornaamste leveranciers 2 EEG-lidstaten t.w. Nederland en West-Duitsland (1305 ton in totaal tegen 1800 ton in 1964).

De stijgende beweging van de invoer van gevoren visfilets zette zich ook in 1965 door: in 1964 bedroeg deze stijging 900 ton; t.a.v. 1963; de stijging in 1965 genoteerd t.a.v. 1965 beliep 1300 ton.

In 1965 was de import gedaald tot op 3076 ton tegenover 7730 ton in 1963. Vorig jaar steeg deze import evenwel terug tot 5703 ton. Het deficit in de Franse kabeljauwvangst heeft een verdriedubbelde invoer tot effect gehad. Zo steeg betreffende import van 649 ton in 1964 tot 2162 ton in 1965. Duitsland alleen nam hiervoor 1855 ton voor haar rekening; voor Italië was dit 289 ton.

Daarentegen dient een daling vermeld van de overige gezouten of gedroogde vis-invoer, en dit zowel voor de gehele vis (3381 ton tegen 4862 ton in 1964 en 727 ton in 1963).

Naar «La Voix Maritime» d.d. 11-3-66 — AW

Mr. Francis C. Farbe tot voorzitter van het „Comité Central des Armateurs de France” verkozen

Het Franse Centraal Comité voor reders heeft haar bureau samengesteld voor het nieuwe dienstjaar.

Mr. R. Labbé, uittredende voorzitter werd tot ere-voorzitter benoemd, Mr. Fr. C. Fabre werd tot voorzitter gekozen.

Verder is het bureau samengesteld uit de heren:

R. Courau; Ed. Lanier; P. Louis-Dreyfus; J. Marchegay; Jean Perrachan; P. Reggie-Paquet; Onderzoekers; André Le Grand; schatbewaarder; J.B. Hamen, sekretaris. A.W.

ADVERTEERT IN „HET VISSERIJBLAD” UW VAKBLAD

De minimumprijzen van vis in Engeland

Met ingang van 31 januari 1966 zijn de minimumprijzen in Engeland, de zg. „reserve auction prices” gewijzigd.

Zoals bekend, worden deze prijzen aangegeven per 10-stone of 63,50 kg. Hieronder geven wij ze evenwel op per kilogram.

Verder valt op te merken dat voorheen voor elke soort twee minimumprijzen waren, t.w. een voor „gekopt” en een voor „ongekopt”.

In de nieuwe lijst wordt enkel nog gesproken van „head-on fish”. Deze minimumprijzen zijn de volgende (per kg. en in Belgische fr.):

- tong : 25,88 fr.
- heilbot : 16,52 fr.
- tarbot en griet : 15,42 fr.
- schol : 11,56 fr.
- tongschar : 13,21 fr.
- scharetong (schotse schar) en hondschar (witje) : 6,61 fr.
- gewone schar : 6,61 fr.
- veelt en gevlekte rog : 6,61 fr.
- rog : 3,85 fr.
- ongegutte „roker” : 4,40 fr.
- zeewolf : 5,29 fr.
- heek : 9,91 fr.
- schelvis (chat) : 6,61 fr.
- ander dan „chat” : volgende prijzen :
 - van 31-1-66 tot 1 mei 1966 : 8,37 fr.
 - van 2 mei tot 4 sept. 1966 : 7,99 fr.
 - van 5 sept. tot 29 jan. 1967 : 9,47 fr.
- kabeljauw : van 31-1-66 tot 1 mei 1966 : 8,37 fr.
- van 2 mei tot 4 sept. 1966 : 7,99 fr.
- van 5 sept. tot 29-1-67 : 9,47 fr.

- gul : van 31-1-66 tot 1-5-66 : 8,37 fr.
- van 2-5-66 tot 4-9-66 : 7,99 fr.
- van 5-9-66 tot 29-1-67 : 8,57 fr.
- ongegutte zeehaai : 3,85 fr.
- gegutte zeehaai : 4,40 fr.
- gegutte „nurses” (haaisoort) : 3,85 fr.
- ongegutte „nurse” : 3,30 fr.
- leng en pollak : 5,51 fr.
- „mock” heilbot : 6,61 fr.
- rode zeebaars : 4,95 fr.
- wijting : 5,24 fr.
- rode boon e. a. inbegrepen konger-aal (zeepaling), zonnevis, lomp : 4,40 fr.
- knorhaan : 3,85 fr.
- hozemond : gekopt : 3,85 fr. ongekopt : 9,91 fr.
- kuit : 4,95 fr.
- „chitlings” : 3,85 fr.
- poors : 4,40 fr.
- ander makreel en pilchard : 2,75 fr.

PRIJZEN VAN ZOUTERIJEN :

- kabeljauw : van 31-1 tot 1-5-66 : 3,59 fr.
- van 2 mei tot 1 jan. '67 : 3,30 fr.
- van 2 jan. '67 tot 29 jan. '67 : 3,59 fr.
- gul : van 31 jan. tot 1 mei 1966 : 3,59 fr.
- van 2 mei tot 1 jan. '67 : 2,75 fr.
- van 2 jan. '67 tot 29 jan. '67 : 3,59 fr.
- alle andere soorten : 3,03 fr.

Vis niet bestemd voor menselijke consumptie : alle variëteiten : 3,30 fr. A.W.

NOTARIELE AANKONDIGING

Kantoor van meester

MICHEL VILEYN

Doctor in de rechten

Notaris te Nieuwpoort

— O —

OPENBARE LICITATIEVERKOPING VAN:

2 MOTORVISSERSSCHEPEN

- genaamd :
- 1. «HOOP OP DE TOEKOMST» N. 744
- 2. «HOOP OP VREDE» N. 741

Op dinsdag 22 maart 1966 om 15 u. in de Gehoorzaal van het Vrederecht, ten overstaan van de Hr. Vrederechter v/h. kanton Nieuwpoort :

INSTEL van :

1) Een motorvissersschip

genaamd : «HOOP OP DE TOEKOMST» N. 744, gebouwd van hout te Oostende in 1938, 1 dek en 2 masten. L: 16,34 m. B: 5,53 m H: 2,38 m. Tonnemaat : Bruto : 160,82 m3 of 41,28 scheepston. Netto :

26,91 m3 of 9,52 scheepston. Motor 100 P.K. DEUTZ nummer 474276. bouwjaar 1938. Meetbrief nr. 3.699.

2) Een motorvissersschip

genaamd : «HOOP OP VREDE» N. 741 gebouwd van hout te Oostende in 1941, 1 dek en 2 masten. L: 15,10 m. B: 5,04 m. H: 2,10 m. Tonnemaat : Bruto : 95,45 m3 of 33,73 scheepston. Netto : 32,53 m3 of 11,57 scheepston. Motor 28,5 H.P. (LLoyds) Motor DEUTS nr. 594084 (100 HP) bouwjaar 1939. Meetbrief nr. 3257.

Beide schepen zijn varende.

TOEWIJZING op dinsdag 5 april 1966

Gevone voorwaarden

1/2 % INSTELPREMIE

Alle inlichtingen ter studie. Tel (058) 230.60

(4952 N)

OVER TE NEMEN GOED BEKLANTE VISHANDEL

EN

TRAITEURSZAAK

Te ST NIKLAAS

VRIJ IEGEN 1 JULI Z.w. of schrijven : CLAEYS Tuinlaan 44, Bensele (5004N - 5749V)

De instandhouding van verse visaanvoeren stelt een groot probleem

Als wij een vluchtige blik werpen op de Westduitse visserij-industrie als geheel gezien, dan valt in de eerste plaats de geweldige uitbreiding van de vissersvloot op. In de loop van 1965 kwamen inderdaad reuzentreilers de vloot versterken; wij noemen o.m. de «Bonn», de «Tublingen», de «Heidelberg», de «Erlangen» en de «Freiburg», die allemaal een tonnage van 2500 ton hebben.

Door de scheepswerf Rickmers uit Bremerhaven werd voor rekening van de Hanseatische Hochseefische-ri AG de hekreiler «Weser» afgeleverd met een tonnage van 2150 Ton. De hekreiler «Altona» werd door dezelfde werf geleverd voor Hamburg. Voor dezelfde vloot, die zich voortdurend blijft uitbreiden onder het implus van de Cranzer Hochseefischereigesellschaft, werden nog de hekreilers «Kap Nord» en de «Hamburg» geleverd.

Ook de vissershaven van Kiel kent een geweldige vlootuitbreiding met o.m. de «Husum» die de eerste van een reeks van vier hekreilers is.

Het is evenwel niet enkel de diepzeevloot die zich uitbreidt. Door de bevoegde instanties wordt ook een grote aandacht gewijd aan de mid- denslag- en kustvissersvloot. Men is inderdaad zinnens een kottar te bouwen met de brug vooraan op het schip, naar het model van de Amerikaanse tonijnvissers. Door de Kieler Heringskottar werd te Nien- dorf een hekkottar besteld die on- geveer 11 miljoen zal kosten. Ook vanwege buitenlandse rederijen kren- gen de Duitse scheepswerven bestel- lingen. Aldus werd door 'n scheep- werf van de groep Fried. Krupp te Ronnebeck een reeks van twee hek- treilers gebouwd voor rekening van een Bulgaars rederij terwijl ook een hekkottar voor Nigeria in aanbouw is.

DE AANVOERHAVENS

In de Westduitse aanvoerhavens, waarvan de konstruktie en het onder- houd ten laste van de staat val- len, werden verscheidene werken in de loop van het voorbije jaar vol- tooid of verder gezet. Aldus kon de belangrijke hall 3 in de Hamburgse vissershaven in werking genomen worden.

Ook Kiel heeft uitbreidingsvoor- uitzichten. Door de bevoegde dienst van deze haven kon overgegaan worden tot de aankoop van terre- nen, dank zij federale regeringskre- dieten. Op deze gronden zullen thans nieuwe havenkompleksen op- getrokken worden.

Op het einde van 1964 werden 6 nieuwe moderne gebouwen opge- trokken en ingehuldigd. De instal- latie van de onderneming Baader Anlagenbau te Bremerhaven bete- kent eveneens een belangrijke uit- breiding van het havenpotentieel.

Tenslotte zal begin van dit jaar te Cuxhaven overgegaan worden tot de openstelling van een reus- achtige zeeluis die nagenoeg één miljard frank heeft gekost en die twee nieuwe dokken zal omvatten.

DE VISHANDEL

De vishandelaars zien de toekomst eerder met een zekere ongerustheid tegemoet. Zij vragen zich inderdaad af, indien er wel steeds een vol- doende bevoorrading aan verse vis- produkten zal zijn opdat hun be- drijf in stand zou kunnen gehouden worden. De scheepsbouw-tendenz is inderdaad meer en meer gericht op de konstruktie van vriestrellers, ter- wijl steeds minder treilers voor de verse visaanvoer in de vaart ge- bracht worden.

De invoeren kunnen slechts een beperkte verhoging van de bevoor- rading bewerken: de handel zou afhankelijk worden van de buiten- landse leveranciers, terwijl de leve- ringen zich tot zekere perioden zou- den beperken. Verder bestaat ook nog het gevaar dat de grote aan- voeren door de Duitse treilers zou- den samenvallen met de belangrijke invoeren. Anderzijds is het ook zo dat in de loop van het jaar de tol- rechten op de invoeren van vreem- de staten in de E.E.G. verhoogd werden en dat het precies deze lan- den zijn waarvan Duitsland de be- voorrading van verse visprodukten verwacht, nl.: IJsland, de Faroë- eilanden, Noorwegen en Denemar- ken.

De Duitse rederijen drukken er anderzijds evenwel op dat zij niet de risico's kunnen lopen treilers voor de verse visaanvoeren te bou- wen, gezien de beperkingen welke bestaan door de uitbreiding van ver- scheidene visserijzones.

In dit verband mag wel even ge- wezen worden op een initiatief dat genomen werd door het «Küsten- verband für Fischerrosshandel». Dit verbond heeft de Federale Regering om een subventie ten voordele van de reders verzocht teneinde deze toe te laten eenheden te bouwen die uitsluitend afgestemd zijn op de verse visvangst.

Indien aldus een 360 miljoen fr. zou kunnen ter beschikking gesteld worden van de scheepswerven of de reders, dan zouden de vismijnen gedurende de eerstkomende 15 jaar op voldoende wijze kunnen bevoor- raad worden aan verse vis, aldus de vishandelaars. Verder zijn zij de mening toegedaan dat een dergel- ijke financiële steun veel gunstiger zou zijn dan de thans bestaande aanvoerpremies, waarvan op het huidig ogenblik de diepvriestrellers niet genieten.

Men kan evenwel betwijfelen of een dergelijk verzoek in goede aar- de zal vallen, rekening houdend met de eerder benarde financiële

toestand waarin de Federale rege- ring zich op huidig ogenblik be- vindt. Het mag nochtans als een gezond voorstel aangezien worden, en het mag wel enig genoemd wor- den dat een beroepsvereniging bij de regering aandringt op een steun- maatregel ten voordele van een an- dere sektor van het bedrijf.

DE VERWERKINGSINDUSTRIE

De vishandel, zoals men in Duits- land de verwerkingsindustrie noemt, bemoeit zich niet enkel met de ver- se vis, maar met het geheel van de voedingsmiddelen en in het biezon- der met de koloniale produkten. Deze bijzondere produkten zijn de konserven, de gerookte visproduk- ten, de marinades (rolmops, bis- marckharing), gerookte zeezalm in olie, de vissaladen en de ansovis.

Het is gebleken dat de vishandel het verbod van het gebruik van he- nuari 1965 volledig te boven is ge- komen. Aldus kon men er in geluk- ken konserven op basis van marina- des of diepbevrozen marinades te bereiden; in die zin bvb. kon Fin- dus met diepbevrozen rolmops op de markt komen.

DE INVOEREN EN DE UITVOEREN

De toestand van de Duitse vloot en de verwerkingsindustrieën blijft verontrustend; de verwerkingsindus- trieën zijn in nog grotere mate af- hankelijk geworden van de invoer- en. Nagenoeg driekwart van de ver- werkte haring — d.w.z. de voor- naamste grondstof van deze indus- trie — werden ingevoerd uit de Skandinavische landen en Neder- land. Hoe gunstig de bilaterale en multilaterale uitwisseling kunnen zijn, toch blijft deze toestand on- rustbarend.

De middens uit de vishandel kan- ten zich met alle kracht tegen de regeringsinspanningen, die erop ge- richt zijn de visprijzen neer te druk- ken door invoeren. Enerzijds is de Duitse produktie niet concurrerend op de internationale markt, gezien de hoge prijzen voor de grondstof- fen, en anderzijds vervalst een der- gelijke manipulatie de konkurren- tie op de markten van grondstoffen, en moet de Duitse industrie haar produkten op de binnenlandse markt leveren zonder zich te kun- nen verdedigen door het aankopen van goedkope produkten in het bui- tenland.

Inzake de uitvoeren kon de Duit- se vishandel toch enige voldoening bekomen. Dit heeft er hen toe aan-

gezet een verkoopcentrum voor Duitse voedingsmiddelen op te rich- ten te Parijs, waar visprodukten zouden verkocht worden naast kaas, vleeskonserven, groenten, enz... Se- dert twee jaar overigens bestaat 'n dergelijk verkoopcentrum ook te Londen.

DE DIEPVRIES

20 april 1965 was voor Hamburg een zeer bijzondere dag; op die da- tum nl. werd de hall 3 van de vis- mijn ingehuldigd. Deze hall 3 is bestemd voor het opslaan en de verwerking van diepvries-produk- ten welke in de haven ontscheept schikt men te Hamburg over een worden. Voor het ontvriezen be- installatie die werkt op de basis van warme lucht.

Een van de belangrijkste argu- menten van de voorstanders van de voorstanders van diepvriesvispro- dukten is wel dat deze laatste niet onderhevig is aan prijschommel- lingen aan de afslag, daar waar de verse vis vaak het onderwerp uit- maakt van enorme prijsvariatiës, zelfs als de produkten van een be- teer hoedanigheid zijn. Dit argu- ment heeft in de jongste tijd even- wel iets van haar kracht verloren, want thans bestaat er te Bremer- haven een afslag voor diepvries- produkten, waar enkele belangheb- benden zich iedere vrijdag ontmoet- ten.

RESTAURANTS VOOR VISVERBRUIK

De beginperiode van de Duitse visrestaurants dateert van het jaar 1926. Het is in dit jaar dat enkele vooruitziende restaurateurs een on- derneming openden in de aard van de gekende Engelse «Fish and Chips»- zaken. Na de jongste we- reldoorlog gingen deze restaurants zich steeds meer en meer uitbrei- den, zodat men er thans nagenoeg alle vissoorten kan verkrijgen. In Bremen bestaat er tenandere een zeer gekend restaurant die zich tot een specialist heeft weten op te werken met het visgerecht «Schelvis à la Hawaiaans». Het gaat hier om schelvis met ananas, opgediend op een verwarmde schotel.

Tijdens de jongste algemene ver- gadering van de Duitse visrestau- rateurs werd o.m. de wens uitge- drukt dat de aanvoeren van verse visprodukten zouden opgevoerd worden, evenals 'n verhoogde pro- duktie van de gezouten haring.

Tot daar dit overzicht van de Duitse visserijnijverheid. — B

GROTE HARING IN FRANKRIJK

Voor het ogenblik brengen de Franse industriële vaartuigen veel grote haring uit de Noordzee aan. Het betreft hier haring van vier stuks per kg. die overigens niet gemakkelijk van de hand gaan en die evenmin voor alle industriële verwerkingen geschikt is.

Tot op heden was de aanvoer beperkt tot 40 ton per getij.

De beperkte commissie van het interprofessioneel haringkomité kwam op donderdag 10 maart onder het voorzitterschap van Mr. J. Delpierre bijeen om de zaak te bespreken.

Tijdens deze zitting werd beslist voortaan de aanvoer van grote haring te beperken tot 20 ton per getij in plaats van 40 ton.

Verder werd het reisproject besproken van een studiekommissie

die in IJsland en in Noorwegen de haring seine-nettenvisserij zou gaan bestuderen. Twee weken terug heb- ben wij hiervan melding gedaan.

Naar het schijnt werd het pro- jekt voor Noorwegen weerhouden en wel de betreffende haringvangst op de Lofoten. In IJsland daaren- tegen is de haring-sleepnetvisserij op dit ogenblik praktisch afgelo- pen.

Anderzijds is voorgesteld om 'n Schotse nettenfabrikant naar Bou- logne te laten komen. Het betreft hier de h. M. Norman die een studie heeft verwezenlijkt over de sleepnetvisserij in IJsland.

Gehoopt wordt aldus de Boulo- nezen in deze vorm van visserij in te wijden.

A.W.

Markt IJmuiden

Besommingen in IJmuiden van **woensdag**: KW 159 f 11700, KW 80 f 18230 KW 88 f 6550 KW 185 f 5320 KW 210 f 4490 VL 105 f 30070. Vrijdag zorgden in IJmuiden 55 schepen voor 6730 kisten vis, waarvan 1280 schelvis, 280 wijting, 150 gul en kabeljauw, 900 torgullen, 280 koolvis, 560 haring, 500 kleine haring, 80 makreel, 350 kleine makreel, 1480 schol, 50 tarbot, 240 varia, 90 stuks kabeljauw en 75.000 kg tong. In Scheveningen was de aanvoer 320 schelvis, 250 wijting, 700 gul en kabeljauw, 350 koolvis, 75 haring, 475 kleine haring, 475 makreel, 280 kleine makreel, 1000 schol, 250 stuks kabeljauw en 41.000 kilo tong. Aan de markt waren de trawlloggers SCH 35 met f 22850, SCH 16 met f 10880, SCH 2 met f 9520 en 30 kustvisser met f 137.200 aan verse vis.

Zaterdag waren aan de markt de trawllogger SCH 339 met f 9960 en 20 kustvisser met f 85045 aan verse vis.

Maandag werden in IJmuiden 10150 kisten vis aangevoerd door 86 schepen, waarvan 1890 tong en tarbot, 18 heilbot, 3265 schol, 35 schar, 162 bot, 1020 haring, 2320 schelvis, 410 wijting, 825 kabeljauw en gul, 15 leng, 25 haai, 55 poon, 85 koolvis en 25 diversen. De besommingen waren: KW 137 f 6490 KW 197 f 7300 KW 98 f 7260 KW 200 f 6560 KW 166 f 3870 KW 29 f 6240 KW 172 f 5220 KW 193 f 5070 KW 167 f 4240 KW 124 f 7370 KW 52 f 4580 KW 196 f 3390 KW 191 f

5860 KW 125 f 7590 KW 183 f 3770 KW 26 f 2970 KW 34 f 6000 KW 28 f 4540 KW 160 f 5650 KW 134 f 5470 KW 136 f 5450 KW 114 f 4140 KW 195 f 7340 KW 92 f 2650 KW 94 f 3390 KW 79 f 3820 KW 110 f 3220 KW 40 f 2550 KW 178 f 4150 KW 106 f 6590 KW 69 f 4010 KW 24 f 4660 KW 17 f 3630 KW 186 f 3560 KW 63 f 3880 KW 188 f 2070 KW 103 f 4090 KW 91 f 4400 KW 30 f 3830 KW 126 f 2920 KW 128 f 3690 KW 148 f 4910 KW 156 f 4100 KW 146 f 4740 KW 108 f 3060 KW 215 f 11390 KW 201 f 5640 IJM 56 f 12040 IJM 2 f 5250 IJM 45 f 5710 IJM 73 f 4900 IJM 60 f 3680 IJM 4 f 1760.

In Scheveningen was de aanvoer 650 schelvis, 100 radio, 200 wijting, 110 gul en kabeljauw, 50 koolvis, 200 haring, 1000 kleine haring, 700 kleine haring, 1900 importeharing, 100 varia, 15000 kilo tong. Aan de markt waren de trawlloggers SCH 101 met f 18100, SCH 249 met f 13450 SCH 323 met f 16150, SCH 21 met f 10370 SCH 3 met f 25000, SCH 55 met f 5200, SCH 46 met f 36.000 en 3 kustvisser met f 21100. **Dinsdag** zorgden 40 schepen in IJmuiden voor 6810 kisten, waarvan 2150 schelvis, 280 wijting, 160 gul en kabeljauw, 730 koolvis, 820 haring, 1360 kleine haring, 1380 schol, 30 tarbot, 260 varia, 50.000 kilo tong en 880 stuks kabeljauw. Scheveningen: 800 schelvis, 120 wijting, 70 gul en kabeljauw, 520 koolvis, 110 haring, 670 kleine haring, 1500 gekochte haring, 70 schol, 150 varia, 50 stuks kabeljauw en

2800 kilo tong. SCH 307 f 17485 SCH 42 f 11780 SCH 242 f 11510 SCH 30 f 21340 en 22 kustvisser met f 14145 aan verse vis.

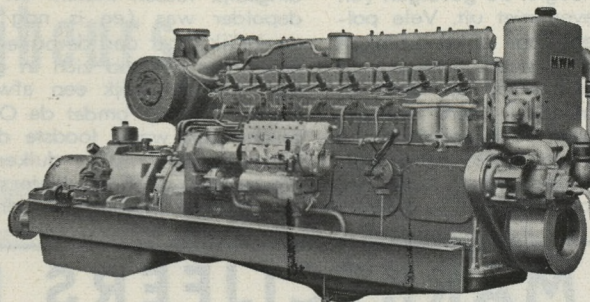
Woensdag werden te IJmuiden aangevoerd: 7060 kisten waarvan 3050 schelvis, 280 wijting, 690 gul en kabeljauw, 850 kleine gul, 980 koolvis, 420 haring, 1430 kleine

haring, 9 kleine makreel, 320 schol, 5 tarbot, 25 roodbaars, 180 varia, 13.000 kg tong, 170 stuks kabeljauw.

In Scheveningen was de aanvoer 70 kleine gul, 250 schol, 6000 kg tong. Er waren 18 kustvisser aan de markt met f 38.200 aan verse vis.

MWM DIESEL

4-takt scheepsdieselmotoren van 8 tot 2260 PK



TRHS 518 A

320 PK in 8 cil.
bij 1500 Tpm
met reductie-
omkeerkoppeling
gaande tot 5/1 =
300 Tpm op de
schroef.

Het type **RHS 513** wordt gebouwd in 6 en 8 cilinders in krachten gaande van 125 PK bij 1000 Tpm tot 320 PK bij 1500 Tpm met zoetwaterkoeling.

Het is de onverwoestelijke snelloper.

De motor die Uw vertrouwen verdient.

Vertegenwoordigd in België door de :

Firma F.A. SANSENS, N.V.
Kasteellaan 28, GENT

Tel. 09/25 17 30
09 / 25 68 81

Telegr. BENZDIESEL
(5683V—2)

VOORBEHOUDEN

**Diesel-
scheepsmotoren**

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

HOOGWATER- KALENDERS

1966

VERKRIJGBAAR

Prijs: 10 tr het boekje

— Bij alle dagbladhandelaars

— In alle boekwinkels

Voor grote hoeveelheden
zich wenden

Drukkerij van het
H. Baelskaai, 30, Oostende

Tel. (059) 177 13 (2 L.)
« Nieuwsblad van de Kust »

Brief uit Yerseke

Yerseke 12 - 3 - '66

12 maart! Precies op de dag af nu 60 jaar geleden, in 1906 dus, vond de eerste overstromings-ramp van de drie die wij (tot nu toe!) meemaakten plaats. Opgezeweept door een zware noord-westerstorm bereikte het zeewater een tot dan ongekende hoogte. De gevolgen (en welke!) bleven niet uit. Vele polders kwamen door dijkdoorbraken onder water te staan. Schepen uit vissershavens raakten op drift en veel los materiaal werd meege-sleurd en kwam in de kolkende zee terecht. Ook toen bleef «onze polder» de oudste eerst ingedijkte polder op ons eiland (Zuid-Beve-

land) evenals bij de twee latere stormvloed (die van 30 september 1911 en die van februari 1953) gespaard. Maar de twee aangrenzende polders, de Olzende- en Molenpolder kwamen onder water. De Ozendepolder kreeg dijkbreuken waardoor hij volstroomde doch de Molenpolder kwam vol water te staan evenwel zonder dijkbreuk. Hoe dat kwam? Als gezegd was de dijk van de aangrenzende Olzende-polder doorgebroken. De scheidingsdijk tussen Molen- en Olzende-polder was (en is nog!) aanmerkelijk lager dan de buitendijken. Bovendien bevond zich in de (te) lage scheidingsdijk een afwatering (duiker-sluisje) omdat de Olzende-polder zijn water loodste door de Molen-polder. Dit duiker-sluisje kreeg door de hoge waterstand in de ingelopen polder meer druk dan

het kon verdragen en... begaf het. Een groot gat ontstond en daarmee was het lot van de overigens gave Molenpolder bezegeld. Toen wij (we waren toen 14 jaar) op de dijk kwamen stonden de huisjes tot aan de dakgoot in 't water. Met al de narigheden van dien. Maar zoals aan alles kwam ook aan die ellende een einde. De polders werden weer drooggemalen, de dijken waren eerst hersteld en het gewone leven hernam zijn gang. Onbewust nog (gelukkig maar) van wat ons nog te wachten stond. 30 september 1911 en als ergste ramp 1 februari '53.

Verleden week hield de vereniging van mosselkwekers haar (jaar?) vergadering onder leiding van Voorzitter D. de Koning. De secretaris was er op in zijn verslag dat ondanks tegenslagen (zaad- en pokkenval op de consumptie-mossels) het toch nog «redelijk» was. We maakten nu melding van de mening omtrent het bijna afgelopen

seizoen van uit drie vissersplaatsen. Hallingens voorzitter van Es sprak van een **slecht** seizoen. Zierikzee's voorzitter Schot noemde het woord «goed». In Tholen stond geen kwalificatie van 't seizoen in 't verslag van de jaarvergadering. Wat is seizoen '65-'66 nu eigenlijk geweest? We weten uit «de krant» dat de 900.000 x 100 kilos reeds zijn geleverd, dus (zo menen wij) kan '65-'66 onmogelijk in het algemeen als slecht worden aangemerkt, tenzij men uitgaat van het vorige jaar toen de 1 miljoen x 100 kilos werden geleverd. Maar... Ook te Bruinisse kwam het dreigende te kort aan mosselgrond ter sprake. De heer Lockfeer merkte in dit verband op dat hij niet veel verwachting had van de mogelijkheid om gronden op de Yerseke en Berge bank in gebruik te krijgen. Het grootste bezwaar achtte hij te zijn dat de pachters van de nu onbenutte oesterpercelen geen afstand van hun pachtrechten doen. Dit is wel waar, maar dit bezwaar zou zeer inkrimpen, zo niet geheel verdwijnen, als het Bestuur der Visserijen op de Zeeuwse Stroom toe wilde slaan op de oude oestergronden mossels te kweken. Wat dit op den duur zal worden, dienen we af te wachten. Af te wachten valt eveneens wat er zal uitkomen van hetgeen te Bruinisse werd gezegd in verband met de mossel-regeling voor het komende seizoen. Naar werd gezegd zou de «N.V. Solidair» (een combinatie van mosselkwekers waarvan de meeste leden op Bruinisse en Zierikzee wonen) ongeveer 8 jaar geleden opgericht, gemakkelijk zó kunnen worden gereorganiseerd, dat zij geheel past in de E.E.G. (Europese Economische Gemeenschap). Wijl wij helemaal niet weten hoe een en ander kan worden ingepast kunnen we zeker niet beoordelen welke kansen erin zitten. De leden van «N.V. Solidair» zien er blijkbaar wel wat in want (naar we zoeven vernemen) werd gisteravond te Bruinisse een vergadering gehouden die zich met deze kwestie uitsluitend bezighield. We hopen in het algemeen belang, menen we te mogen zeggen dat in ieder geval iets kan worden bereikt om (onnodige!) prijsdaling te voorkomen. Wel werd ons vaak (ook weer achterbaks!) in de schoenen geschoven dat het hoofdoel van ons ageren tegen «de Centrale» was en is om aan goedkopere mossels te kunnen geraken. Maar dit is een dwaling. Wat schieten wij als kleinverkopers op met een lagere inkoop-prijs? Zou de verkoopprijs voor ons da nook niet dalen? Wie meent van niet is niet goed snik.

MARKTCIJFERS IJMUIDEN

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

	11-3-1966	14-3-1966	15-3-1966	16-3-1966
Tongen, grote — Sole, grosse	5,28- 4,99	5,30- 5,11	5,04- 4,94	5,17- 4,98
¾ tongen — ¾ sole	5,87- 5,69	5,80- 5,65	5,51- 5,15	5,71- 5,43
Bloktongen — Sole moyenne	5,56- 5,09	5,31- 5,11	5,15- 5,01	5,11- 4,89
Voor-kleine — Petite	3,41- 2,81	3,31- 3,18	3,61- 3,03	3,31- 3,12
Kleine — Toute petite	2,30- 1,69	2,47- 2,11	1,82- 1,40	2,17- 1,87
Tarbot, groot — Turbot, gros	7,10- 6,60	6,70- 6,10	6,40- 5,80	6,10- 5,90
Middel — Moyenne	234,—126,—	254,—150,—	230,—132,—	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	140,—66,—	88,—	.....	80,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	35,—25,—	31,—27,—	.....	32,—26,—
Grote iek — Grosse	36,—23,—	36,—27,—	31,—28,—	32,—26,—
Kleine iek — Petite	36,—23,—	31,—26,—	28,—20,—	32,—24,—
Iek 3e slag — 3e sorte	28,—18,—	30,—20,—	25,—22,—	53,—24,—
Platjes — Toute petite	22,—15,—	25,—17,—	30,—28,—	30,—17,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	64,—44,—	57,—37,—	54,—28,—	44,—21,—
Middel — Moyen	61,—40,—	51,—40,—	40,—15,—	29,—15,—
Kleine — Petit	.....	.....	.....	22,—15,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	32,—15,—	37,—11,—	24,—15,—	.....
Grauwe poon — Grondin	28,—19,—	33,—22,—	8,—4,—	5,—
Kabeljauw — Cabillaud	39,—33,—	39,—31,—	42,—29,—	39,—29,—
Gullen — Petit cabillaud	42,—12,50	73,—34,—	48,—27,—	43,—13,—
Hozmondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	34,—22,—	32,—25,—	18,—15,—	18,—15,—
Schar — Limande	36,—17,—	30,—22,—	28,—22,—	28,—23,—
Steeschol — Sole limande	.....	.....	78,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	22,—	.....	43,—13,—	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	32,—26,—
Lom — Brosme	31,—27,—	27,—	27,—26,—	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	36,—33,—	31,—29,—	32,—28,—	32,—29,—
Schartong — Cardine	.....	46,—44,—	.....	36,—
Volle haring — Hareng	32,—12,50	30,—14,—	28,—13,—	30,—22,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	29,—24,—	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	6,80	4,60- 3,40	6,60- 4,80	6,— 4,10
Koolvis — Colin	28,—16,—	28,—22,—	27,—22,—	26,—15,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	.....	45,—	45,—29,—
Pollak — Lieu Jaune	42,—34,—	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Bot	10,— 5,—	.....	5,— 4,90	16,— 5,—
Mol	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....

„HET VISSERIJBLAD“
IS UW VAKBLAD

Verantw. drukker-uitgever :
P. Vandenbergh
H. Baelskaad 30, Oostende

Van 19 tot 27 maart 1966

SAIT ZEEKUST...

NODIGT U VRIENDELIJK UIT EEN BEZOEK TE BRENGEN
AAN HAAR STANDS NR 98 EN 99 OP DE

Internationale Visserijbeurs

TE OOSTENDE



Neem deze enige gelegenheid te baat om kennis te maken met de nieuwste elektronische apparaten voor zeevaart en visserij.

OOSTENDE	: H. Baelskaai 21	Tel. 715 70
ZEEBRUGGE	: Wandelaarstraat 4	Tel. 541 21
NIEUWPOORT	: Kaai 46	Tel. 231 51
BRUSSEL 19	: Steenweg op Ruisbroek	Tel. 45 18 50 (20 l.)
		Telex 02 - 21601

(5741V)

REDERS, die belang stelt in bokvisserij neemt geen risico's met halve oplossingen

NA GRONDIGE STUDIE VAN ALLE PROBLEMEN STELLEN WIJ U VOOR :

2 HYDRAULISCHE TOPPINGLIJEREN VAN GERINGE OMVANG
één voor bakboord en één voor stuurboord met één enkele hydraulische pomp
aangedreven door uw hoofdmotor.
Afgenomen vermogen : slechts 5 tot 6 P.K.

GEDOKUMENTEERDE OFFERTE OP VERZOEK ZONDER ENIGE VERBINTENIS.

Eist veiligheid voor alles



Werkhuizen A. BRUSSELLE

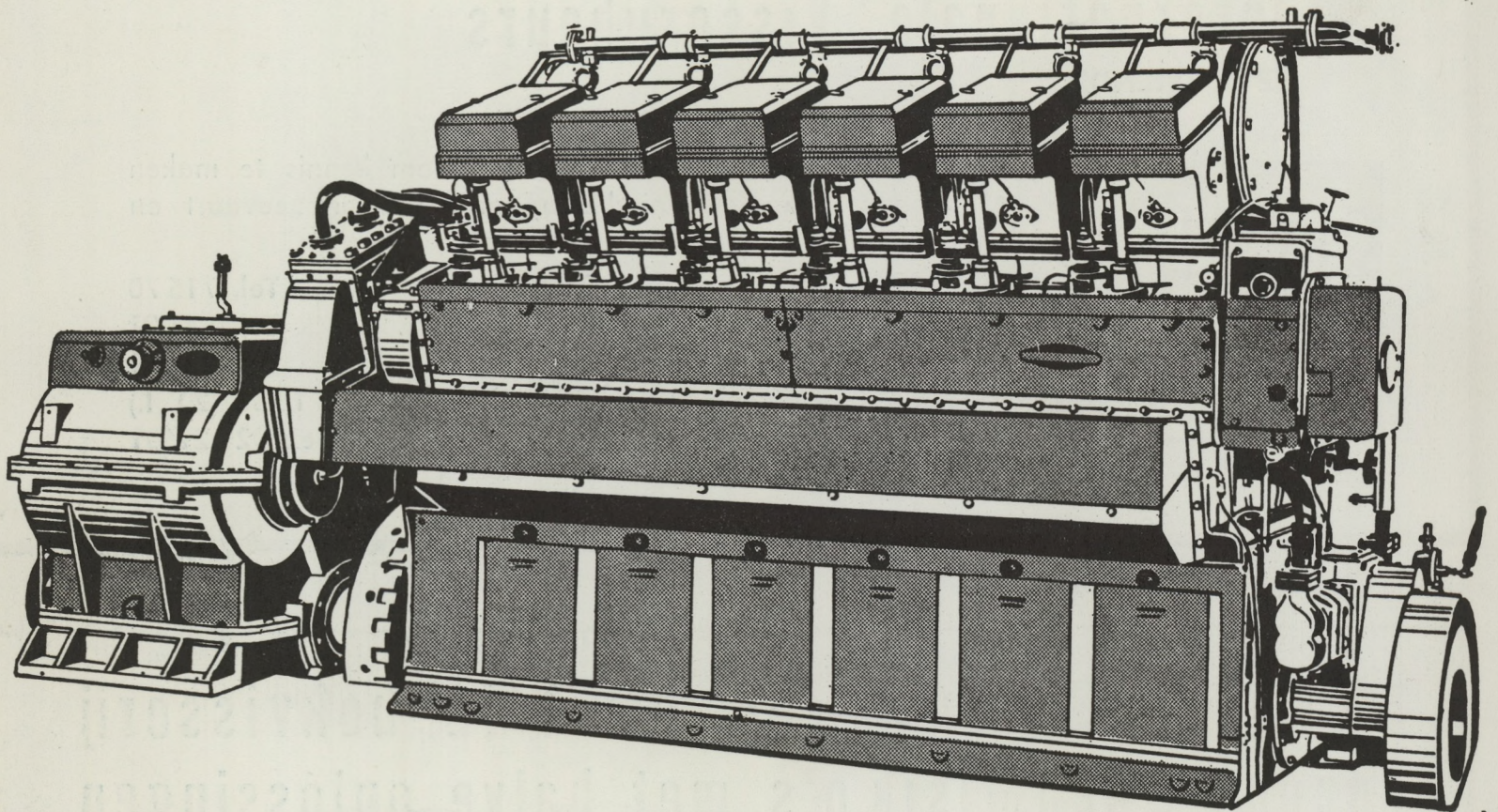
NIEUWPOORT

Tel. 236 46

Telex 89 32

(5734V)

VOOR IDEALE STUWKRACHT



BOLNES DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

N.V. MACHINEFABRIEK „BOLNES” v/h J. H. v. CAPPELLEN

KRIMPEN AAN DE LEK

HOOFDVERTEGENWOORDIGER VOOR DE BENELUX-LANDEN:
MACHINEFABRIEK EN TECHNISCHE HANDEL H. ZWART N.V. IJMUIDEN (HOLLAND)
TEL. LANDNUMMER 055 - NETNUMMER 02550 - BUREAU 5459 - PRIVÉ 5110

Ons standnummer op de „Internationale Visserijbeurs” te Oostende : 94 - 97