HET VISSERIJBLAD

33e jaargang — nr 25 — Vrijdag, 23 juni 1967 — Verschijnt wekelijks — Prijs 10 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB
« LA CHAMPAGNE »
Zaterdag 24 en zondag 25 juni
van 22 uur af
ROSALIE DUBOIS
« Vedettes du mystère »
MERINO COSTA
EN ZIJN ORKEST
FRANZ ANDRE
piano

AMBASSADEURSZAAL
Maandag 26 juni
te 21 uur
BRITISH BALL
met
MERINO COSTA
EN ZIJN ORKEST
en
THELMA CONNOR
Inkom : 30 F
Consumpties : 15 F
(dienst inbegrepen)

TENTOONSTELLING
« EUROPA 1900 »
Tot 30 september :
(van 10 tot 13 uur en
van 14 tot 19 uur)
Inkom : 40 F
Studenten en kinderen : 20 F

Voor alle inlichtingen :
Casino-Kursaal Oostende
Tel. (059) 751 11
(899W—7804N—6024V)

VOORBEHOUDEN

Diesel-scheepsmotoren

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

(5008V)

PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN

REDERS en VISSERS, voor uw
SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING
wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging
HAND IN HAND
O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



Oudaan 26
ANTWERPEN :
Tel. (03) 31.48.70 (15 l.)
Telex :
Leoneessel Antwerpen
31.277

BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 - 12.11.37

LUIK :
Boulevard
de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93 - 21.16.01

HAMBURG :
Leon Van Eessel & Co
Dammtorstrasse 31
Tel. 34.13.61
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in :

Londen Parijs New-York Rotterdam Buenos-Aires

(5009V)

SOCIETE DE PECHE MARITIME DU CONGO

Wenst in dienst te nemen voor de visserij in 't Zuiden van de Atlantische Oceaan, met thuishaven MATADI :

KAPITEINS
(brevet 1e klasse)
en
STUURMANS
(brevet 2e klasse of schipper van de kustvisserij)
ZEER INTERESSANTE VOORWAARDEN

Zich wenden tot
PEMARCO
19, Rue du Luxembourg,
BRUXELLES 4
Tel. : (02) 11 67 90

Inlichtingen kunnen bekomen worden bij :
Mijnheer Lucien DE CORTE
16, Vaartblekerstraat Oostende
Tel. : (059) 782 14

(6012V—7718N)

HET VISSERIJBLAD

Abonnementen : Binnenl. 1 jaar 400 F - 6 maanden 200 F - 3 maanden 100 F - Buitenl. 1 jaar 450 F - Holl. 1 jaar Fl 29
Redaktie, Beheer en Publiciteit : H. Baelskaai 30, Oostende - Tel. 777.13/777.14 - P.C.R. 41.89.87 - H.R.O. 25202

DRUKKERIJ
Tel. : 777.13/777.14
NR 25
Vrijdag 23 juni 1967

Wanneer het vervroegd visserspensioen ?

Sedert een tiental jaren wordt door de Belgische visserijmiddens noch werk noch moeite gespaard om het de Hogere Overheid diets te maken dat een visser aan 55 jaar na minstens 30 jaar vaart te hebben, recht zou moeten hebben op een ouderdomspensioen.
Verschillende mandatarissen hielden er zich nu en dan mee bezig en nog meer ministers beloofden de hemel op aarde en de zaak op te lossen, maar nog nooit kwam er iets van in huis. Sedert maanden wordt er in de schoot van de Rederscentrale opnieuw gewerkt aan een nieuw ontwerp. Talrijke besprekingen hadden met bevoegde Overheidsdiensten plaats. Vele studies en nota's werden opgemaakt, ontwerpen uitgewerkt en aan de bevoegde departementen overhandigd.
Velen spreken van sociale vooruitgang maar als er mensen zijn die werkelijke die sociale vooruitgang missen, dan zijn het wel de vissers.
De vissers winnen op het huidig ogenblik hun brood Hun beroep is met dat van de mijnwerkers het zwaarste van de bestaande. Of de huidige verdiensten zullen blijven, is een andere zaak. Wat we echter zeker weten is, dat in sommige milieu's te weinig wordt nagedacht en men eens temeer alles van de reders wil verlangen.
Sommige lichtzinnige middens lanceren op goed valle het uit gedachten, willen toelagen van 36 duizend frank per jaar verlenen maar ze vergeten dat eens het ogenblik gekomen is, ze de eersten zullen zijn om alarm te blazen, wanneer het slecht gaat.
Wij zien ten andere niet in waarom opnieuw de reder het gelag zou moeten betalen. Of betalen ze misschien nog niet genoeg aan allerlei kosten die het bedrijf bezwaren ?
Er zijn nog amper 1700 vissers. Hun een vervroegd pensioen verlenen aan 55 of 60 jaar, zou de Staatskas geen drie miljoen per jaar kosten, maar zou enorm bijdragen om de vissersstiel te steunen en dus al de instanties welke op hen regelmatig beroep moeten doen.
De Staatsdiensten van pakketboten, loods- en reddingsdiensten recruteren onder de vissers hun beste zeelieden, welke tevens van het grootste nut zijn.
Moest men uitsluitend buiten de visserij moeten recruteren, dan zou de opleiding en de schaden hierdoor veroorzaakt, enorm meer geld kosten.
Een visser is aan 55 jaar versleten en blijft vanaf die ouderdom het meest ten laste van de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling.
Jonge sea-minded krachten zijn nog weinig geneigd het vissersberoep aan te leren, niettegenstaande de verlokkelijke gages van het ogenblik en het vele drinkgeld dat ze oprapen.
In de visserij kan er echter geen sprake zijn van 5 dagenweek en acht uren arbeid, zodat een visser minstens het dubbel presteert van een arbeider aan wal Een visser heeft weinig huiselijk leven en moet de opvoeding van zijn kinders aan zijn vrouw overlaten
We begrijpen daarom niet waarom voor andere zeelieden en voor de mijnwerkers die het minder hard hebben dan zij, wel een vervroegd pensioen is weggelegd.
Het probleem verdient niet alleen prioriteit, maar zou mits gezamenlijke krachtinspanning reeds lang zijn opgelost, moest de verantwoordelijke overheid beseffen, welke zware arbeid door hen wordt verricht.
Op 31 december was de geschatte waarde van de Belgische vissersvloot ongeveer anderhalf miljard frank.
In vredes- en oorlogstijd is de visserij in onze economie een belangrijke bron van voeding en inkomen.
De vissers verrichtten tijdens de oorlog de gevaarlijkste jobs en leverden het beste van hun leven.
Meer dan 220 werden door het oorlogsgeweld uitgeschakeld.
Wat moet er van hen nog meer verlangd om tijdens hun oude dagen, van een beter en vroeger pensioen te genieten ? Ter koopvaardij is de zeelui aan 60 jaar gepensioneerd. De koopvaardijschepen zijn paleizen vergeleken met vissersvaartuigen.
Vissers zijn aan veel zwaarder arbeidsvoorwaarden onderworpen.
Internationaal is er geen verschil tussen het statuut van de vissers en de Zeeman. Waarom in ons land wel ? Wat zal men er van terecht brengen in het kader van de Europese Ekonomische Gemeenschap?
Hoe lang nog zal men dit belachelijk wegstoppertje spelen ten nadele van onze vissers? Of zouden de grote promotors hiervoor alleen te vinden zijn, voor zover de lasten alleen door de reders gedragen worden ?
Een triestiger slakkengang om de vissers een sociaal recht te bezorgen, bestaat er nergens.

— P.V.

Zeer geslaagde Studiedag van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

De idee de vrouwelijke joernalisten aan de kust uit te nodigen, bestond reeds geruime tijd
Het groot belang immers, van 'n rechtstreeks kontakt van deze joernalisten met het zeevisserijmidden alsdusdanig kan niet ontzegd worden Deze dames verzorgen inderdaad de vrouwenbladzijde in de dag- en weekbladen van de nationale pers, bladzijde die juist gelezen wordt door de overgrote meerderheid van de Belgische huismoeders Het zijn dus deze joernalisten, die men ertoe moet kunnen aanzetten regelmatig over de zeevisserijprodukten te schrijven en het doel van deze ganse opzet was dus hen één en ander te leren opdat zij over voldoende stof zouden beschikken en te bekomen dat hetgeen ze zullen schrijven, gegrond en juist zou zijn.
Anderzijds waren er reeds enige tijd kontakten met ridder P van Outryve d'Ydewalle, Goeverneur van West-Vlaanderen.
We zijn ons bewust van het medeleven van de heer goeverneur met al de problemen die zich in de zeevisserij stellen Het verwonderde ons dan ook niet dat de heer goeverneur zich spontaan bereid verklaarde een studiezitting maandagnamiddag te Brugge voor te zitten.
Deze verschillende ideeën werden samengebundeld tot één geheel en met de medewerking van de N.D.A.L.T.P werd door de Propagandavereniging voor meer visverbruik op 18 en 19 juni 1967 een studieweekend aan de kust georganiseerd Het afgewerkte programma wordt onderaan weergegeven. Hieruit blijkt dat het werkelijk een drukke, maar tevens leerrijke uitstap is geworden
Het naar de kust uitnodigen van zondagavond reeds, was bedoeld om de gelegenheid te hebben een zekere dokumentatie aan de joernalisten te kunnen overhandigen, dokumentatie die inzonder bestond uit interessante recepten met fotos Anderzijds bood dit de mogelijkheid de betrokken joernalisten 's maandags morgens reeds vroeg bij de verkoop in de vismijn te Oostende te kunnen brengen De opkomst was zeer goed te noemen Verslaggeefsters van La Cité, Zie, La Femme Prévoyante, Rosita, Mimosa, Vooruit, Standaard, Bij de Haard, Belang van Limburg, Gazet van Antwerpen, De Bond, Vers l'Avenir, Het Volk, Brussels Times, Le Peuple, De Nieuwe Ga-

PROGRAMMA

ZONDAG 18 JUNI 1967 :

— 18.30 uur : ontvangst in de Scotch Bar, Kursaal, Oostende, waarna een avondmaal in het Kursaal volgde.

MAANDAG 19 JUNI 1967 :

— 7 à 8.30 u. : bezoek aan de stedelijke vismijn te Oostende.
— 8.30 uur : ontvangst door het vismijnbestuur in het bestuursgebouw.
— 9.30 uur : bezoek aan een diepvriesnijverheid.
— 10.45 uur : vertrek naar Zeebrugge
— 11.15 uur : bezoek aan de vismijn te Zeebrugge.
— 12.15 uur : middagmaal te Zeebrugge.
— 14.30 uur : vertrek naar Brugge.
— 15 uur : studienamiddag te Brugge, in het Provinciaal Hof, Markt, te Brugge, voorgezeten door de ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur van West-Vlaanderen.

REFERATEN :

— de h. Dr G. Verdonck, professor aan de Rijksuniversiteit te Gent, «De voedende waarde van zeevis».
— de h. W. Vyncke, ingenieur bij het Proefstation voor de zeevisserij, «De Belgische zeevisserij en de kwaliteit van de aangevoerde produkten»

— 17 uur : drink.

zet, l'Avenir du Luxembourg, de Nieuwe Gids en Bonnes Soirées waren aanwezig In totaal ruim 20 verslaggeefsters namen deel aan het weekend en dat mag, ons inziens althans, een sukses genoemd worden.

Het avondmaal, in het Kursaal aangeboden, was een ware lekkernij, alhoewel de bereidingen die op tafel gebracht werden eerder eenvoudig te noemen waren en niets anders dan vis. Inzonder het voorgerecht «Cassoulet van zeevisserijprodukten» viel bijzonder in de smaak.

Tijdens dit avondmaal verwelkomde de heer J. Van Hal, Algemeen Sekretaris van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, de aanwezigen, na de heer R. Bauwens, voorzitter, afwezig in het buitenland, te hebben verontschuldigd, en lichtte toe welk juist het doel was van dit studieweekend aan de kust. Hij onderéén uitstekende wijze leidde de streepte het doel van de Propagandavereniging voor meer visverbruik en wees erop dat elkeen zich wel bewust was van de grote rol die de pers kon vervullen om het nagestreefde doel te bereiken Hij drukte dan ook de wens uit dat de joernalisten in ruime mate de aandacht aan de zeevisserij en -produkten zouden besteden in de bladen waarvan ze verslaggeefster zijn

De aan de verslaggeefsters overhandigde dokumentatie viel zeer in de smaak. De heer P. Vandenberghe, schatbewaarder-beheerder, lichtte het programma nader toe en dankte de direktie van het Kursaal, vertegenwoordigd door de heer W Bosschem, direkteur van de Public Relations, voor de zeer op prijs gestelde medewerking en de verleende faciliteiten evenals de N.D.A.L.T.P.

Na het avondmaal werd een bezoek gebracht aan de tentoonstelling «Europa 1900», bezoek dat geleid werd door de heer W. Bosschem.

IN DE OOSTENDSE VISHALLE

Maandagmorgen moest men vroeg uit de veren, want te 7 uur ving het bezoek aan de stedelijke vismijn te Oostende aan. Op heer F. Pauwels het gezelschap rond en versterkte daarbij op pittige, maar degelijke wijze, de nodige uitleg. De belangstelling was zeer groot en praktisch alle verslaggeefsters namen voortdurend nota en stelden immer bijkomende vragen Het was van dat ogenblik af reeds moeilijk om het gestelde uurrooster te volgen De dames waren inderdaad dermate geinteresseerd, dat het praktisch onmogelijk was de groep naar het bestuursgebouw te leiden. Dhr. Ghys, Havenkapitein, ontving de dames te 9 uur in zijn bureel, waarna ze vergast werden op belegde broodjes en koffie, door het stadsbestuur van Oostende aangeboden.

Heropgeknapt door koffie en broodjes, en na overhandiging van een dokumentatie over de haven van Oostende, werd vervolgens 'n bezoek gebracht aan de installaties van Viking International Zoals dit voor het bezoek van de vismijn het geval was, was dit ook voor praktisch alle joernalisten de eerste maal dat ze een diepvriesnijverheid bezochten Ook hier was de belangstelling zeer intens en de heer J.P Duquenne en de heer P Abrams, die de joernalisten rondleidden, werden eveneens overstelpt met vragen van de meest uiteenlopende aard Na het fabrieksbezoek werden de bezoekers vergast op een glaasje wijn en fish-sticks.

Aan een zeer verzorgde dokumentatie werd eveneens gedacht en aan de bezoekers overhandigd

NAAR ZEEBRUGGE EN BRUGGE

Met enige vertraging werd de reis naar Zeebrugge aangevat, waar de heer A. Millet, vismijndirekteur, de joernalisten op een korte toespraak ontving. Na een bezoek aan de vismijn van Zeebrugge, geleid door de heer Millet, werd het vis-middagmaal in het restaurant Nautilus genoten.

Tenslotte werd de groep naar Brugge gebracht waar te 15 uur een studiezitting plaats greep in het Provinciaal Hof

Deze studiezitting werd voorgezeten door de heer Goeverneur van West-Vlaanderen Hij verwelkomde de aanwezige afgevaardigden van de heer Minister van Landbouw en zijn Kabinet, de aanwezige heren senatoren, volksvertegenwoordigers, schepenen, provincieraadsleden en afgevaardigden van organismen behorende tot de zeevisserijsektor. Hij onderlijnde dat de zo talrijk vertegenwoordigde afgevaardigden van de pers 'n grote rol kunnen vervullen in verband met de problemen die tijdens de zitting zouden behandeld worden en deed beroep op het sociaal gevoel t.a.v. de Belgische vissers.

Hij verleende het woord aan de heer Prof Dr. G Verdonk, die een uiteenzetting gaf over de voedende waarde van zeevis (Zie referaat in afzonderlijk artikel onderaan blad). De h. G. Verdonk is 'n bekende figuur Direkteur van de Afdeling voor Dietiek en Voedingshygiene aan de Rijksuniversiteit te Gent, is hij bijzonder onderlegd in de voedende bestanddelen van zeevis. Aan de hand van statistieken en grafieken, gepresenteerd bij middel van dias, toonde hij aan dat vis een volwaardig voedsel is dat gelijk kan gesteld worden met de meeste andere voedingswaarden. Zulks verduidelijkte hij aan de hand van gegevens over het eiwitgehalte, de mineralen, en de vitaminen, aanwezig in de zeevisserijprodukten.

Deze uiteenzetting, alhoewel eerder technisch, werd met grote belangstelling gevolgd.

Vervolgens werd het woord verleend aan de heer W Vyncke, ingenieur bij het Proefstation voor de zeevisserij, die handelde over de Belgische zeevisserij en de kwaliteit van de aangevoerde produkten. (Zie referaat op bladzijde 3).

Na enkele ekonomische gegevens te hebben medegedeeld besteedde de heer Vyncke de aandacht aan wat in de diverse sektoren zoal verwezenlijkt werd op gebied van kwaliteitsverbetering en -verzorging Aan de hand van mooie diapositieven werd dit aanschouwelijk getoond.

Na deze studiezitting volgde een drink in de raadszaal van het Provinciaal Hof.

Uit reakties die konden opgevangen worden, kan besloten worden dat dit weekend als bijzonder geslaagd kan beschouwd worden De verslaggeefsters waren het unaniem eens dat het een bijzonder interessant en leerrijk weekend geweest was en dat het, spijts het uitvoerig programma, zeer in de smaak gevallen was.

De Heer Vanbroek, direkteur en de propagandavereniging verdienen geluk gewenst voor hun prachtig initiatief.

De voedingswaarde van zeevis

door prof. dr. G. VERDONCK, direkteur, Afdeling voor Diëtiek en Voedingshygiëne, Rijksuniversiteit, Gent

Vis wordt algemeen beschouwd als een gezond voedingsmiddel, een produkt van hoge waarde. Is deze opvatting juist of is zij door de propaganda wat bijgekleurd ? Om hierop te antwoorden doen wij beroep op enkele cijfers uit de voedingsmiddelentabel.

Vis is in de eerste plaats een belangrijke eiwitbron, die kan gelijkgesteld worden met vlees. Inderdaad vertonen beide voedingsmiddelen ongeveer dezelfde eiwitgehaltes : 16 à 18 %. Eiwitten zijn de voornaamste bouwstoffen voor ons organisme; de behoefte eraan bedraagt voor de volwassene 1 gr. per kg lichaamsgewicht maar voor jonge kinderen veel meer : tot 3 gr. per kg, in verband met de groei. Vis bezorgt ons eiwitten van goede kwaliteit : namelijk dierlijke eiwitten.

Deze eiwitten met hoge biologische waarde zijn zodanig samengesteld dat ze alle essentiële aminozuren, de echte bouwstenen van onze weefsels, in de goede verhoudingen bevatten. Wanneer we de eiwitten rangschikken volgens hun biologische waarde of volgens de zogenaamde wet van het minimum, dan zien we dat vis een bijzonder goede plaats inneemt. De wet van het minimum zegt dat elk eiwit slechts kan gebruikt worden als bouwstof tot wanneer één van de essentiële aminozuren waaruit het is samengesteld, is opgebruikt. Deze minimale hoeveelheid is dus verantwoordelijk voor de werkelijk biologische waarde van het eiwit. In de praktijk zien we dat vooral het aminozuur methionine deze beperkende faktor vormt. Wanneer we nu 70 gr. viseiwit gebruiken, hetgeen zowat de dagelijkse behoefte van de volwassene is, dan zien we dat reeds 132 % van de nodige methionine is aangebracht. Bij 70 gr. graaneiwit is dit slechts 64 %. Wij mogen dus besluiten dat vis ons evenveel eiwit aanbrengt als vlees en van dezelfde kwaliteit. Eieren daarentegen zijn minder rijke eiwitbronnen met 'n gehalte van slechts 13 %.

Naast eiwit bevat vis nog verschillende andere belangrijke voedingsstoffen :

— **Vetten :** magere vis bevat er heel weinig, vette vis (haring, zalm, sardienen, makreel) bevat er ongeveer 15 %, hetgeen nog altijd lager is dan vet vlees (vet varken bevat 40 % vet !). Niet alleen bedreigt vis ons minder met ongewenste vetkalorieën, bovendien is het visvet van veel betere kwaliteit dan het vet in andere dierlijke voedingsmiddelen. Visvet bestaat inderdaad hoofdzakelijk uit onverzadigde essentiële vetzuren, terwijl de meeste

andere vetten vooral verzadigde vetzuren bevatten. Dit is nu zeer belangrijk in de strijd tegen de atheromatose, een van de grote vijanden van de moderne mens. Deze ziekte wordt immers in de hand gewerkt door de overvloed van verzadigde vetzuren in onze dagelijkse voeding. Het vet van de vis past ons veel beter.

— **Mineralen:** de ijzer- en jodiumaanbrengst zijn het belangrijkst. Alhoewel de meeste vissoorten minder rijk zijn aan ijzer dan vlees, mogen we toch de vis tot de echte ijzerbronnen rekenen, die, naast andere voedingsmiddelen, zijn deel zal bijdragen in de dagelijkse ijzerbevoorrading. Vermelden we dat mosselen en oesters zeer ijzerrijk zijn, maar anderzijds eiwitarm.

Wat jodium betreft is zeevis ontegensprekelijk onze rijkste bron. De jodiumaanbrengst is altijd een kritiek punt in onze voeding zo wij niet minstens één maal per week beroep doen op vis.

Wat de andere mineralen aangaat : vis bevat evenals vlees slechts weinig calcium maar tamelijk veel fosfor. Het natriumgehalte van zeevis is niet hoger dan van vlees, zodat de verse zeevis gerust kan gebruikt worden in de zoutarme voeding.

— **Vitaminen :** de vitamines A en P.P. zijn het best vertegenwoordigd. Vitamine A vinden we in alle vissoorten, maar vooral in de vette vissoorten die gemiddeld per 100 gr. 1/5 van de dagbehoefte aanbrengen. Dit kan een welkome aanvulling voor deze vitamine betekenen, aangezien de aanbrengst ervan door verkeerde vetkeuze (niet-gevitamineerde vetten) in het gedrang kan komen. Vlees bevat geen vitamine 2, behalve de lever.

Vitamine P.P. wordt door vis, zoals door lever, ruim aangebracht. 100 gr. dekken reeds 40 % van de dagbehoefte zodat we van een echte bron mogen spreken.

De andere vitaminen van het B-kompleks zijn minder goed vertegenwoordigd, alhoewel de B2-aanbrengst niet onbelangrijk is, zelfs beter dan in vlees. Vitamine B1 daarentegen is rijker in vlees aanwezig. Vis bevat verder nog een te verwaarlozen hoeveelheid vitamine C.

Wij zien dus dat vis een voedingsmiddel is dat over de gehele lijn interessant is en waarmee men zeer goed een volledige maaltijd kan samenstellen. Vergeten we echter niet dat in een volwaardige hoofdmaaltijd vijf groepen voedingsmiddelen noodzakelijk zijn, die elk zullen zorgen voor een specifieke voedingsstoffenaanbrengst. Zo moeten aanwezig zijn :

1. een eiwitbron van de «vleesgroep» : hetzij vlees, of vis of eieren of eventueel kaas; hierdoor worden de eiwitten verzekerd, evenals ijzer en vitamine P.P.;
2. een eiwitbron van de «melkgroep» : hierdoor worden de eiwitten aangevuld en calcium en vitamine B2 verzekerd;
3. een gevitamineerde vetbron, die zal instaan voor kalorieënaanvulling en voor vitamine A;
4. een koolhydraatbron, bij voorkeur aardappelen, die zullen zorgen voor koolhydraten, voor ijzer, voor vitamine B1 en C.
5. groenten, die noodzakelijk zijn voor caroteen, vitamine C en cellulose.

Wij zouden onvolledig blijven zo wij niet zouden vermelden dat vis ons al zijn voedingsstoffen aanbiedt in een licht verteerbare vorm. Vooral magere vis verteert zo vlug, dat dit soms als een nadeel wordt aangevoeld. Allen die een verhoogde eiwitbehoefte hebben zoals kinderen, adolescenten, zwangeren, herstellenden, enz. kunnen er hun voordeel uit halen. Bejaarden kunnen genieten van het feit dat vis geen kauwarbeid vraagt.

Een laatste voordeel van vis is dat hij niet duur is. Wanneer we de netto-kostprijs van 70 gr. eiwit, geleverd door verschillende voedingsmiddelen vergelijken, zien we dat vis zich plaatst tussen de vleeseiwitten die het duurst uitvallen, en tussen de melkeiwitten die het goedkoopst komen. Vis eten inplaats van vlees is dus een verantwoorde besparing.

De vraag kan gesteld worden of vis ook nadelen heeft. Wij haalden reeds zijn verteerbaarheid aan die wel eens de indruk wekt dat vis weinig voedzaam zou zijn. Dat is natuurlijk een valse indruk, maar wij ontmoeten deze nog vaak. Het is ook onjuist alleen aan de vis de schuld te geven voor de geringe verzadigingswaarde van het menu. Hoe dikwijls treffen we niet vismenu's zonder groenten aan ? Groenten zijn nu juist een uitstekend middel om de verzadigingswaarde te verhogen, aangezien hun celstofgehalte de vertering vertraagt. Laat ons toegeven dat we nog altijd behept zijn met het oude vooroordeel dat groenten en vis niet samengaan. Niets is minder waar; bovendien zijn groenten een onmisbaar onderdeel in elke hoofdmaaltijd.

Een andere veelbegane fout bij vismenu's is dat ze overvloedig met vet worden «aangevuld» : vette sausen, vette aardappelbereidingen, «stevige» nagerechten, worden aangewend om het menu meer verzadigend te maken en verdringen aldus de noodzakelijke groenten. Aldus zien we in de meeste vismenu's de voornaamste Belgische voedingsfouten bijzonder sterk tot uiting komen. Voegen we hier nog aan toe het eentonig uitzicht, het gebrek aan kleur en dikwijls de onverzorgde presentatie van het vismenu en wij begrijpen waarom dit bij velen onder ons niet hoog aangeschreven staat...

Veel kan dus nog verbeterd worden in onze voedingsgewoonten en wij besluiten dan ook gaarne met de wens dat de vispropaganda goed resultaat zou mogen boeken, niet alleen door het opvoeren van het visverbruik, maar ook door het rechtzetten van sommige voedingsgewoonten in verband ermee, die zowel schade berokkenen aan de gezondheid als aan het visverbruik zelf.

De Belgische zeevisserij en de kwaliteit van de aangevoerde producten.

door W. VYNCKE, ingenieur bij het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende

Onder de voedingswaren van dierlijke oorsprong neemt de vis een zeer voorname plaats in. Men hoeft enkel te bedenken dat de wereldproduktie de jongste vijftien jaar met 150 % gestegen is nl. van 21 tot 52 miljoen ton. Alles laat daarenboven voorzien dat de ontwikkeling van de visserij in de komende jaren nog aanzienlijker zal zijn. De vis kan trouwens 'n grote rol in de oplossing van 't probleem «honger in de wereld» spelen. Los van dit probleem kan men er ook op wijzen dat in onze Westerse landen door de verbruikers - terecht - steeds hogere eisen aan de kwaliteit van de vis gesteld worden. Het doel van deze kleine uiteenzetting is de aandacht te vestigen op het feit dat de grote meerderheid van onze vissers, reders, visgroothandelaars en kleinhandelaars zich daar wel van bewust is en zich voortdurend inspant om door geschikte technische verbeteringen de kwaliteit van de vis zo hoog mogelijk te houden. Anderzijds worden zij hierbij daadwerkelijk geholpen door het wetenschappelijk onderzoek dat reeds talrijke resultaten heeft opgeleverd.

Onze vissersvloot telt heden ongeveer 400 schepen, bemand door 1800 vissers en voert per jaar zowat 50 miljoen kg vis aan voor een waarde van 900 miljoen frank. Hiervan wordt 75 % te Oostende, 19 % te Zeebrugge en 6 % te Nieuwpoort verkocht.

De Belgische vissersvloot brengt een zeer rijke keuze vissoorten aan : men telt er een vijftigtal die regelmatig voorkomen. Dit is een voordeel tegenover de meeste van de ons omringende landen die meestal een meer eenzijdige produktie hebben.

De zeer gevarieerde zeeprodukten, die wat betreft fijne smaak en voedende waarde hun gelijke niet hebben, dienen echter met de grootste zorg behandeld te worden. Het zijn immers snel bedervende waren. Er zijn hiervoor twee belangrijke redenen. Eerst en vooral bevat de vis relatief weinig bindweefsel waardoor de struktuur zeer los is. Vervolgens is er een grote hoeveelheid goed assimileerbare voedingsbestanddelen (extraheerbare stikstofverbindingen) aanwezig. Wanneer geen geschikte maatregelen getroffen worden kunnen de bederfbacteriën zich dan ook snel vermenigvuldigen. De faktor temperatuur is hierbij van doorslaggevend belang. Proefnemingen op 't Rijksstation voor zeevisserij te Oostende uitgevoerd hebben duidelijk aangetoond dat een verhoging van slechts enkele graden het bederf aanzienlijk kan bespoedigen. Men moet er dus beslist naar streven om de zgn. «koude ketting» ononderbroken vanaf de vangst tot de verbruiker te behouden.

Wat werd de jongste jaren op dit gebied verwezenlijkt ?

Zowel aan boord van de vissersschepen als in de vismijnen en in de distributiesektor werden grote inspanningen geleverd.

Aan boord wordt de vis na de vangst in 't ruim met ijs vermengd en op borden opgestapeld. Om de koude temperatuur nog beter te behouden werden aan boord van talrijke schepen speciale koelinstallaties ingebouwd die het ruim konstant op 0° C houden. Ook de isolatie werd aanzienlijk verbeterd

In de vismijnen van de kust werden door het Rijksstation voor zeevisserij uitgebreide kwaliteitsproeven uitgevoerd die aantoonden dat de sedert tientallen jaren gebruikte rieten manden op gebied van kwaliteitsbehoud veel te wensen over lieten. Verschillende jaren werd dan ook gezocht naar een geschikt vervangmiddel. Plastieken recipienten bleken de beste resultaten op te leveren, en werden dan ook sedert 1965 te Oostende en te Zeebrugge in gebruik gesteld; ze hebben heden praktich alle oude modellen vervangen.

In deze richting is men echter nog verder gegaan. Toen proefnemingen uitgewezen hadden dat het tentoonstellen van de vis in de vismijn zonder koude protektie gedurende de warme zomermaanden een nadelige invloed op de kwaliteit heeft, werd onderzocht hoe hieraan kon verholpen worden. Proefnemingen hebben uitgewezen dat het aanbrengen van een zelfs beperkte - hoeveelheid ijs op de vis gunstige resultaten oplevert. Deze bevindingen werden reeds in de praktijk omgezet daar de Direktie van de vissershaven van Oostende besloten heeft dit systeem vanaf de maand mei 1967 in te voeren.

Ook in de distributiesektor werden ernstige inspanningen geleverd. De grootste verbeteringen hebben betrekking op de verpakking en het transport van vis.

Wat de verpakking betreft, worden de traditionele houten kisten stilaan door kunstofkisten vervangen. Proefnemingen hebben inderdaad uitgemaakt dat voor het vervoer in gekoelde wagens, kisten uit lage druk polyetyleen de beste resultaten geven. Voor transport in niet gekoelde wagens (zowel langs de baan als per spoor) werd vooral aandacht besteed aan de isolatie van de verpakking. Gunstige resultaten werden hierbij bekomen met de kisten uit geëxpandeerd polystyreen. Ook houten kisten waarvan de wanden belegd zijn met platen uit deez stof bleken de lage temperatuur van de vis veel langer te behouden. Zij worden al door verschillende visgroothandelaars met sukses gebruikt.

De transportmiddelen zelf zijn de jongste jaren eveneens snel geëvolueerd. Talrijke vrachtwagens met koelgroepen werden in dienst genomen en het past hier de aandacht te vestigen op een nieuwe revolutionaire type van gekoelde wagen die sedert ongeveer één jaar ook in d visserijsektor ingang gevonden heeft nl. de met vloeibare stikstof gekoelde wagens. Dit ultramoderne procédé blijkt talrijke voordelen te bezitten, o.a. zeer vlugge afkoeling van de wagen (de vloeibare stikstof verdampt bij - 196° C), meer homogene temperatuur, eenvoudige en minder dure installatie zonder mechanische onderdelen, eenvoudige bediening, weinig onderhoud, enz... Talrijke dergelijke wagens werden in recente maanden in gebruik genomen.

Ook op andere domeinen wordt momenteel druk geëxperimenteerd met de bedoeling de kwaliteit van de vis nog te verbeteren. Als voorbeeld kan men hier de toepassingsmogelijkheden van voorverpakte verse vis en het op punt stellen van ultra snelle diepvriesmethoden vermelden.

Als besluit kan er dan ook op gewezen worden dat de ganse visserijsektor momenteel alles in 't werk stelt om de waardevolle produkten van de zee in allerbeste staat tot bij d verbruiker te brengen en dat zij hierbij daadwerkelijk door het wetenschappelijk onderzoek geholpen wordt.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

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.

—o—

MAANDAGMARKT

GERINGE AANVOER

We kregen maandag zeer weinig vis op de Oostendse markt. Slechts 11 schepen verschenen aan de afslag en zorgden voor ongeveer 800 bennen vis, 4.700 kg tong en 2.700 kg kreeftjes. Gullen en koolvis waren de meest gebracht soorten, rode knorhaan was er ook genoeg. Tongen en kreeftjes waren blijkbaar tekort op de markt en ook rog had meer aangevoerd mogen worden. De prijzen waren iets beter dan verleden week. Toch kunnen we moeilijk van een gunstige markt spreken, de meeste soorten kregen immers maar middelmatige prijzen.

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

De aanvoer werd van zes verschillende visgronden aangebracht, het grootste gedeelte kwam echter van IJsland. De kwaliteit was niet voor alle vangsten zoals het hoorde. We zagen maandag dan ook weer enkele bennen "B" kwaliteit, dit keer niet van een Oostends vaartuig alleen. De opbrengsten waren niet voor alle schepen renderend, Sommige schepen kwamen zelfs 'n stuk tekort. We zijn wel degelijk in een slappe periode terechtgekomen. Laten we hopen dat die niet te lang blijft duren.

VRAAG NAAR KREEFTJES

Twee IJslandse vangsten die zowat 1600 bennen vis en 2.600 kg kreeftjes opleverden. De vangst van de O.288, voor de eerste keer aan de afslag, bood een rijke verscheidenheid en bevatte onder meer een mooie partij heilbot en staart, een flinke vangst schelvis en een mooie vangst rode zeebaars. Heilbot kreeg een bevredigende prijs, gaande van 20 fr. voor de kleine naar 62 fr. voor de mooiste sortering. Staartvis werd verkocht tussen 35 en 54 fr. per kilo en voor schaat werd voortdurend meer dan 20 fr. bekomen. Rode zeebaars kreeg een zeer bevredigende prijs die zelfs iets hoger lag dan verleden week. De grote sortering kreeg rond de 15 fr. de kleine van 5.80 naar 8 fr. Koolvis was goedkoper, de grote sortering kreeg rond de 550 fr., de middensoort van 350 naar 420 fr. Kabeljauw was iets duurder en werd op de grond gezet aan 12,60 fr. per kilo. In bennen werd er rond de 500 fr., later tot 400 fr. bekomen. Leng werd verkocht rond de 11 fr. per kg en voor hondstong werd rond de 12,60 fr. gegeven. De kleine sortering kreeg zelfs boven de 4 fr. per kilo. Schelvis werd vlot verkocht, de grote soort schommelde rond de 20 fr., de middensoorten kregen van 13 naar 17 fr. en kleine schelvis ging van de hand tegen 8 fr. per kilo. Wijting was wel gewild en kreeg van 350 naar 520 fr. per ben.
Grote kreeft kreeg weer tot 1340 fr. de kleine sortering werd ingezet aan 620 fr. en steeg nadien tot 72 0fr. per ben. De resultaten waren uiteindelijk begrepen tussen 332.580 fr. voor de O.317 en 555.030 fr. voor de O.288 die het er voor een eerste reis zeker niet slecht heeft vanaf gebracht.

IETS BETERE PRIJZEN VOOR NOORDVIS

Slechts één noordvangst op de maandagmarkt met een vangst die zowat 250 b. vis omvatte. Onnodig te zeggen dat de vangst voor het grootste gedeelte uit gul, grote en kleine sortering bestond. Kabeljauw op de grond kreeg tot 20 fr. per kg., in bennen werd er een goeie 17 fr. voor gegeven. Grote gullen schommelden rond de 11 fr. per kilo, de kleine soort kreeg nog 400 fr. De gullen die bij de kleine vis worden verkocht schommelden van 200 naar 350 fr. per ben en waren dus ook wel iets duurder dan verleden week. De wijting kreeg tot 300 fr. en meer terwijl voor steenschol tussen 14 en 20 fr. werd bekomen. Platvis hebben we hier niet gezien, wel enkele bennen totten die boven de 400 fr. kregen en dus goed verkocht werden. De uitslag bedroeg 105.620 fr. dit voor de O.119.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

1 BOKKENVANGST

Ook maar één bokkenvangst op deze eerste verkoopdag, de Z. 34 zorgde voor de 50 B. vis en 2200 kg tongsortering. Tongen die zeer schaars waren en weer duurder uitvielen dan verleden week. De grootste soorten kregen van 68 naar 74 fr. Voor driekwarttong werd nu van 64 naar 66 fr. bekomen en bloktong ging van de hand aan dezelfde prijzen. Voor/kleine tong bleef ook bestendig boven de 60 fr. per kilo terwijl de kleine sortering tenslotte tot 58 fr. noteerde. Slips bleven ook een stuk boven de 50 fr. zodat de gemiddelde prijs zeker rond de 64 fr. per kilo lag. De bijvangst, vooral platvis werd beter verkocht dan verleden week. Groot en kleine iek noteerden tot 15 fr. en derde slag steeg tot 14 fr. per kilo. Platjes waren goedkoop en kregen slechts rond de 5 fr. per kilo. De uitslag viel weer renderend uit en bedroeg 182.060 fr.

KLEINE KANAALVANGSTEN

Drie vangstjes van het Kanaal leverden maar 360 B. vis en 2200 kg. tong op. Tongen die ook hier betere prijzen haalden dan verleden week en bijna de 60 fr. gemiddeld bereikten. Dit dank zij de stijgende prijs die betaald werd voor de middensoorten, de kleine sorteringen bleven inderdaad op het peil van verleden week. Wat de vissoorten betreft, deze werden redelijk goed verkocht. Tarbot kreeg tot bij de 70 fr. per kilo, de middensoort rond de 65 fr. Grote heek kreeg meer dan woensdag en varieerde tussen 28 en 32 fr voor de grote sortering en van 14 naar 24 fr. voor de middensoorten. Kleine rode knorhaan kon slechts opvangprijzen bekomen maar de grote sortering kreeg rond de 16 fr. Voor schotse schol werd tussen 12 en 14 fr. betaald. Enkele bennen keilrog kregen van 24 naar 30 fr. volgens de sortering. Grote rog kreeg hier tot 980 fr., de andere sortering schommelde van 12 naar 16 fr. Zeehaai kreeg tot 13 fr. en hondshaai noteerde rond de 9 fr. per kilo. Steenholk kreeg tot 4 fr. en wijting ging van de hand tussen 4,40 fr. (minimum) en 10 fr. Zonnevis is duur gebleven en kreeg van 16 naar 36 fr. volgens het grote of kleine sortering betrof. Staartvis tenslotte kreeg van 30 naar 56 fr. en vlaswijting kreeg rond de 15 fr. De uitslagen waren hier wel in verhouding tot de vangsten en schommelden van 61.040 fr. naar 232.480 fr., dit voor de O. 69 en de Z. 597.

WEINIG WESTVIS

Slechts 3 westschepen die de markt alleszins van goed verzorgde vangsten voorzagen. De meest gebrachte soorten waren hier wijting, rode knorhaan, platvis en in mindere mate rog. Kleine rode knorhaan werd nogal goedkoop verkocht en haalde slechts 260 fr. als topprijs. De platjes kregen hier tot 350 fr. per ben en platvis werd verkocht tussen 9 en 13 fr. per kilo. Wijting kreeg rond de 7 fr. en rog steeg nu tot 22 fr. per kilo. Katrog kreeg rond de 7 fr. en rog steeg nu tot 22 fr. per kilo. Katrog kreeg tot 8 fr. en grauwe poon werd aan minimumprijzen verkocht. Voor mooie tarbot werd hier tot 75 fr. bekomen. De uitslagen waren hier beneden de verwachtingen en schommelden van 37.800 fr. voor de O. 267 naar 59.430 fr. voor de N. 720.

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

DINSDAGMARKT

NOG MINDER VIS

Waren er maandag nog 11 schepen aan de afslag, dinsdag kregen we er maar zes meer. Dat betekende een aanvoer van ongeveer 2900 bennen vis en 6000 kg kreeft. Verder ook een 2600 kg tong, die dus weer schaars is gebleven. De prijzen waren voor sommige soorten wel iets beter dan maandag. In de eerste plaats voor platvis en platjes. Ook tongen kregen nog iets hogere prijzen, terwijl ook voor de weinige roggen die er waren meer werd betaald. De IJslanders losten weer erg kleine vangsten; de kreeftenvangst werd echter vlot verkocht. De resultaten waren voor de meeste schepen wel bevredigend, alleen de grote IJslander kwam een heel stuk te kort. Wat de kwaliteit betreft kunnen we wel van een goed verzorgde aanvoer spreken.

RUIMERE NOOP HEADVANGST

De O.239 zorgde voor een vangst van Noop Head die echter zeer weinig haai maar nogal veel gul bevatte. Gullen die een eerder schrale prijs kregen, zodat de opbrengst wel niet in verhouding was tot de geloste vangst. Kabeljauw kreeg aanvankelijk nog even boven de 20 fr. per kg, maar zakte onmiddellijk naar 870 fr. per ben. Grote gullen kregen slechts rond de 11 fr. per kg, de kleinere sortering van 390 naar 450 fr. De kleinste gullen tenslotte werden verkocht van 320 naar 290 fr. Wijting was goedkoper dan maandag en zakte naar 250 fr. en later naar 220 fr. per ben. Voor totten werd ook slechts tussen 280 en 350 fr. bekomen. Enkele bennen haai kregen rond de 14 fr. per kg, terwijl voor heilbot tot 64 fr. werd bekomen. Schotse schol hebben we hier niet gezien. De uitslag bedroeg uiteindelijk 345.620 fr.

WEER MINDER VOOR NOORDVIS

Nog twee noordvangsten op deze tweede verkoopdag, wat een aanvoer betekende van zowat 480 bennen vis, voornamelijk gul en wijting. Gullen die weer iets lagere prijzen kregen dan maandag, met de kleinste sortering rond de 6 fr. per kg. De middensoort kreeg van 390 naar 450 fr. en de grote gullen van 550 naar 700 fr. Voor kabeljauw in bennen werd 780 fr. betaald en op de grond werd kabeljauw verkocht aan 20 fr. Wijting kreeg van 290 naar 370 fr. en platjes kregen rond de 5 fr. per kg. Steenschol kreeg een goede prijs, me de kleine soort aan 14 fr. en de grote sortering aan 20 fr. per kg. Ook platvis werd vlot verkocht en kreeg van 12 naar 15 fr. per kg. De uitslagen waren echter niet te schitterend en schommelden van 98.800 naar 117.000 fr., dit voor de O.214 en de O.457.

TONG WEER IETS DUURDER

Toch een bokkenvisser aan de afslag de Z.571 die voor 170 B. vis en 2600 kgr tong zorgde. Tongen die nog iets duurder waren dan maandag en schommelden van 57 naar 73 fr. per kilo. De lappen kregen nu rond de 73 fr. de grote tongen even

Voor de bouw van moderne

VISSERSSCHEPEN

op één dagreis van de kust
langs Zeekanaal
Gent-Terneuzen
te Terdonk (Gent)

Scheepswerven

VAN LANGERBRUGGE

Tel. (09) 78 04 01 (3 lijnen)
Post Wachtebeke

BRENG EEN BEZOEK AAN
ONZE SCHEPEN
IN OPBOUW !

(5776V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

boven de 70 fr. Driekwart tong werd ingezet aan 72 en steeg tot 75 fr. per kilo. De bloktongen noteerden van 64 naar 71 fr. en voor de voor-kleine tong werd tussen 61 en 64 fr betaald. Kleine tong kreeg tot 59 fr. en slips voortdurend meer dan 54 fr per kilo. Wat de bijvangst betreft, de platvissoorten noteerden tussen 12 en 17 fr. terwijl de platjes rond de 6 fr. kregen. Wijting variëerde rond de 6e fr. per kgr en voor enkele bennen roodbaars werd het tot 8 fr. genoteerd. Katrog kreeg hier tot 9 fr. en rode knorhaan tot 15 fr. De uitslag was hier zeker renderend en bedroeg 263.440 fr.

KLEINE IJSLANDSE VANGSTEN

Twee schepen zorgden voor ongeveer 1600 bennen vis en 5600 kg kreeftjes. De grote IJslander loste betrekkelijk weinig vis, vooral dat het vooral om goedkope soorten ging. Koolvis kreeg wel ronde de 500 fr. de middensoort viel echter onder de 400 fr. en de kleine sortering kreeg slechts 250 fr. per ben. Kabeljauw was ook niet biezonder duur en kreeg van 430 naar 550 fr. Schelvis was schaarser dan maandag en kreeg hierdoor stijgende prijzen. De grote soort steeg tot 25 fr de middensorteringen noteerden van 14 naar 20 fr. Totten echter kregen slechts 5 fr. per kgr Rode zeebaars was prijshoudend, de grote sortering althans. Deze kreeg van 720 naar 780 fr. per ben. Kleine rode zeebaars was echter goedkoper dan maandag en viel terug naar het opvangpeil : 220 fr. per ben. Schaat kreeg weer dagboven de 20 fr. per kilo en heilbot noteerde tussen 1700 en 3200 fr. per ben. Hondstong kreeg de prijs van maandag 4 fr. voor kleine en 13,40 fr. voor de grote sortering. Leng kreeg een matige prijs die rond de 12 fr. per kg lag. De gullen waren goedkoop en noteerden slechts van 6 naar 8 fr per kilo.
Kreeftjes deden het redelijk goed de grote sortering schommelde rond de 44 fr. per kilo, de kleine sortering was goedkoper dan maandag en zakte tot 590 fr. per ben. De resultaten waren voor de IJslanders begrepen tussen 399.980 fr. voor de O.202 en 426.962 fr. voor de O.90

WOENSDAGMARKT

TONG GOEDKOPER

Ook woensdag een klein aantal schepen aan de afslag. De 7 vaartuigen zorgden voor nagenoeg 900 bennen vis, 1500 kreeftjes en 2600 kg tong. Een aanvoer die overwegend bestond uit gul aangevoerd van de noord en van de west. Niettegenstaande kleine aanvoer van tong werden deze goedkoper verkocht dan de vorige dagen. De gemiddelde prijs viel terug naar ongeveer 60 fr. per kg. De grotere aanvoer in Zeebrugge is hiervan waarschijnlijk de oorzaak. Gullen bleven goedkoop, ze waren uitstekend van kwaliteit. Trouwens, ook de andere vis was van zeer goede hoedanigheid. Iedereen vroeg zich dan ook af waarom die vis moest worden afgeijsd. Het uitzicht van dergelijke vis kan er alleen maar door veranderen, en dan niet in gunstige zin. De bestverkochte soorten waren op deze sluitingsmarkt rog, rode knorhaan, platjes en platvis. De andere soorten die ook buitengewoon schaars waren kregen ook buitengewone prijzen. De resultaten waren woensdag voor alle schepen renderend.

PRACHTIGE NOORDVIS

Twee schepen van de noord die in minder dan een week een werkelijk prachtige vangst hadden bijeengevist. Die vis was dan ook van zeer goede kwaliteit. De kabeljauw op de grond verdiende dan ook een betere prijs dan de 800 fr. die ervoor bekomen werd. Grote gullen kregen rond de 600 fr. en middenslag werd verkocht aan 10 fr. per kg. De kleine gullen kregen van 200 naar 350 fr. Wijting kreeg ook iets meer dan dinsdag en steeg tot 320 fr. Steenschol kreeg zowat dezelfde prijs, de kleine sortering rond de 12 fr., de grote sortering rond de 20 fr. Enkele bennen platvis kregen tussen 10 en 16 fr. per kg, wat eveneens een goede prijs kan genoemd worden. De resultaten varieerden hier van 139.910 fr. voor de O.174 naar 171.240 fr. voor de O.181. Gezien de korte duur van de reizen waren deze cijfer srenderend.

LAGERE TONGPRIJZEN

Nog een bokkenvangst die bestond uit 50 bennen vis en 1.700 kg tong. Tongen die wel een drie frank goedkoper verkocht werden per kg en nu rond de 60 fr. schommelden. De grote tong kreeg nog 75 fr., de driekwarters daalden evenwel naar 63 fr. en de bloks naar 58 fr. per kg. Ook voor/kleine tongen waren goedkoper en vielen af naar 55 fr. terwijl kleine tongen naar 52 fr. terugvielen. Platvis werd vlot verkocht, de platen kregen 10,60 fr., de grote iek rond de 12 fr. en kleine iek tot 16 fr. Ook derde slag werd verkocht aan 16 fr. per kg. De platjes, die werkelijk van zeer goede kwaliteit waren, kregen 480 fr. per ben, wat wel bewijst dat het kwaliteitsvis was. De uitslag die 146.100 fr. bedroeg was zeker renderend.

GOEDKOPERE KREEFTJES

Het was al een hele tiid geleden dat we nog een vangst van de kreeftenput aan de afslag kregen. Woensdag kwam de B.604 hier verkopen en loste 300 kg tong, 1.500 kg kreeft en 50 b. wis. Kreeftjes waren goedkoper dan de vorige dagen. de grote sortering kreeg eerst rond de 1.200 fr. maar zakte met 10 0fr. per ben. Voor kleine kreeft wed 600 fr. per ben gegeven. Platvis en rog werden hier zeer duur verkocht, rog kreeg zelfs tot 30 fr. per kilo. Katrog noteerde tot 12 fr. en hondshaai tot 14 fr. De uitslag was hier wel bevredigend en bedroeg 96.000 fr.

DURE WESTVARIANTEN

Toch nog drie westvangsten op deze sluitingsmarkt. Rog bleef schaars en duur. Ook hier was de kwaliteit uitstekend verzorgd.
Voor rode knorhaan. waarvoor op de maandagmarkt slechts 260 fr. werd gegeven. kon nu 750 en 800 fr. bekomen worden. Hondshaai kreeg eveneens tot 800 fr. en katrog tot 750 fr. Voor de grote soorten rog werd tussen 14 en 28 fr. betaald. Kabeljauw en gullen bleven aan de goedkope kant. Wijting steeg tot bij de 8 fr. per kg en platjes werden verkocht aan 390 fr. per ben. Alleen de scharren bleven goedkoop en haalden slechts opvangprijzen. De resultaten moeten ook hier renderend uitgevallen zijn en schommelden van 42.330 fr. voor de O.142 naar 104.350 fr. voor de O.537.

GEHOORD EN GEZIEN IN DE VISMIJN

MEER GARNAAL

Na een paar dagen beter weer, hebben we eindelijk wat meer garnaal gekregen in de Oostendse garnaalmijn. Nadat vrijdag en zaterdag telkens maar één vangst werd gebracht wat de prijs weer boven de 100 fr. per kg bracht, kregen we maandag 13 en dinsdag 10 vangsten. De vangsten zelf toonden opvallende verschillen in grootte en blijkbaar ook in kwaliteit. Te oordelen naar de prijzen die verschillen vertoonden van 20 fr. per kg. Wat de grootte betreft, het ene schip kon meer dan 100 kg. lossen, het andere nog geen 50 kilo. Vanzelfsprekend waren hierdoor ook aanzienlijke opbrengstverschillen, al zullen de verschillende schepen in werkelijkheid elkaar niet veel toegeven.

VISMIJNLAAN

Nu het verkeer op het stuk Vismijnlaan tussen de Koninklijke baan en de Werfkaai nog drukker is dan vroeger, komt pas eerst goed uit met welk derde- of vierderangsbaantje we daar opgescheept zitten. Wanneer er fietsers op rijden kan men praktisch met geen 2 auto's meer kruisen. Voor de fietsers is het er werkelijk gevaarlijk temeer dat er geen fietspaden voorzien zijn. We zullen nog maar eens hopen dat men van die «laan» (?) werk zal maken eens dat er belangrijke projekten hun beslag hebben gekregen.

ZEER WEINIG VIS

De aanvoer is tijdens de voorbije week wel bijzonder gering geweest, maandag slechts 11, dinsdag amper 6 en woensdag nog een 7-tal schepen. De aanvoer was bovendien weer zeer eenzijdig en bestond voornamelijk uit kabeljauw, gul, wijting en IJslandse soorten. Tongen bleven bijzonder schaars en ook kanaalvis was meer dan schaars. Het is dit keer werkelijk volop zomer in die zin dat de aanvoer tot zomerhoeveelheid is teruggevallen.

GROTE SCHEPEN, KLEINE VANGSTEN

Deze week kwamen 2 van de grootste IJslanders van onze vloot verkopen. Zij brachten samen slechts een 2000 bennen vis in de afslag waar zij minstens ieder zoveel zouden moeten kunnen brengen om enigszins uit de kosten te geraken. Hierbij komt dan nog dat deze schepen vooral voor de zogenaamde industrie-vis zorgen, en daar is nu blijkbaar niet zoveel vraag naar. Vandaar werkelijk zeer lage resultaten voor deze schepen die het dit jaar dus al niet beter zullen doen dan vorige zomers. De miljoenenopbrengsten van deze winter zullen weer opgeslorpt zijn door deze van minder dan een half miljoen van de laatste maanden. Daarover schrijven de bladen niet.

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE

BERICHT AAN DE REDERS EN VISSERS

NIEUWE PUNTEN VOOR DE BESCHERMKLEDIJ

De Rederscentrale V.Z.W.O. zal nieuwe punten uitgeven voor het bekomen van beschermkledij.

De in omloop zijnde punten blijven GELDIG TOT 1 DECEMBER 1967. De punten mogen alleen bij de handelaars aangesloten bij A.S.A.M. ingebracht worden tot deze datum, en zullen NIET omgewisseld worden voor nieuwe punten.

Na deze datum worden de oude punten niet meer GERUILD NOCH OMGEWISSELD.

De handelaars aangesloten bij A.S.A.M. zijn :

1. Henri Pintelon
   H. Baelskaai 34, Oostende
2. Marcel Lambregt,
   H. Baelskaai 16, Oostende
3. Latruwe-Engelrest
   Vismijnstraat 26, Zeebrugge
4. Dobbelaere Emiel
   Vismijnstraat 28, Zeebrugge
5. Timmerman
   Kaai 22, Nieuwpoort
6. Legein
   Havenstraat 1, Nieuwpoort

Het Bestuur.

Ierland

Maatregelen ter bevordering van het verbruik van verse vis

Het Ministerie van Landbouw en van Visserij heeft maatregelen getroffen in verband met de behandeling en bewerken van vis, vanaf het ruim van het vaartuig tot op tafel van de huisvrouw.
Teneinde de invriesverrichtingen te vergemakkelijken in de ruimen van de trawlers onderzoekt de Direktie der Visserijen de mogelijkheid tot 't oprichten van een diepvriesketting langsheen de Ierlandse kusten.
Anderzijds houdt men zich voor het ogenblik bezig met het op punt stellen van een inspektiesysteem teneinde de versheid van de vis te kontroleren over het hele land.
Gehoopt wordt met al deze maatregelen, samen met de verhoogde produktie die de afgelopen jaren kenmerkt, te komen tot een verhoogd visverbruik en 'n daling van de verkoopprijs.

Duitse demokratische Republiek

De eerste der 107 trawlerfabriekschepen besteld door de USSR is geleverd geworden, terwijl de scheepswerf van Stralsund (DDR) eveneens aan de U.S.S.R., de laatste der 86 sedert 1960 bestelde en gebouwde fabriekschepen leverde.
De konstruktieduur van de reeks der 107 trawlerschepen is thans 164 dagen; deze duur zou op 121 dagen moeten worden teruggebracht in 1970.

REDERS... NU DE OPLIGTIJD NADERT ! ! !

Heeft U zich, nu de opligtijd nadert, al eens afgevraagd, wat de s.v. **S.C.A.P.** voor U kan doen ?

VOOR UW MOTOR :

s.v. **S.C.A.P.** herstelt of kuist **alle** soorten motoren, en heeft van de meest voorkomende merken **alle reservestukken** in voorraad. Wij noemen U o.a. : A.B.C. — BOLNES — Staat **Uw** motor hier niet bij ? Geen nood. Wendt U vol vertrouwen tot ons werkhuis.
Ook van de meeste **merk-pompen** hebben wij reservedelen in voorraad. Verder kunnen wij voor U alle voorkomende herstellingen of veranderingen uitvoeren aan de mechanische uitrusting van Uw vaartuig.

DE ELEKTRISCHE INSTALLATIE VAN UW VAARTUIG :

Ook **die** is bij ons in goede handen. Wist U, dat wij op gebied van **DYNAMO'S, ELEKTROMOTOREN, BATTERIJEN, SCHEEPSLANTAARNS** (zowel petroleum als andere), **AUTOMATISCHE SPANNINGSREGELAARS,** in onze sector, de grootste voorraad hebben ?
Enkele merken?

HANSA — VARTA/DEAC — ZOCK — NEWTON

KOELINSTALLATIES :

Reeds verscheidene installaties werden door ons, tot grote voldoening van onze kliënten, geplaatst. Andere installaties werden door ons omgebouwd. Heeft U al eens nagedacht over een koelinstallatie ? Komt eens Uw geval met ons bespreken. Wij leveren enkel het beste wat er op de markt is, en dit aan sterk konkurrerende prijzen.

REINIGING :

En komt U, op het einde van de oplegperiode tot de konklusie, dat de machinekamer van Uw vaartuig hoogstnodig gekuist moet worden, ook **dan** kunnen wij U helpen.

POLYCLENS « lost » alle olie- en vetproblemen « op ».

S.V SCAP

BURELEN : Hendrik Baelskaai 27
OOSTENDE
Tel. 729 51

WERKHUIZEN : Edw. Anseelelaan
OOSTENDE
Tel. 787 79

NA 18 UUR : J. Praet : 781 48
L. Dedrie 738 79

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

18- 6	11	149.400	1.976.379
19- 6	6	152.600	1.690.492
20- 6	7	46.100	763.250
	24	348.100	4.430.121

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

14- 6	10	401	26.084	49.—	76.—	
16- 6	1	38	3.876	102.0		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

15-6	1	1.024	17.192
19-6	13	24.035	346.363
21-6	12	8.500	205.330

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

19-6	8	400	28.888	69,—	79,—	72,—
20-6	7	422	25.399	56,—	67,—	60,—
21-6	7	281	17.839	54,—	72,—	63,—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

16- 6	11	13.542	369.360	27,20
19- 6	14	54.540	1.271.720	23,10
20- 6	28	80.169	1.689.740	21,07

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

16- 6	11	4.898	274.350	56,—
19- 6	14	12.776	743.330	58,10
20- 6	28	18.049	1.024.550	56,70

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

16- 6	11	1.158	82.576	56,—	92,—
19- 6	18	2.726	117.670	32,—	65,—
20- 6	19	2.455	119.620	37,—	72,—

KREEFTENAANVOER TE ZEEBRUGGE

16- 6	1	1.163	43.310	37,20
18- 6	4	4.495	166.760	37,09
20- 6	3	4.010	119.350	28,50

AFVAARTEN

Oostendse haven

DONDERDAG, 15 juni
O.80, IJsland
O.331, IJsland
O.237, IJsland
O.204, Noord
O.26, Noord
O.134, Kanaal
O.283, Kanaal
O.114, Kanaal
O.176, Kanaal
O.172, West

VRIJDAG, 16 juni
O.249, Kanaal
O.250, Kanaal
O.151, Kanaal
N.449, West
O.225, West
N.346, West
N.765, West
N.738, West
Z.38, West

ZATERDAG, 17 juni
O.232, Noord
O.329, Noord
Z.527, Kanaal
O.148, West
O.345, West

MAANDAG, 19 juni
O.325, IJsland
O.305, Noordzee
Z.581, Kanaal
O.275, Kanaal
N.720, West

DINSDAG, 20 juni
O.224, IJsland
N.491, West

WOENSDAG, 21 juli
O.288, IJsland
O.335, Noordzee
O.119, Noord
O.123, Noord
N.738, West

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	19-6-1967	20-6-1967
Grote schelvis	19.60-——	25.60-——
Middelmatige schelvis	13.—17.20	14.80-20.60
Kleine schelvis	4.40- 7.—	5.——
Kabeljauw	9.40-14.—	8.60-11.—
Gullen	4.40- 8.40	7.— 8.—
Wijting	7.—10.40	10.——
Schaat	21.—25.40	24.60-——
Zeebaars	5.80-15.80	4.40-15.80
Leng	11.20-17.40	8.—12.—
Schartong	8.—17.40	7.60-16.20
Heilbot	15.—62.—	34.60-64.—
Koolvis	7.—11.60	5.—10.20
Hondstong	4.80-12.60	4.—13.40
Zeewolf	5.—11.—	14.20-——
Platen	.....	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

MAANDAG 19-6-1967

Z.411	2	400	10	28.950
Z.451	4	50	30	25.950
Z.431	9	1200	100	121.090
Z.545	7	100	40	55.310
Z.497	9	1200	75	130.280
Z.562	8	700	120	106.940
Z.463	10	100	125	109.290
Z.458	8	100	50	51.230
Z.403	10	300	60	71.780
Z.484	11	2200	85	165.360
Z.563	5	400	25	61.210
Z.405	11	2800	75	232.960
Z.415	10	50	6ù	78.130
Z.445	4	150	30	33.240

DINSDAG 20-6-1967

Z.600	10	1900	90	143.720
Z.587	6	800	60	87.730
Z.531	10	1500	100	147.010
Z.349	6	350	30	36.990
Z.460	12	100	140	115.400
Z.419	6	2000	120	187.660
Z.517	1	100	10	11.540
Z.348	9	100	30	59.840
Z.603	10	50	100	80.520
Z.507	9	2200	110	205.670
Z.427	6	100	110	106.760
Z.544	6	600	60	85.370
Z.551	7	100	55	57.280
Z.558	5	500	35	47.960
Z.578	7	500	80	84.480
Z.785	1	—	—	7.240
Z.455	1	—	—	18.750
Z.585	1	—	—	16.670
Z.541	1	—	—	8.870
Z.586	1	—	—	12.210
Z.432	1	—	—	16.380
Z.460	1	—	—	22.480
Z.442	1	—	—	58.180
Z.410	1	—	—	24.610
Z.474	1	—	—	11.980
Z.233	1	—	—	13.270
Z.809	1	—	—	12.790
Z.552	1	—	—	8.200

WOENSDAG 21-6-1967

Z.402	9	1000	60	80.440
Z.577	1	300	10	19.590
Z.536	1	300	10	21.420
Z.184	1	300	10	21.450
Z. 25	10	1700	60	110.490
Z.548	1	100	10	12.610
Z.733	1	100	10	13.230
Z.112	8	1500	60	126.370
Z.556	1	250	10	18.530
Z.580	8	800	40	89.880
Z.443	12	2500	60	163.290
Z.590	10	400	60	63.250
Z.511	7	1000	40	84.870
Z.593	3	300	30	38.000
Z.594	3	400	25	41.860
Z.550	2	350	10	20.250
Z.430	3	200	15	19.230
Z.257	2	150	10	17.120
Z.500	10	50	100	108 220
Z.503	7	800	80	79.930
Z.592	8	1200	110	106.440
Z.186	7	200	100	62.690
Z.591	10	700	40	50.220
Z.516	8	1000	30	83.080
Z.428	1	—	—	7.720
Z.564	8	800	30	74.980

DONDERDAG 15-6-1967

Z.598	5	400	30	39.890
Z.552	1	150	10	11.960
Z.496	7	1500	50	97.150
Z.212	9	1500	50	126.250
Z.430	1	80	10	6.330
Z.550	1	50	10	11.830
Z.596	4	700	35	60.170
Z.471	1	100	10	6.820
Z.184	1	150	10	12.370
Z.542	5	700	70	61.980
Z.536	1	300	10	20.380
Z.733	1	150	10	16.210
Z.548	1	150	10	14.130
Z.452	7	100	80	57.060
Z.582	8	100	80	94.280
Z.572	5	—	330	147.290
Z.108	5	600	70	111.360
Z.594	5	700	50	57.680
Z.517	1	—	—	24.480
Z.469	1	—	—	15.330
Z.577	1	—	—	26.200

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG 15-6-1967

N.805	17.192

MAANDAG 19-6-1967

N.790	13.216	N.276	54.022
N.737	19.158	N.753	19.374
N.740	15.533	N.152	60.594
N.491	22.271	N. 36	28.139
N.807	29.018	N.734	52.591
N.732	23.460	N.788	6.707
N.758	2.680		

WOENSDAG 21-6-1967

N.710	37.110	N.817	20.630
N.722	9.470	N.106	15.110
N.790	14.770	N. 3	11.010
N.722	22.710	N.788	11.700
N.716	8.332	N.725	3.090
N.758	2.500	N.762	48.298

GENT

VAN 10 TOT 16 JUNI 1967

Tongen, 3/4 125, v/kleine 90, kleine 80; Tarbot, grote 145, kleine 78; Griet 135, kleine 76; Schol, grote iek 35-44, iek 3de slag 28; Schelvis, grote 76, midd. 60; Rog, vleugels 90-100; Kabeljauw 65-90; Gullen 35-46, repen 72; Wijting 30-40; Makreel 45; Rode knorhaan 60; Zeebaars, repen 64-72; IJle haring 28-35; Haringshaai, gepeld 80-100; Heilbot 135; Koolvis 55; Zalm 240; Kreeftjes 90-120; Garnalen, verse 88-140, gepelde 330-380; Forel 85-100.

BRUSSEL

VAN 10 TOT 16 JUNI 1967

Tongen, 3/4 120, v/kleine 100; Tarbot, grote 140-150, kleine 80; kleine 75; Schol, grote iek 40-48, kleine iek 30; Schelvis, grote 80, kleine 40; Rog, vleugels 90-115; Kabeljauw 80-92; Hozemondhamme 100; Wijting 35-42; Makreel 48; Zeebaars, repen 70-80; IJle haring 30-38; Heilbot 120-140; Koolvis 60; Zonnevis 75; Garnalen, verse 100-200, gepelde 320-375; Forel 100.

OOSTENDSE MARKT

MAANDAG 19-6-1967

IJSLAND				
O.288	19	750	2700	550.030
O.317	18	850	—	332.580
KANAAL				
O. 69	9	90	—	61.040
Z.581	14	120	—	84.785
Z.597	16	150	2200	232.480
OOST				
Z. 34	8	40	2200	182.060
NOORD				
O.119	10	200	—	105.620
WEST				
O.267	6	100	—	37.800
N.819	7	100	—	46.420
N.720	4	70	300	59.430
NOORDZEE				
O.335	18	300	—	192.874

DINSDAG 20-6-1967

IJSLAND				
O.202	18	400	6000	399.980
O. 90	18	1200	—	426.962
NOOP HEAD				
O.239	18	650	—	345.620
NOORD				
O.457	10	240	—	117.520
O.214	10	220	—	98.880
OOST				
Z.571	11	170	2600	263.440

WOENSDAG 21-6-1967

NOORD				
O.181	6	250	—	171.240
O.174	6	250	—	139.910
KREEFTENPUT				
B.604	8	50	1500	96.690
OOST				
Z.509	6	60	1700	146.100
WEST				
O.142	5	55	—	42.330
O.537	8	160	—	104.350
N.800	2	15	600	52.750

VERWACHTINGEN

MAANDAG, 26 juni

O.286, IJsland (500 vis en 50 kr.)
O.218, Kanaal
O.128, Kanaal
O.195, Kanaal
O.309, Kanaal
O.198 Oost
Z.38, Oost
O.26, Noord
O.204, Noord
N.765, West
N.346, West
O.15, West
O.225, West
N.449, West
O.172, West
N.763. West

MAANDAG of DINSDAG

O.217, IJsland

DINSDAG, 27 jun·

O.85, IJsland (500 bonen - 600 kabeljauw en gul - 600 kools 100 varia = 1500 b.)
O.124, IJsland
O.231, IJsland
O.287, Kanaal
O.329, Noord
O.232, Noord
O.148, West
N.470, West
O.345, West
N.738, West
N 710, West

WOENSDAG 28 juni

O.369, Kanaal
O.301, Noord
O.175, Noord
N 720, West
O.142, West
N.819, West
N.267 West

NOG ENKELE BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANS-ALMANAKKEN 1967

Nog slechts enkele Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanakken zijn te verkrijgen in onze drukkerij, H. Baelskaai 30 Oostende. Telefoon : 77713/14 tegen de prijs van 325 fr.

NA ONTPLOFFING GEZONKEN GEWEZEN O.96 "CASSITA„

TE BRIXHAM VERBLIJVENDE OOSTENDENAAR OM HET LEVEN GEKOMEN



De gewezen O.96 «Cassita» die toebehoorde aan reder Frans Deschepper uit Oostende heeft een korte exploitatieperiode gekend in haar nieuwe thuishaven Brixham, alwaar het geboekt stond als de BR. 118.
Inderdaad is de kusttreiler ingevolge een ontploffing in de nacht van vrijdag op zaterdag gezonken waarbij de twee opvarenden het leven verloren.

Omtrent de juiste oorzaak en omstandigheden tast men vooralsnog in het duister al wordt in de Oostendse vissersmiddens aangenomen dat de ontploffing zich niet aan boord zelf heeft voorgedaan. Verondersteld wordt dat een oorlogstuig moet ontploft zijn in de onmiddellijke nabijheid van het vaartuig. Deze veronderstelling wordt nog kracht bijgezet door het feit dat de twee drenkelingen, de 25-jarige schipper François Janssens uit Oostende maar wonende te Brixham en de 21-jarige matroos Brian Easton geen verwondingen vertoonden.
De naderhand opgeviste slachtoffers hadden overigens hun reddingsgordels aan wat laat veronderstellen dat zij hiertoe nog de tijd hadden. Ook werden door de gezonken treiler noodseinen uitgezonden. Volgens ingewonnen inlichtingen hoorden de kuststations inderdaad het «May-Day» van de vroegere O.96 maar konden niet de naam van de eenheid verstaan. Toen dan de juiste toedracht der feiten bleek was het reeds te laat. Het vaartuig moet ongeveer 20 minuten na de ontploffing gezonken zijn op de visgronden van «Start Point»
Onze ongelukkige François Janssens was in maart jl. nog te Oostende bij de verkoop van de O.96 «Cassita» aan de nieuwe Britse eigenaar. Hij was het immers die het vaartuig naar zijn nieuwe thuishaven Brixham overbracht. Hij was sedert september van vorig jaar gehuwd en stond aangeschreven als een uitstekend zwemmer gezien hij o.m lid was van de vrijwillige reddingsdiensten te Brixham.
Heden donderdag worden de twee slachtoffers te Brixham ter aarde besteld. De familie van François Janssens zal deze begrafenis bijwonen. Wij bieden aan de familie Janssens onze blijken van deelneming aan in dit zware verlies.

De werf Panesi terug op gang

We vernemen met genoegen dat deze werf welke sedert een jaar inaktief was, vanaf heden door de zoon Richard alleen zal uitgebaat worden

De werf Panesi behoorde tot een onzer beste scheepsbouwwerven van de kust en heeft zeker bijgedragen tot de bouw van vele prachtschepen.

VISKOPERS UIT BOULOGNE TE OOSTENDE

Tijdens het jongste weekend waren de Boulonese viskopers de gast van hun Oostendse kollega's. Het initiatief hiertoe ging uit van de firma Fedexim (Federatie voor Export en Import). De Franse delegatie werd ontvangen door de hh. Constandt en Gekiere, respektievelijk voorzitter en onder-voorzitter van Fedexim.
Rond de middag greep op het Oostends stadhuis een ontvangst plaats waarbij schepen Vanden Kieboom, schepen van de haven, de Franse afvaardiging welkom heette en o.m. een uiteenzetting gaf over de technische mogelijkheden en werking van de vissershaven. Havenkapitein-vismijndirekteur Ghys was eveneens tegenwoordig.
Namens de «Mareyeurs de Boulogne» werd het woord gevoerd door de heer Bouretz, voorzitter te Boulogne terwijl ook de h. Laparade, algemeen voorzitter van de Franse viskopers een dankwoord uitsprak.
Daarmee kennen de Fransen de **mogelijkheden** van onze haven, maar niet wat in praktijk sedert jaren door het stadsbestuur niet verwezenlijkt werd.

PRIJSUITREIKING VRIJE VISSERIJSCHOOL TE OOSTENDE

Op vrijdag 30 juni ek. grijpt in de Vrije Visserijschool «Paster Pype» te Oostende de jaarlijkse prijsuitreiking plaats. Deze plechtigheid gaat door te 10 uur.

MAATJESDAG

Vorige week greep naar traditie te Sint Amandsberg de «Maatjesdag» plaats. Deze zeer sympathieke plechtigheid ging door in de tegenwoordigheid van de heer Leyman, schepen te St Amandsberg en tevens voorzitter van het plaatselijk Propagandakomitee voor bevordering van het Visverbruik
De heer Leyman had een woord van lof over voor de werking van het plaatselijk Propagandakomitee terwijl hij een biezondere hulde bracht aan de aktieve sekretaris, de heer J. Terryn
Nadat laatstvernoemde de maatjes had aangeboden, greep een sympathieke samenkomst plaats

TE KOOP :

EEN STALEN MOTOR-VISBOTTER

Lengte voorkant steven tot hart roerkoning 15,71 m., breedte 5,49 m. en holte 2,13 m., voorzien van een 150 PK A.B.C.-dieselmotor-driecylinder MDU met mechanische keerkoppeling. Het schip is uitgerust voor de garnalen- en tongvisserij. Te bezichtigen iedere vrijdag en zaterdag te Stellendam.
Het schip is onmiddellijk in gebruik te aanvaarden.

MACHINEFABRIEK MAASKANT N.V.,
Deltahaven - Stellendam
Tel. 01879-477

(6025V)

Marktoverzicht Zeebrugge

MAANDAGMARKT

De aanvoer was betrekkelijk klein op deze eerste verkoopdag, niettemin waren er toch een 14-tal schepen aan de markt, daarvan kwamen er 4 van de Kreeftenput. De kreeftjes werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 28 en 45 fr. het kg. Voo rde 12.780 kgr tongen schommelden de prijzen tussen 60 en 72 fr. voor de grote, de middensoorten van 54 tot 62 fr. en de kleinste slag bracht van 51 tot 56 fr. op, de gemiddelde prijs bedroeg dan 58,10 fr. Weinig grote tarbots gaven prijzen die van 58 tot 80 fr. opliepen, de grietsoorten gaven van 26 tot 41 fr. Veel ronde vis was er niet op de markt. Voor deze vissoorte nwas de markt vrij gunstig, de kabeljauw behaalde van 22 tot 24 fr. en de grote gullen van 11 tot 24 fr., de kleinste slag bracht eveneens mooie prijzen op. Grote en kleine wijting, miniem in aanvoer, waren goed in prijs, evenals de zeehaaien en zeehonden Voor de robaards en de engelse soldaten waren de prijzen eerder aan de lage kant. De vaartuigen van de Noor dhebben vrij grote hoeveelheden gelost, welke mits van de deelvis en de meiers renderend uitvielen. Twee vaartuigen van de West hebben roggevis gelost, deze waren vrij hoog in prijs alhoewel praktisch geen onderscheid werd gemaakt nopens de verschillende sorteringen.

De opbrengsten van 28.910 frank voor de Z.411 tot 232.960 fr. voor de Z.405 en van 33.240 fr. voor de Z.445 tot 168.360 fr. voor de Z.484. De Kreeftenput, van 55.310 fr. voor de Z.545 tot 109.290 fr. voor de Z.463 en van de West, van 51.230 fr. voor de Z.458 tot Z.71.780 fr. voor de Z.403.

DINSDAGMARKT

— TONGEN GOEDKOPER
— VEEL VIS

De aanvoer was bijzonder groot, vooral wat de platvis en de tongsoorten betrof, voor de kreeftjes werden prijzen geboekt van 20 tot 33 fr. het kg. De 18.049 kg tongsoorten waren door elkaar genomen aan een goedkoper prijs afgenomen dan de vorige verkoopdag, de grotere soorten waren iets duurder in prijs van 61 tot 74 fr., de overige soorten waren dalend, van 53 tot 60 fr. voor de middensoorten en van 48 tot 56 fr. voor de kleinste slag, de gemiddelde prijs bedroeg 56,70 fr. het kg. De tarbotsoorten waren in prijs gedaald, de grietsoorten bleven constant in prijs. Samen met de tongsoorten vormde de platvis de grote brok, deze bekwamen naarmate de markt vorderde hogere prijzen, zodat van 10 tot 12 voor de grotere soorten werd betaald, de deelvis en meiers echter bleven matig in afname en prijs. De ronde vissoorten waren niet bijzonder groot in aanvoer, daardoor bleven de prijzen vrij hoog voor de kabeljauws en de grote gulsoorten. De wijting-aanvoer en afname was vrij renderend evenals de haaien en zeehonden. Slechts een tweetal vaartuigen met roggevis, gaven winstprijzen, de grote van 17 tot 18 fr., de middensoorten, van 10 tot 16 en de kleinste slag van 10 tot 11 fr.

De opbrengsten : van 80.520 voor de 603 tot 115.400 voor de 460 van de Noord, de Kreeftenput, van 57.280 voor de Z. 551 tot 106.760 voor de 427. De Noord, van 47.960 voor de 558 tot 205.670 voor de 507 en van 85.370 voor de 544 tot 187.660 voor de 419.

WOENSDAGMARKT

Opnieuw waren niet minder dan 26 vaartuigen aan de afslag, de onverwachte aanvoer gaf vooral voor tongsoorten een prijsdaling, de grotere soorten van 62 tot 74 de middensoorten van 44 tot 58 en de kleinste slag van 38 tot 52 fr. de gemiddelde prijs gaf 55,30 fr.
De tarbotsoorten vormden een grote aantrek, de grieten eveneens. De platvis was beter in trek dan gisteren, de aanvoer was eveneens veel groter, de prijzen lagen tussen de 10 en de 14 fr. voor de grote, middenslag en 3e slag, de kleinere soorten bleven praktisch gelijk mits van de ongegutte die iets duurder waren. Voor de weinige steenschol werd van 8 tot 13 fr. betaald en voor de scharre nvan 4 tot 11 fr. De ronde vis vormde geen grote afname, alleen de kabeljauw van 21 tot 23 en de gullen van 18 tot 20 vormden de grootste aankoop, de wijtingsoorten waren in prijs gestegen en brachten van 11 tot 15 fr. op haaien en zeehonden waren klein in aanvoer en matig in aankoop wat de prijs betrof. Voor de roggevis waren de prijzen vrij hoog gerezen, de grote van 19 tot 22 fr. de middensoorten van 14 tot 17 en de kleinste soorten van 41.860 voor de Z.594 tot 153.290 voor de Z.443 en van 79.930 voor de Z.503 tot 126 370 voor de Z.112. De kreef-9 tot 12 fr. De besommingen van kreeftenput bracht voor de Z.500 met prijzen voor de kreeftjes tussen de 23 en de 29 fr. 108.220 fr. op
De Kust van 7720 voor de Z.428 tot 21.450 voor de Z.184

STAKING IN LONDEN LEGT NEDERLANDSE VISEKSPORT LAM

S nds zondagnacht worden Nederlandse scheepsladingen vis op bepaalde goederenstations in Londen niet meer gelost als gevolg van een staking van het spoorwegpersoneel. Dat de staking van kleine omvang is, blijkt uit het feit, dat waar niet gestaakt wordt de vis normaal kan worden aangevoerd. De Maatschappij Zeeland, die dagelijks onder meer grote hoeveelheden vis naar Engeland transporteert, heeft de verschillende Nederlandse v i s exportbedrijven vrijdagavond reeds van een op handen zijnde staking op de hoogte gesteld. Vandaar, dat de verschepingen van de exportladingen, bestemd voor de betreffende goederenstations in Londen, onmiddellijk werden stopgezet.
De staking van de spoorwegbeambten in Londen is een gevolg van het protest van de nationale bond van Engelse spoormannen, die zegt dat het merendeel van de treinvrachten verwerkt worden door niet-spoormannen.
Hoelang de staking nog zal duren is niet bekend.

STEEDS DIE VISLOSSERSKWESTIE

We vernemen dat de syndikaten een aangetekend schrijven hebben gericht tot de vislossersbazen van de kust.

We vragen ons af of dit ook is gebeurd voor het stadsbestuur van Brugge, die tenslotte één van de grootste vislossersbazen van de kust is geworden.

In dit schrijven worden zij aangemaand hun houding te herzien (?) nopens een aantal **nieuwe** eisen vanwege de syndikaten.

De vislossersbazen hebben daarvoor 3 dagen tijd gekregen want, zo luidt dit schrijven, zo tegen de vooropgestelde datum geen gevolg aan het verzoek wordt gegeven, dan zal de algemene vergadering van de vakbonden opnieuw worden geraadpleegd omtrent de verder in te nemen houding en de gebeurlijke stakingsvooropzeg...

Waarom deze dreigementen ?

In het vorig nummer verscheen reeds enige kommentaar naar aanleiding van het verlaten van de zitting van het Nationaal Paritair Komitee op 2 juni jl. door de syndikale afgevaardigden, omdat hun nieuwe reeks eisen niet onmiddellijk werd ingewilligd.

De punten waaromtrent 't standpunt van de vislossersbazen nu wordt gevraagd zijn de volgende.

Het dubbel verlofgeld voor de derde week vakantie.

Geen enkele wet verplicht de patroon ertoe deze derde week dubbel te betalen.

Dit wil niet zeggen dat de werkgevers in het Nationaal Paritair Komitee **geweigerd** hebben op dit punt in te gaan. Er werd evenwel verzocht de bespreking hiervan te verdagen omdat op het huidig ogenblik besprekingen aan gang zijn op kommunautair vlak in het kader van de E.E.G.-harmonisatie van de sociale politiek, zodat het op het huidig ogenblik niet opportuun is enig initiatief te nemen.

Bovendien is de kwestie van de vislossers zelf niet afzonderlijk besproken geworden.

Een ander punt is de aansluiting van de vislossersbazen bij het zogenaamd Sociaal Fonds. Dit fonds zou enkel en alleen worden gespijsd door de bijdrage van de patroon, bestaande uit 1 % op de uitbetaalde en onbegrensde lonen. Dit fonds zou beheerd worden door de syndikaten en hiervan zou dan jaarlijks aan de werknemers een permie van ca. 500 fr. worden toegekend. Wij zien niet in waarom een premie van 500 fr. dient toegekend. Zou men eerst de rekening willen maken hoeveel vis elke vislosser meedoet buiten zijn gage om ?

Het moeilijke van heel de historie is inderdaad dat de vislossersbazen niet vertegenwoordigd zijn in het Nationaal Paritair Komitee. Het is dan ook moeilijk voor degenen die wel zijn vertegenwoordigd om te beslissen over de porte-monnaie van een ander.

Dit geldt althans voor de werkgevers, want het kost blijkbaar niet veel werk voor de syndikaten om de rekening van de patroons te maken.

De Rederscentrale heeft voor enige maanden een prachtig reorganisatieplan uitgewerkt en opgesteld voor het vislossersbedrijf, dat spijtig genoeg niet is aanvaard geworden.

Ware dit wel het geval geweest dan zouden veel ongezonde toestanden, misbruiken en moeilijkheden uit de wereld zijn geholpen.

Het is echter duidelijk dat de syndikaten er zeker geen belang schijnen bij te hebben om een eenheid te zien verwezenlijkt worden en misbruiken uit te roeien.

Een derde punt betreft een eis tot loonsverhoging voor de vislossers.

Zoals bekend is het tarief voor het vislossen, begi ndit jaar met 0,50 fr. gestegen. Hiervan gingen 0,10 fr. naar de vislossers.

De syndikaten eisen nu dat dit aandeel zou verdubbeld worden. Ook dit punt werd vooraf nog nooit besproken en het is dus ook bij dit aangetekend schrijven dat de vislossersbazen hiervan in kennis worden gesteld.

Het is evenzeer duidelijk dat nooit wordt gesproken va nhet drinkgeld dat wordt toegekend, en nog minder van «het visje voor thuis».

We vragen ons af wat er zou gebeuren indien er van de andere kant zou gedreigd worden met de afschaffing van deze 2 gewoonten.

Tenslotte is het ook zo, dat wanneer al deze eisen zouden worden ingewilligd, de syndikaten steeds met nieuwe en andere eisen voor de dag zullen komen. Het is voor hen niet moeilijk elkeen op te jagen, maar geen misbruiken uit te roeien.

Wat de houding nu is van de vislossersbazen is ons op het huidig ogenblik nog onbekend.

ONDERZOEKSRAAD

Vorige week kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bijeen onder het voorzitterschap van de h. Vandercruyssen. De h. Bentein vervulde het ambt van Rijkskommissaris. Vier zaken stonden op de rol, waaronder de uitspraak inzake het vergaan van de O.196 «Irène-Robert» door mijnontploffing op 21 mei van vorig jaar. In deze zaak deed de Raad thans uitspraak. De Raad is van oordeel dat er weliswaar faktoren zijn die door schipper Zonnekein over het hoofd werden gezien, maar neemt anderzijds aan dat er een zekere menselijke verwarring is ontstaan na de ontploffing, waardoor het vaartuig lek sloeg. Er worden dan ook geen fouten ten laste gelegd, noch van schipper Zonnekein, noch van de bemanning. De gerechtskosten blijven ten laste van de Staat.

VASTLOPEN VAN O.324 «RAPHAEL-GABRIEL»

Een volgende zaak betreft het vastlopen van de diepzeetreiler O.324 «Raphaël-Gabriel» op 27 november 1966 ter hoogte van de zuidoostkust van IJsland. Terzake wordt schipper Nassel Charles als getuige gehoord. Op het ogenblik van de stranding was de schroef uitgeschakeld bij windkracht 11. De vuurtoren van Ingolshofdi werd gezien voorlijker dan dwars aan stuurboordzijde. Op dit ogenblik had het vaartuig een snelheid van ongeveer 3 mijl. Nadat de schipper de wacht had overgegeven aan Walraeve liet hij na de positie op de kaart vast te leggen. Het was stuurman Arnoys die de schipper wekte nadat hij schokken voelde. Onmiddellijk werd hard stuurboord gegeven en terzelfdertijd op volle kracht vooruit.

Niettemin liep het vaartuig vast op ongeveer 10 mijl bewesten van Ingolshofdi.

Vervolgens hoort de Raad stuurman Arnoys Werner. Getuige weet te verklaren dat matroos Walraeve zegde dat alles in orde was. Arnoys vergewiste zich niet van de positie bij middel van de radar en merkte ook geen vuren op. Het vaartuig voer slow in N.N.W.-richting. Getuige zette het dieptemachine pas aan wanneer het vaartuig vastliep.

Schipper Nassel en stuurman Arnoys zullen betrokken worden. In een volgende zitting zal matroos Walraeve gehoord worden.

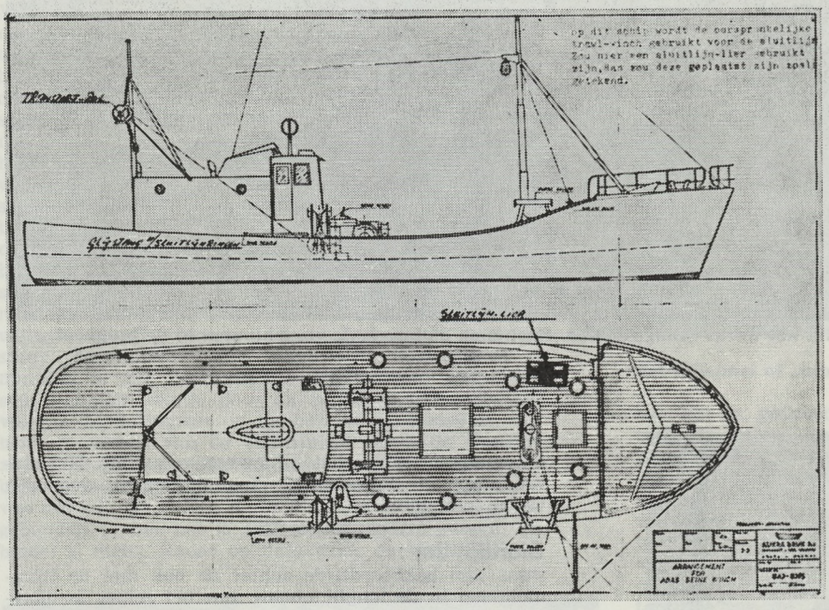
VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oost.	Zeebr.	Oost.	Zeebr.	Oost.	Zeebr.	Nieuwpoort		
	19-6-1967	19-6-1967	20-6-1967	20-6-1967	21-6-1967	21-6-1967	19-6-1967	21-6-1967	
Tong groot (1 à 2 st/kg)	60.—74.—	60.—72.—	71.—73.—	66.—74.—	70.—75.—	67.—74.—	64.—68.—	68.— ——	.....
bloks (3 st/kg)	61.60-66.40	60.—68.—	72.—74.40	60.—66.—	62.—70.—	62.—67.—	67.—70.—	73.— ——	.....
fruit (4 st/kg)	62.—66.—	56.—62.—	64.40-71.60	53.—60.—	56.80-60.—	54.—58.—	70.— ——	72.— ——	.....
schone kleine (5 st/kg)	59.80-64.60	54.—58.—	61.40-64.20	53.—58.—	55.40-60.—	44.—55.—	66.— ——	70.— ——	.....
kleine (6 st/kg)	54.—59.40	53.—56.—	57.—59.—	52.—56.—	51.40-55.20	44.—52.—	55.— ——	52.—55.—	.....
slips (alleen zeebr.)	.....	51.—53.—	.....	48.—52.—	.....	38.—45.—	.....	.....	.....
Tarbot groot (1 - 2 - 3)	70.—74.40	68.—80.—	76.60- ——	65.—72.—	72.—75.—	68.—73.—	75.— ——	80.— ——	.....
middel (1 - 2 - 3)	65.60- ——	58.—65.—	68.40- ——	40.—61.—	68.— ——	39.—59.—	50.— ——	60.— ——	.....
klein (1 - 2 - 3)	.....	28.—36.—	.....	26.—39.—	.....	26.—38.—	50.— ——	60.— ——	.....
Griet groot (1 - 2 - 3)	.....	36.—41.—	.....	35.—41.—	.....	40.—48.—	39.— ——	48.— ——	.....
middel (1 - 2 - 3)	.....	26.—35.—	.....	28.—33.—	.....	31.—39.—	.....	.....	.....
klein (1 - 2 - 3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1 - 2 - 3)	10.—11.40	10.—13.—	13.— ——	8.—10.—	10.60- ——	10.—11.—	14.— ——	17.— ——	.....
Gr. iek (1 - 2 - 3)	15.40- ——	11.—13.—	15.— ——	9.—11.—	12.— ——	10.—14.—	14.— ——	16.— ——	.....
kl. iek (midden plad) (1)	13.—15.—	9.—15.—	18.— ——	8.—12.—	16.— ——	10.—14.—	5.— 6.—	6.—10.—	.....
Iek 3e sl. (deelvis) (1 - 2)	10.—14.60	4.40- 7.—	15.—16.40	5.— 6.—	15.— ——	5.— 7.—	.....	.....	.....
platjes (meyres) (1 - 2)	4.40- 7.—	4.40- 6.—	5.80- 7.20	4.40- 5.—	7.60- 9.60	4.40- 6.—	.....	.....	.....
Schelvis groot (1 - 2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	.....	.....	14.80- ——	.....	14.—16.—	.....	.....	.....	.....
klein (1 - 2)	.....	.....	6.40- 8.40	.....	6.40- 7.60	.....	.....	.....	.....
Heek groot (1)	28.—32.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	14.60-24.60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	8.—11.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	12.60-22.40	.....	16.—20.80	.....	26.—30.—	.....	.....	.....	.....
Keilrog (1 - 2 - 3)	24.—30.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2 - 3)	.....	13.—15.—	.....	17.—18.—	.....	21.—22.—	18.— ——	26.— ——	.....
Tilten (2 - 3)	.....	13.—14.—	.....	16.—17.—	.....	18.—20.—	16.— ——	22.— ——	.....
Scherpstaart (2 - 3)	.....	12.—16.—	.....	13.—16.—	.....	19.—21.—	15.— ——	18.— ——	.....
Halve mans (2 - 3)	.....	12.—13.—	.....	13.—14.—	.....	16.—17.—	.....	.....	.....
Teelt (2)	.....	11.—12.—	.....	10.—12.—	.....	14.—15.—	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	8.— 9.—	.....	10.—11.—	.....	9.—12.—	.....	.....	.....
Kabeljauw (1 - 2 - 3)	10.80-20.—	22.—24.—	11.—20.40	20.—21.—	11.40-18.—	21.—23.—	22.— ——	22.— ——	.....
Gul groot (1 - 2 - 3)	3.60-11.—	11.—18.—	5.80- 9.40	12.—20.—	4.80-12.40	18.—20.—	.....	.....	.....
Gul klein (2)	.....	9.—11.—	.....	5.— 6.—	.....	6.—16.—	.....	.....	.....
Hozemondhamme (1)	30.—56.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10.—20.—	9.—15.—
Wijting groot (1 - 2 - 3)	4.40-13.—	9.—12.—	5.20-14.—	9.—12.—	4.40-14.—	13.—15.—	11.— ——	11.— ——	.....
klein (1 - 2 - 3)	.....	7.— 9.—	.....	6.— 8.—	.....	11.—13.—	7.— ——	6.— ——	.....
Schar (1 - 2 - 3)	.....	3.20- 5.—	.....	3.90- 6.—	4.40- ——	4.—11.—	4.—10.—	9.—14.—	.....
Steenschol (1 - 2)	6.—18.40	16.—25.—	13.80-25.—	11.—30.—	12.—19.60	8.—13.—	.....	.....	.....
Zeehaai (1 - 3)	11.60-18.60	.....	13.60-14.40	.....	20.60- ——	.....	10.— ——	16.— ——	.....
Hondshaai (1)	9.—10. —	.....	.....	.....	16.—20.—	.....	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	10.—13.—	.....	8.— ——	.....	12.—18.—	.....	.....	.....
Pieterman (1 - 2 - 3)	31.— ——	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	15.— ——	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	20.—39.60	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	16.—23.—	.....	.....	.....	32.— ——	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1 - 2)	7.— 8.—	.....	.....	.....	9.— ——	.....	.....	.....	.....
Leng (1 - 2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	12.—14.40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	2.60- 4.20	.....	.....	.....	5.— ——	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	54.— ——	.....	60.—64.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1 - 2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	14.— ——	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	.....	.....	.....	.....	12.— ——	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	16.—36.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2 - 3)	.....	10.—12.—	.....	8.—13.—	.....	10.—13.—	.....	.....	.....
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10.— ——	15.— ——	.....
R. Poon .Roob.) (1-2-3)	7.—10.—	9.—13.—	8.—10.—	5.—12.—	12.— ——	10.—13.—	.....	3.— ——	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	3.20- 5.—	.....	.....	4.— 5.—	8.— ——	5.— 7.—	.....	.....	.....
Rode knorhaan (1 - 2)	3.60-16.—	8.—15.—	20.— ——	.....	15.—21.—	10.—13.—	4.— ——	6.— ——	.....

LEEST „HET VISSERIJBLAD"

VISSEN MET DE RINGZEGEN

door H.C. BESANCON
Afdeling Technisch Onderzoek
van de Direktie van de Visserijen
(Uit „Visserijnieuws")



Overzicht van het dek van een ringzegenboot.

Onder invloed van een voortdurende stroom van berichten over de opzienbarende resultaten van de Noorse ringzegen-visserij wordt de laatste tijd veel gesproken over deze, in wezen oude en over de hele wereld verspreide visserijtechniek.

Misschien is het u wel eens opgevallen op een reklamebiljet voor een vakantie in Portugal of op een tentoonstelling van oude prenten, hoe een groep mensen aan het strand of langs een rivieroever bezig is met het aan wal trekken van een ringvormig, vertikaal in 't water hangend net — dat is dan de ringzegen in zijn eenvoudigste en oudste uitvoering.

Een ontwikkelingsplan is geweest het gebruiken van boten voor het uitzetten van het net rondom een school vissen; aanvankelijk door riemen voortbewogen werden zij later van motoren voorzien. Deze boten — in paren werkend — hebben ieder de helft van het net aan boord; zij vieren het uit, terwijl zij in een halve cirkel om de school varen. Nadat zij weer bij elkaar zijn gekomen, wordt de onderreep ingehaald, waardoor het net vanonder gesloten wordt en de vis niet meer ontsnappen kan. Daarna wordt het net weer scheep gehaald, net zo lang tot de gevangen vis „voor het grijpen is". Met behulp van haken — bij tonijn bijvoorbeeld — of schepnetten wordt de vangst aan boord genomen.

Doordat alle werkzaamheden aan net en vangst met de handen moeten worden verricht, een zware lichamelijke inspanning vergend, en door de betrekkelijk geringe afmetingen van de gebruikte schepen, is deze visserij tot voor een tiental jaren beperkt gebleven tot beschutte kustwateren zoals fjorden en baaien. De ontwikkeling van grotere, zeewaardiger schepen leidde tot het gebruik van steeds grotere netten, die wat handelbaarheid betreft steeds meer problemen opleverden. En hoewel men in de loop der jaren natuurlijk geprobeerd heeft het werk zoveel mogelijk te mechaniseren, is het aan een vrij jonge technische ontwikkeling te danken, dat de ringzegenvisserij goed van de grond is gekomen. In de vijftiger jaren werd namelijk in de Ver. Staten het „power-block" ontwikkeld, een hydraulisch bekrachtigde schijf, waarmee het net binnen boord gehaald kon worden. Dit kracht-blok, voor het eerst gebruikt aan de westkust bij de visserij op tonijn en zalm, vond spoedig via IJsland en Noorwegen zijn weg naar Europa.

In vroeger dagen werd met de ringzegen daar gevist, waar een visschool met het oog werd verkend, hetzij door de man aan boord in het kraaiennest, hetzij door een man in een hooggeplaatste uitkijkpost aan oever of strand ofwel door de waarnemer van een verkenningsvliegtuig, zoals gebruikelijk is in IJsland. Deze verkenning op zicht betekent dat het ging om vis die zich in de bovenste waterlaag ophield. Op plaatsen waar de vis niet te zien was — door de troebelheid van het water of doordat hij zich op grotere diepten ophield — werd dan ook niet gevist.

Naast de bovengeschetste ontwikkeling van het krachtblok is dan ook een tweede technische ontwikkeling van onschatbare waarde gebleken voor deze visserij, namelijk het gebruik van de „sonar" (of asdic), waardoor 't mogelijk wordt de aanwezigheid van vis onder water vast te stellen. Bovendien kan men ook de afmetingen van de school bepalen.

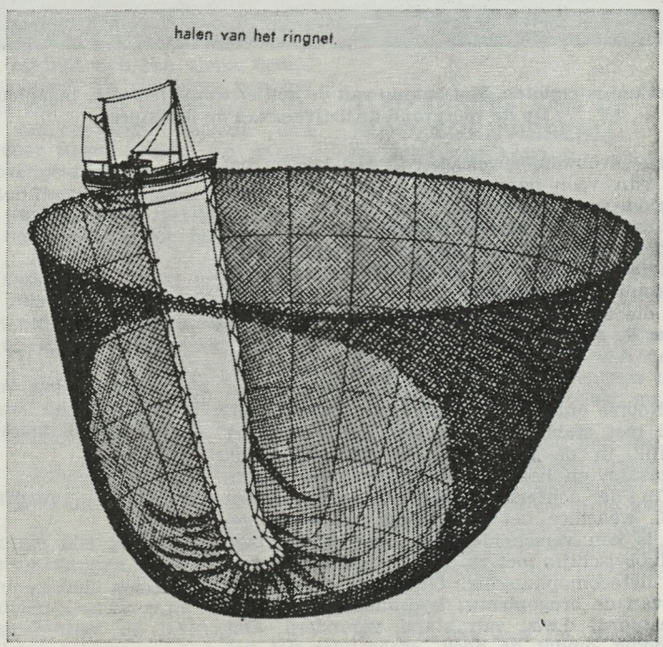
Samenvattend kan men ook zeggen dat de ringzegenvisserij zijn huidige bloei voornamelijk te danken heeft aan twee technische aanpassingen :

het krachtblok, dat de veel mankracht eisende netbehandeling overnam, en de sonar, die tot gevolg had dat het voor deze visserij beschikbare zeegebied aanzienlijk toenam.

Kon door het gebruiken van de in span werkende boten het tot dan toe noodzakelijke kontakt met de wal losgelaten worden, waardoor deze visserij zich verplaatste naar de kustwateren, sonar en krachtblok maakten 't mogelijk de aktiviteiten uit te breiden tot de volle zee.

Nu gaan wij in gedachten een reis maken aan boord van een Noorse ringzegenvisser om de gang van zaken eens te volgen. Stelt u zich een grote trawler voor van ongeveer 500 brutoton, een 50 meter lang, 9 meter breed en een diepgang van 4 meter. Het schip heeft een hoofdmotor van 1300 pk, waaraan een aantal hy-

Wij danken onze Nederlandse konfrater „Visserijnieuws" voor de mededeling van de klichees.



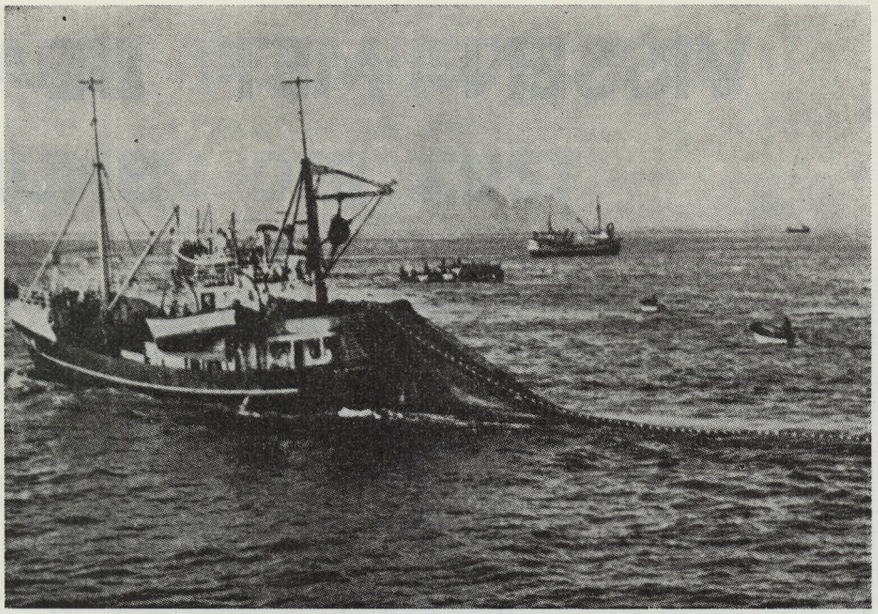
De rondgestoomde ringzegen; de sluitlijn moet nog ingehieuwd worden.

draulische pompen verbonden zijn, dat de aandrijiving verzorgt van : 2 dwarsschroeven (80 pk voor en 100 pk achter), sluitlijnlier (60 pk), vispomp (40 pk), netlier (50 pk), transportrol (10 pk). Naast de hoofdmotor zijn aanwezig 2 diesel-aggregaten van 40 en 60 kW en en 'n hulpdiesel van 90 pk. De schroef heeft verstelbare bladen. In voor- en achterschip bevindt zich een, in een tunnel ingebouwde dwarsschroef, die gebruik worden om te voorkomen dat het schip, wanneer het bovenwinds van het net ligt, erin zou verlijeren. De maksimale vaart bedraagt 14 mijl per uur. De visopsporings-uitrusting bestaat uit een sonar en een echolood. In de hulboot — gebouwd van gewapend polyester en voorzien van een 40 pk diesel — bevindt zich een kleiner sonar-toestel, de BASDIC.

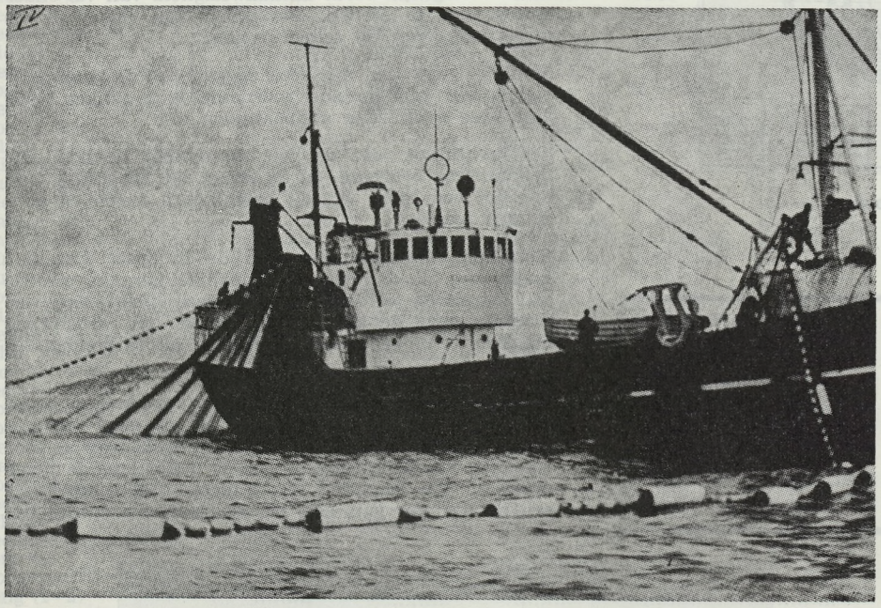
De vanguitrusting bestaat uit de volgende onderdelen :

Net :

lengte ongeveer 300 vadem, opgebouwd uit een aantal banen van ongelijke lengte, waarvan de eerste 20 vadem diep is. Over een afstand van 100 vadem langs de bovenpees neemt de diepte toe tot 92 vadem. Over de volgende 100 vadem bovenpees blijft de diepte 92 vadem. Vervolgens neemt de diepte af tot 60 vadem. Het gewicht van het net, gemaakt van zwart nylon bedraagt 2 - 3 ton. De loodverzwaring is zodanig uitgevoerd dat de zinktijd 10 minuten is; de onderpees is daartoe voorzien van 3 ton lood. De prijs van het komplete net is ongeveer fl. 125.000,—. Het net ligt, in



Het net wordt rondgestoomd. Rechts op de foto is de vis-schippper in de hulpboot te zien.



Het net is gesloten. Met behulp van de netlier wordt het weer ingehieuwd. Op de voorgrond de drijvers van de bovenpees.

ruime slagen gevouwen, opgeslagen in een kee op het achterdek. Van voor naar achter kijkend ziet men eerst de onderpees, daarna het middenstuk en vervolgens de bovenpees met de drijvers. Aan de onderpees bevinden zich „bridles" met geleideringen, waar de sluitlijn doorheen wordt gestoken. De geleideringen (als musketonhaak uitgevoerd) worden over een stang geschoven, die zich aan stuurboordzijde aan de buitenkant van de verschansing bevindt.

Netlier :

dit is een Noorse ontwikkeling van het „power-block". In verband met stabiliteitsproblemen heeft men het oorspronkelijk in de achtermast thuishorende blok op dek geplaatst en het op een andere wijze gekonstrueerd. In de achtermast bevindt zich nu een transportrol, waarmee het net in de kee wordt gebracht. Er is een verscheidenheid van uitvoering; enkel- en dubbelschijfs met en zonder aandrukrol, met en zonder hefboomophanging. Geplaatst aan stuurboordkant van de brugopbouw; hydraulisch aangedreven en bestuurd, d.w.z. van stand veranderd. Dat laatste is nodig, omdat de hoek waaronder het net binnenkomt tijdens het inhieuwen verandert. Het sturen heeft dus de bedoeling de schijf steeds „voor zijn werk" te houden.

Sluitlijn-lier :

staat aan bakboordzijde achter de bak met de trommelassen in de lengterichting van het schip. Is uitgerust met twee trommels, boven of achter elkaar geplaatst. De uitgangstoestand is als volgt : op één van de trommels is de stalen sluitlijn gewonden, op de andere bevindt zich een manilla-hieuwlijn. Het vrije eind van de sluitlijn wordt door de geleideringen (die zich op de stang bevinden) gestoken en vastgezet op het begin van de onderpees. Daarop wordt de markeerboeilijn aangesloten.



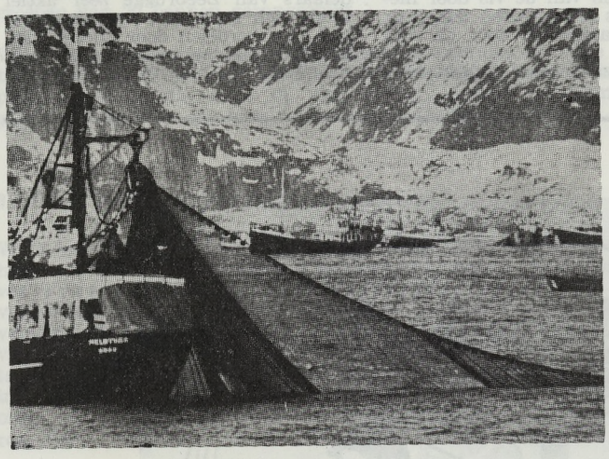
Het krachtblok heeft het net op een klein stuk na binnengehieuwd.

De vis ligt voor het grijpen.

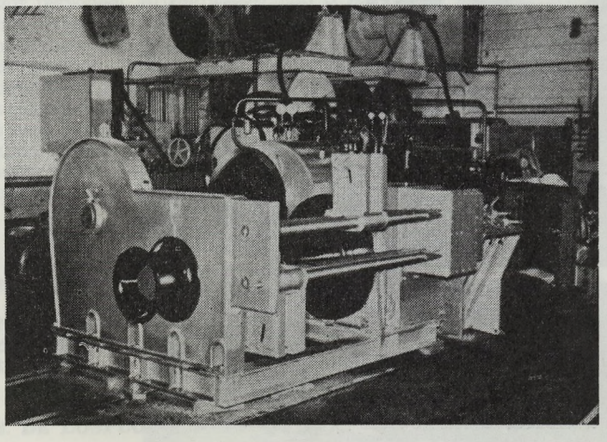
De operatie :

Wanneer het schip op de visgronden is aangekomen, wordt de sonar bijgezet; automatisch — in stappen van 5 graden — doorloopt de zender/ontvanger een gebied van 80 graden aan weerszijden van de boeg. De uitgezonden en eventueel terugkomende echto's zijn hoorbaar waar te nemen (als een „ping". De echo's worden bovendien aangetekend in een echogram-schrijver, overeenkomstig de gang van zaken bij echolood en netsonde. De zwaarte van de echo is een aanduiding van de kwaliteit van de school, d.w.z. hij geeft een indruk van de dichtheid en omvang.

Wanneer nu de vis-schipper (de grote baas, die de hele operatie leidt, in tegenstelling tot de boot-schipper, die alleen verantwoordelijk voor het maneuvreren met het schip) een veelbelovende echo waarneemt, laat hij de hulpboot uitzetten. Hij gaat daarmee boven de school varen en bepaalt met behulp van de BASDIC nauwkeurig de omvang, beweginsrichting en -snelheid en diepte. Rekening houdend met stroom en wind geeft hij de bootschipper instrukties om het schip in de juiste aanvangspositie t.o.v. de school te brengen. Zodra dat gebeurt is wordt de markeerboei overboord gezet. Op order van de vis-schipper wordt het net uitgestoomd, waarbij het schip met een konstante snelheid van ongeveer 6 mijl over stuurboord ronddraait. Tegelijk met de aan de onderpees bevestigde „bridles" slippen de geleideringen van de stang; de sluitlijn wordt meegevierd. Na ongeveer 6 minuten is het voorschip de markeerboei genaderd; een hieuwlijn wordt door de hulpboot overgebracht, waarna de bovenpees op de bak wordt vastgezet. Op beide trommels van de sluitlijnlier wordt de sluitlijn zo snel mogelijk ingedraaid totdat de geleideringen toebloks komen tegen de galg. Nu wordt de eerste baan van het net (20 vadem diep) langs de verschansing opgebonden — het net is gesloten of anders gezegd, de buidel is dicht. Nadat op deze wijze de voorzijde van



Het krachtblok aan 't werk bij het inhieuwen van het net.



De sluitlijn-lier



Het schepnet of „brail" aan het werk.

het net is gesloten en de geleideringen toebloks zitten, wordt een stalen transportreep door de ringen gestoken en vastgezet op 't achterschip, vlak voor de opstelling van de netlier. Het andere einde wordt op de kop genomen van een op de bak geplaatste lier en stijf gezet. Daarna wordt de sluitlijn opgevierd; de vrijkomende bocht wordt vastgezet bij het achtereinde van de transportreep. Laatsgenoemde dient om tijdens het inhieuwen van het net met behulp van de netlier (de nu volgende stap in het geheel van handelingen) de geleideringen de gelegenheid te geven naar het achterschip te glijden. waar zij door een man worden uitgepikt. Vervolgens komen zij via de netlier op het achterdek en worden daar weer op de glijstang geschoven, klaar voor de volgende operatie.

Nu wordt met behulp van de netlier het net ingehieuwd, waarbij men dus begint met dat deel van het net, dat het laatst buiten boord is gegaan. Het binnen boord komende net wordt door 4 tot 5 man in brede plooien gevouwen en opgestapeld in de netkee, klaar voor gebruik.

Op de bak bevindt zich een kleine boom, die gebruikt wordt als uithouder van het net. Als het net zo ver ingehieuwd is als de grootte van de vangst toelaat, dan blijft daardoor tussen schip en strakstaande bovenpees een ruimte van ongeveer 3 meter breedte bestaan, waarin gewerkt kan worden, hetzij met de vispomp, hetzij met de „brail" (= schepnet).

Nadat de vangst aan boord is genomen, wordt de voorzijde van het net losgemaakt. Het net wordt daarna volledig ingehieuwd en klaar gelegd voor gebruik.

De sluitlijn wordt omgespoeld zodat op één trommel de sluitlijn zit en op de andere de manilla hieuwlijn.

Opmerkingen :

Zolang het net niet gesloten is, heeft de vis kans te ontsnappen. Om dit te verhinderen, wordt gebruik gemaakt van de volgende middelen : het op aanwijzingen van de visschipper (met de BASDIC in de hulpboot) laten zakken van buizen gevuld met kleurstoffen die zich als een wolk verspreiden en dan door een eveneens neergelaten lamp worden belicht.
Het maken van lawaai met de boegschroef, door hamerslagen op de verschansing en het werpen van lichte eksplosieve ladingen (te vergelijken met voetzoekers, e.d.).

De boven omschreven operatie is de gebruikelijke bij de Noorse visserij. De IJslandse visser gebruikt geen hulpboot; hij nadert de op de asdic ontdekte school tot op ongeveer 300 meter, bepaalt met behulp van de sonar de bewegingen van de school (door het vergelijken van de afstanden tussen zijn eigen schroefwaterecho), terwijl hij met een konstante vaart van plm. 6 mijl om de school heendraait, daarbij een afstand van 100-200 meter tot de school bewarend. Uit die gegevens en die van wind en stroom stelt hij zijn aanvangspositie vast.

Het verlijeren van het schip onder invloed van de wind en de bewegingen van het schip door de werking van de golven oefenen op het rondgestoomde net grote kraten uit. Bij doorstaande wind (kracht 7) en daardoor ontstane zee is het maksimum toelaatbare bereikt voor een met dwarsschroeven uitgerust schip.

Voor een schip zonder voornoemde uitrusting wordt het maksimaal toelaatbare eerder bereikt.

HET AAN BOORD NEMEN VAN DE VANGST

Hiervoor bestaan twee metoden : de „brail" of schepnet en de vispomp.
Het schepnet wordt nog veel gebruikt op kleinere schepen; de vispomp is het middel, waarmee de grotere, modernere schepen werken.

Het is een machine, die arbeidsbesparend werkt. De pomp zuigt een groete hoeveelheid zeewater door een in het net ondergedompelde slang. Met dit water komt de vis mee. Aaan de andere kant van de pomp staat een zeef, waarop de vis terechtkomt. Het water loopt door de zeef weer buitenboord; de vis komt via glijgoten in het ruim terecht. De hoeveelheid vis die beschadigd wordt bij dit transport is gering; de transportsnelheid is groot. De pomp kost ongeveer fl. 36.000,—.

TOEPASSING VAN DE RINGZEGENVISSERIJ IN NEDERLAND ?

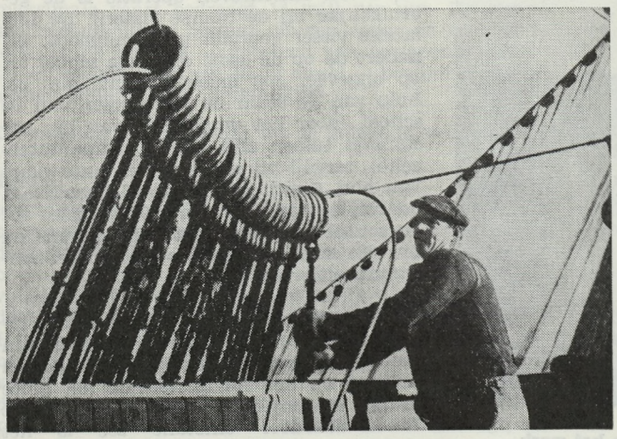
In het algemeen kan men zeggen dat ringzegenvisserij en vismeel/olie-industrie nauw met elkaar verbonden zijn. Evenzeer kan men stellen dat de Nederlandse markt hoofdzakelijk konsumabele vis vraagt.
De kern van de zaak is dan ook de vraag : Hoe kan men van de over het algemeen grote vangsten een marktwaardig (=konsumabel produkt maken ?

Gedacht kan worden aan het in kombinatie optreden van een vangschip en een aantal verwerkingsschepen. Een zwak punt in deze metode is de kwetsbaarheid in ekonomisch opzicht. Indien het vangschip niet of slecht vangt, betekent dit inkomstenderving voor bijvoorbeeld 4 à 5 schepen.

De ervaring met de Nederlandse ringzegenvissers is daar een illustratie

van. Beter zou om een gedeelte van de vangst te verwerken tot konsumptie-artikel en de rest als vismeelgrondstof aan te voeren.

Recente publikaties wijzen erop dat de Noren, wijs geworden door de teruggang in de wereld-vismeelsituatie, nu schepen bouwen die als ringzegenivsser werken, maar bovendien de mogelijkheid hebben konsumabele vis aan te voeren. Het lijkt de moeite waar die ontwikkeling goed te volgen.



De geleideringen op de transportreep; bij het inhieuwen van het net schuiven zij stuk voor stuk naar achter (rechts op de foto) waar zij worden uitgepikt.

Illustraties overgenomen uit brochures van Arctic Norsenet Ltd en N.V. Rekab - Groningen, vertegenwoordiger Abas netlier.

De vishandelaars van Zeebrugge vergaderden

Vorige week kwamen de leden van «Vibozee» in algemene vergadering bijeen in de vergaderzaal van de stedelijke vismijn te Zeebrugge.

Na het goedkeuren van het verslag van de vorige vergadering werd aangestipt dat bij de vismijndirektie voor de derde maal aangedrongen wordt opdat de vissers die te 7.30 u. niet op de markt zijn zouden moeten wachten tot de volgende dag.

Verder wordt er de nadruk opgelegd dat de verkoop van de vis moet geschieden op het vastgestelde uur. Het is onverantwoord zoals geschied is op donderdag 1 juni jl., toen de verkoop begon te 8.15 u. i.p.v. te 7.30 u., niettegenstaande de grote aanvoer, waardoor de kopers en hun personeel bijna één uur moesten wachten.

Ook zou de verkoop in de mijn moeten geschieden in de juiste volgorde en niet zoals dit merendeels het geval is van voor naar achter, dan in het midden om ten slotte terug vooraan te beginnen. Ook moet meer aandacht besteed worden aan het sorteren van de vis, inzonderheid wat de tongen betreft. Eveneens wordt aangedrongen opdat het wegen van de vis door niemand anders zou geburen dan door de wegers aangesteld door de stad Brugge.

«Vibozee» zal bij het stadsbestuur aandringen opdat er in de vismijn slechts zou verkocht worden aan degenen die in het bezit zijn van een handelsregister van vishandelaar. Verder wordt er op aangedrongen opdat de aankoop van de garnaalvis niet meer zou geschieden tegen kontante betaling, maar wel zoals de verkoop van de andere vis. Ten slotte wordt ook nog politietoezicht gevraagd gedurende de verkoop, om het verkeer te reeglen en zodoende ook om het stelen van de vis tot een minimum te beperken.

Tot slot merkt Vibozee zeer tot zijn spijt op dat alle voornoemde punten tot vervelens toe voorgelegd werden aan de Vismijndirektie en sommige aan het stadsbestuur. Resultaat : veel werd beloofd, maar op weinige punten kwam voldoening.

Daarom ook heeft «Vibozee» besloten, mocht aan hun eisen geen voldoening geschonken worden, dat zij in blok hun eisen zullen ondersteunen door bvb. op een niet bij voorbaat aangekondigde dag niet te kopen te Zeebrugge, ofwel nog om enkele dagen geen garnaalvis op te kopen; andere maatregelen die zich gebeurlijk zouden opdringen.

Dat de bond van de visgroothandelaars van Zeebrugge zeer aktief is en zich zoals deze van Oostende niet laat verdelen door allerlei kleine afgunstige belangen, bewijzen ze regelmatig in hun vergaderingen.



EEN STUDIE van het LOSSEN van VIS te OOSTENDE

door P. HOVART, Ir. E. VAN DAMME en Ir. W. VYNCKE

(Vervolg en slot)

b) Tweede fase : het sorteren.

Aan de tafels wordt de vis volgens soort en grootte gesorteerd. Daartoe hebben de sorteerders achter zich 15 tot 25 bennen staan, waarin de verschillende soorten en maten geworpen kunnen worden.

De sortering wordt bijzonder sterk doorgevoerd. Zo gelden voor rog : 13 klassen, voor schelvis en tong : 7 klassen, voor kabeljauw en pladijs : 5 klassen, voor heek : 4 klassen, voor wijting, tongschar, knorhaan, hondstong, tarbot, griet, schartong, enz. : 2 klassen.

Te noteren valt dat in deze fase de tongen slechts een voorsortering ondergaan, d.w.z. een ruwe klassering in drie klassen. Bij het wegen wordt dan de eigenlijke sortering doorgevoerd.

Daar de vis veelal gemengd, niet alleen naar soort, maar ook naar grootte, uit het ruim komt, worden sommige bennen rond de sorteerders slechts langzaam gevuld. Deze bennen staan vaak 1 tot 1.30 uur op de kade alvorens gevuld te geraken. Hierdoor kan de vis een belangrijke temperatuurstijging ondergaan. Anderzijds bevinden zich de verst afgelegen bennen op 2 tot 4 meter van de sorteerders, zodat bij het werpen de kwaliteit nadelig beïnvloed wordt.

c) Derde fase : het transport naar een voorlopige standplaats in de vismijn.

De gevulde bennen (met ongeveer 50 kg vis) worden regelmatig door de voerders weggenomen en naar een voorlopige standplaats in de vismijnhalle gebracht; op deze plaats wordt de vis volgens maat en soort in groepen van 20 bennen gerangschikt.

Voor dit transport worden ofwel wagentjes gebruikt op twee wielen, die bediend worden door één man en toelaten één of twee bennen te verplaatsen, ofwel wagentjes op vier wielen, waarop zes bennen kunnen geladen worden en die door twee mannen bediend worden.

d) Vierde fase : het wegen en het uitleggen.

Wanneer voldoende vis in de markt is, beginnen de wegers-visuitleggers hun werk. Hun taak bestaat in het sorteren van de tongen, het uitrapen van kleine kabeljauw (andere dan IJslandse), sorteren en openleggen van «shelfcod» (andere dan IJslandse), het nazicht van de vis (bvb. verwijderen van gekwetste vis, het verzorgen van de te koop te stellen vangst), het wegen en klaar zetten van alle vis. Op te merken valt dat tarbot en griet, die bij de sorteertafel samen in de bennen worden gedaan, in deze fase gesplitst worden en ofwel in bennen te koop worden gesteld, ofwel op de grond uitgelegd worden. Hetzelfde wordt gedaan met grote rog, vleet, heilbot en andere grote vissen.

De wegers zijn in dienst van de afslagvereniging en maken deel uit van een ploeg, nl. de weegploeg. De ploeg omvat 8 à 14 man, doch bij grote aanvoer of bij het sorteren van tong wordt beroep gedaan op supplementair personeel. Bij de weegschaal is steeds één man aanwezig, terwijl voor het sorteren van de tongen (8 à 9 soorten) de wegers in groepen van 2 of 3 man per schip werken. Bij het wegen wordt de weegschaal tot bij de groepen bennen gesleept; deze zijn op ongeveer één meter van de definitieve standplaat door de voerders aangelegd. Het meeslepen van de weegschaal heeft tot gevolg dat weinig afstand moet afgelegd worden tussen het opnemen, wegen en opnieuw groeperen van de bennen. Anderzijds worden de bennen door de sorteerders betrekkelijk nauwkeurig gevuld, zodat slechts een minimum hoeveelheid vis moet verlegd worden om het juiste gewicht te bekomen.

e) Vijfde fase : het opstellen van de bennen :

Na het wegen worden de bennen in blokken van 20 opgesteld en komen de keurders de sortering en kwaliteit kontroleren. Daarna kan de verkoop beginnen.

3. DE LOSPLOEG

De losploeg omvat al het personeel dat nodig is om de verschillende handelingen van het lossen uit te voeren en vlot te laten verlopen. Het ingezette personeel is vanzelfsprekend afhankelijk van de grootte van de vaartuigen. Voor schepen van scheepsklasse VI kan een losploeg bestaan uit 40 man. Op deze eenheden worden immers twee of meer luiken benut om de vis te lossen, teneinde enerzijds met het lossen niet te vroeg te moeten aanvangen en de vis niet te lang bloot te stellen zonder koudeprotectie, maar anderzijds toch tijdig voor de verkoop klaar te komen. In dergelijke gevallen werken twee of meer groepen, die dan samen de totale losploeg vormen, afzonderlijk per luik; zij kunnen elkaar evenwel aanvullen op perioden of plaatsen waar tijdelijk tekort aan werkkrachten heerst.

Voor de vaartuigen van scheepsklasse III, IV en V omvat een losploeg respektievelijk 8, 14 en 15 man; op deze eenheden wordt slechts één luik gebruikt om de vis te lossen.
Per groep varieert het personeel van 8 tot 15 man, de wegers niet inbegrepen, nl. :

a) In de eerste fase : 2 tot 3 man (de scheppers) voor het losmaken van de vis, het vullen van de bennen en het aanhechten van de winchkoord aan de gevulde ben, alsook voor het verwijderen van de planken en het opscheppen van het ijs, 1 man (de winchman) voor het inhalen en vieren van de winchkoord, 1 man (de trekker of slingeraar) voor het leiden tijdens het ophalen en het zwieren van de bennen naar de sorteertafel en 1 man (de tafelman) voor het grijpen, neerlaten, terugzwieren en uitgieten van de bennen.

b) In de tweede fase : 2 tot 6 man (de rapers-sorteerders) voor het sorteren van de vis en het verwijderen van het ijs.

c) In de derde fase : 1 tot 3 man (de voerders) voor het vervoeren en bijzetten van de bennen.

Behalve dit personeel zijn verder één of twee personen per ploeg beschikte stapelen en na het leidigen en reinigen van het visruim, terug naar baar om de uit het visruim bovengehaalde planken te wassen, op het dek beneden te laten.

4. DE AF TE LEGGEN WEG

De af te leggen afstand in het losproces is betrekkelijk veranderlijk.

In de eerste fase is de afstand afhankelijk van de grootte van het schip.

Voor de vaartuigen van scheepsklasse III, IV en V moeten de bennen in het ruim tot maksimum 2 meter gesleept worden om onder het luik te staan; daarna worden zij tot 4 à 5 meter omhoog gehesen om boven het dek te komen. Voor de eenheden van scheepsklasse VI worden deze afstanden respektievelijk 3 tot 4 meter en 5 tot 8 meter. Bij het zwieren wordt 4 tot 8 meter afgelegd, terwijl het slepen van de bennen tot bij de sorteerders 2 tot 4 meter vereist.

In de tweede fase wordt de vis tot 4 meter ver in de bennen geworpen.
Voor de derde fase staat de af te leggen weg in verhouding tot de oppervlakte, die nodig is tot het schikken van de vangst volgens soort en grootte. De vangsten van de vaartuigen van de klasse III en IV (100 tot 300 bennen) moeten slechts 10 tot 20 meter verzet worden. De vis, die afkomstig is van eenheden van klasse V en VI (met ca. 1000 bennen per aanvoer) wordt tot 30 meter verplaatst, terwijl deze van schepen van klasse VI met vangsten van 1.000 tot 2.500 bennen tot 40 meter ver uigesald moeten worden.

5. DE LOSDUUR

De losduur werd ontleed door steekproeven op de schepen van klasse V en VI, daar deze eenheden de meest regelmatige werkgang hebben.

De duur van de achtereenvolgende losprocessen in de eerste fase bedroeg 64 tot 77 sekonden. Het vullen van een ben met 70 tot 75 kg vis gemengd met ijs vroegen 41 sekonden bij het gebruik van een haak voor middelgrote en grote vis en 32 sekonden bij het gebruik van een schop voor kleine en middelgrote vis.

Behalve de vis gemengd met ijs moeten ook het overtollige ijs en de planken naar boven gehaald worden. Normaal worden bij 100 ophalingen 80 tot 85 bennen gevuld met overwegend vis, 5 tot 10 bennen uitsluitend met ijs en 6 tot 10 bundels met visplanken.

Het aanhaken, ophalen en zwieren van de ben tot de sorteertafel duurde gemiddeld 15 sekonden. Het vasthechten van een ledige ben, terugzwieren en neerlaten ervan in het ruim beliep ongeveer 11 tot 13 sekonden; om een afstemming van alle bewerkingen te bekomen, nam de tafelman ook een bepaalde tijd (17 tot 28 sekonden) voor het uitgieten en openspreiden van de vis en het helpen bij het verwijderen van het ijs van de sorteertafel.

De tweede fase — het sorteren — besloeg dezelfde tijd als de eerste, daar de handeling in beide fasen elkaar volkomen dekken. Er moet echter gewezen worden op het feit dat het sorteren van grote vissoorten sneller gaat dan van kleine soorten; voor deze laatste soorten worden zo nodig sorteerders bijgezet om tijdig voor de verkoop klaar te komen.

In de derde fase nam het opnemen, ter plaatse brengen in de mijn, afzetten en terugkeren van 30 sekonden tot 2 minuten voor het vervoer door één man; de karren met zes bennen die bediend worden door 2 mannen, vragen per lading 2 tot 3 minuten om heen en weer te gaan.

Voor de overige fase is het uiteraard niet mogelijk een duur op te geven. Rekening houdend met het feit dat de vis komende uit één losben moet worden verdeeld over verschillende mijnbennen volgens soort en grootte, verliepen 3 tot 8 minuten tussen het vullen van de losben in het scheepsruim en het neerzetten van de gevulde mijnben in de vismijnhalle.

6. HET LOSTEMPO

In de scheepsklassen IV, V en VI werd het lostempo nagegaan bij een aantal vaartuigen met uniforme vangsten (vnl. kabeljauw, koolvis, schelvis, wijting en rode zeebaars).

De vaartuigen van de scheepsklassen I en II werden in het onderzoek niet betrokken, daar het aantal aangevoerde bennen per schip betrekkelijk klein is en het lossen weinig tijd vergt. Daardoor vangt het lossen slechts aan kort voor de verkoop en is de verblijfsduur van de vis in de mijn veel korter. Het lostempo is zeer onregelmatig, vermits meestal eigen personeel of scheepsbemanning medehelpt en slechts het sorteren door specialisten uitgevoerd wordt. Anderzijds is voor deze vaartuigen de vergelijkingsbasis (nl. de samenstelling van de vangsten) moeilijk te hanteren. Om laatstgenoemde reden werden ook de eenheden van klasse III niet bestudeerd.

Tabel I geeft de samenvatting van de bekomen resultaten bij de vaartuigen van scheepsklassen IV, V en VI.

Het lossen werd gevolgd bij 58 vaartuigen, verdeeld over de klassen IV, V en VI en onderverdeeld voor klasse VI volgens het aantal luiken (2, 3 of 4) of losgroepen, die werden ingezet om binnen een bepaalde tijd klaar te komen met het lossen.

Voor de vaartuigen van klassen V en VI werd het hoogste gemiddelde aantal bennen vis gelost per luik en per taak, nl. resp. 640 en 657. Dit gegeven valt op minder da nde helft voor de eenheden van klasse IV (284). Per losgroep of per luik werden regelmatig 9 tot 15 manne ntewerkgesteld. In de klasse V werd het grootste aantal personen per luik ingezet en werd dan ook het hoogste gemiddeld aantal bennen per uur en per luik bekomen, nl. 81,8 bennen.

Het lossen per uur was het snelst bij de ploegen aan de vaartuigen van klasse VI, met inschakeling van 3 losgroepen per ploeg en verdeeld over drie luiken. Dit blijkt uit het hoogste gemiddeld aantal bennen per uur, per man, nl. 6,9 bennen. Dit is vooral te wijten aan de homogeniteit van de vangsten, aan het vaste en goede verband dat in deze ploegen bestaat en aan de evenwichtige verdeling van de verschillende taken, welke mogelij kis door het gebruik van drie verschillend luiken; alhoewel de groepen in één ploeg naast mekaar werken, is aanvulling tussen de groepen op sommige ogenblikken mogelijk en komt men aldus tot een maksimum prestatie per arbeidskracht.

Niettegenstaande het sneller werken in de hogere klassen is de losduur over het algemeen tamelijk lang door het groot aantal bennen per luik.

Zo bedroeg de lostijd gemiddeld 7.10 u. tot 7.50 u., met uitzonderlijk 10.30 u. bij grote aanvoer. Als maksimale waarden van verblijfsduur in de mijnhalle tussen het begin van het lossen en het begin van de markt om 7 uur in de morgen werd regelmatig 9,5 tot 10 u. bekomen.

TABEL 1. - LOSTEMPO BIJ VAARTUIGEN VAN KLASSEN IV, V EN VI

Scheepsklasse	**IV**	**V**		**VI**	
Aantal luiken	**1**	**1**	**2**	**3**	**4**
Aantal gevolgde vaart.	20	15	10	10	3
Tot. aant. gelost. ben.	5680	9600	10.690	17.270	7890
Min. en max. aantal bennen per schip	180/400	500/750	850/1300	1500/2100	2400/2750
Gem. aant. bennen per vaartuig	284	640	1069	1727	2630
Gem. aant. ben. gelost per luik	284	640	534	575	657
Gem. aantal man per losploeg	14	15	22/23	31/33	37/40
per luik of losgroep	14	15	11/12	10/11	9/10
Aant. ben. gelost per uur en per luik	54,4	81,8	74,5	73,3	64,7
Aant. ben. gelost per uur en per man	3,8	5,5	6,6	6,9	6,7
Scheepsklasse					

SLOTBESCHOUWINGEN

De gebruikelijke losmethode vergt veel tijd en personeel en heeft daarenboven een temperatuurstijging en kwaliteitsachteruitgang van de vis tot gevolg. Onder deze omstandigheden is het begrijpelijk dat meer en meer naar een mechanisering van het lossen wordt uitgezien.

De mechanisering van het vislossen wordt vooral in het buitenland nagestreefd, o.m. in Frankrijk, Nederland, Duitsland en Groot-Brittannië. lgemeen gezien wordt voor de mechanisering in een dubbele richting gedacht, nl. a) in een mechanisch systeem dat toelaat de vis uit het ruim te halen, te ontijzen en te sorteren, wanneer deze dan in het ruim in bulk is gestuwd en b) in de aanvoer van vis in kisten, waarbij de vis in kisten gesorteerd en afgewogen wordt onmiddellijk na de vangst en het lossen zich dan beperkt tot het bovenhalen van de verpakte vis.

Alhoewel de proefnemingen met betrekking tot de mechanisering van het lossen in de richting gaan van het uiteindelijk doel, toch mag men vooropstellen dat het experimentele stadium nog niet werd verlaten. De volledige mechanisering vergt immers de oplossing van een aantal problemen, o.m. :

a) met betrekking tot de sociale aspekten die aan de mechanisering verbonden zijn;

b) met betrekking tot de vangst : de soort en de grootte van de aangevoerde vis varieert bijzonder sterk;

c) met betrekking tot de bouw van de vaartuigen : de luikopeningen van het schip zijn niet groot, terwijl de middengang van het ruim weinig plaats biedt;

d) met betrekking tot de uiteenlopende manipulaties die bij het lossen plaats grijpen;

e) met betrekking tot de gevestigde gebruiken.

Voor België verdient het eveneens aanbeveling de studie van een versneld lossen ter hand te nemen. De studie zou moeten omvatten a) het totale interne transport (nl. van schip tot pakhuis of vrachtwagen), b) het mechanisch lossen (ophalen, ontijzen, enz.) en c) het sorteren.
In afwachting dat dit onderzoek enige resultaten afwerpt, moet uitgezien worden om : a) het kwetsen van de vis in het ruim door de «scheppers» te verminderen, b) het stoten van overhangende vis tegen de luikwand te vermijden en c) de losduur in te korten door ofwel het sorteren te verminderen ofwel aan boord de vis vóór te sorteren.
Ten aanzien van het personeel dringt zich een betere bescherming op o.m. door het gebruik van helm en aangepaste kledij.

LITERATUUR

P. HOVART, E. VANDAMME en W. VYNCKE, **De oorzaken van het bederf van de vis en de invloed van de temperatuur,** Landbouwtijdschrift, 17, (5-6), 1964, p. 647.

(Wordt vervolgd)

Ministerie van Landbouw
Bestuur voor Landbouwkundig Onderzoek
Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij
(Voorzitter : Direkteur-Generaal F. Lievens)
Werkgroep «Behandeling Vis»

PRAKTISEREN

RADIO

S.P. Aalborg Radio maakt nu een getransistoriseerde 100 watt-zender-ontvanger die kan aangewend worden voor simplex of duplex uitzending, uitzending van noodseinen, en voor de interkommunikatie aan boord. Het toestel wordt op de markt gebracht onder de naam Sailor 56 D, meet 36,3 cm hoog, 33,5 cm breed, 51,5 cm diep en weegt 36 kg.

De modulator die terzelfdertijd luidspreker en versterker is, hoeft niet te worden opgewarmd — beslist een voordeel — wat het mogelijk maakt orders te geven aan boord zonder ongeduldig te moeten wachten op het aanslaan.

Een ingebouwd auto-alarm met tijdafstelling waarborgt de onmiddellijke uitezning van het internationaal noodsein. De zender bezit 16 kristal-gekontroleerde banden tussen 1,6 en 4,2 mc/s. Ontworpen voor 24 volt gelijkstroom is het verbruik enkel 2,5 ampères op standby. Het apparaat kan rechtstreeks op het scheepsnet aangesloten worden. De verscheidene uiteenneembare onderdelen waaruit de radio bestaat, maken het onderhoud gemakkelijk.

Indien andere stroom dan 24 volt wordt aangewend verhoogt het gewicht van het toestel met ca. 8 kg.

NIEUW (1)

De eerste hektreiler-vriezer die de Portugese vissende vloot ten zuiden en zuidwesten van Afrika gaat vervoegen, is in dienst genomen. Het schip werd in Portugal gebouwd als eerste van een reeks van vijf en alle bestemd voor het eigen zeevisserijbedrijf.

De treiler heeft een lengte van 62,4 m. over alles, 54,7 m. tussen de loodlijnen, is 10,5 m. breed en heeft een holte van 7,5 m. tot aan het opperdek. Het 1138 ton metende schip werd voorzien van een MAK-dieselmotor van 150 PK en een hulpdieselmotor van 300 PK, die het schip een vaart geven van 13 knopen.

De bemanning bestaat uit 39 koppen en er worden reizen voorzien van een duur van ca. 9 maanden. De vangsten zullen geland worden te Walvisbay of Mocamedes in Angola, om van daar verscheept te worden naar Portugal. Er wordt een produktie verwacht van 2000 Ton bevroren vis.

De machinekamer bevindt zich midscheeps, ervoor en erachter zijn twee visruimen. Deze treiler onderscheidt zich van andere moderne vissersvaartuigen doordat zij nog een derde gekoeld ruim heeft, die de werkplaats van het logiest vooraan scheidt. In dit ruim is een vries-installatie opgesteld die 28 Ton vis per dag kan verwerken. Vooraleer bevroren te worden wordt de vis gekopt, gegut en gewassen.

De officieren beschikken over afzonderlijke hutten. De bemanning vindt onderkomen in hutten met 2 of 4 kooien.

De indienstneming van dit schip wordt gezien als een belangrijke stap in de ontwikkeling van de Portugese zeevisserijvloot en industrie. De regering steunt de reders die nu vele nieuwe schepen laten bouwen en het ligt dan ook in de lijn der verwachtingen dat de Portugese zeevisserijbedrijvigheid een belangrijke sprong voorwaarts zal maken in de eerstvolgende jaren.

NIEUW (2)

Voor de (schappelijke) prijs van 600.000 Britse ponden werd de 75 meterlange hekvriestreiler «Coriolanus» op een werf in Hull gebouwd voor de rederij Hellyer Bros. van dezelfde haven. Het is een schip dat deel uitmaakt van een reeks van vier die de Othello-klasse genoemd wordt en het is terzelfdertijd het eerste volle fabriekvriesvaartuig met Hull als thuishaven, dat naar de verre visgronden van Groenland en de noordwest-atlantische oceaan zal varen. Het schip werd ontworpen om een vangst van gemiddeld 600 kits van 140 pond per dag aan boord te halen. Deze vangst, die zal bestaan uit kabeljauw en gul, zal, vooraleer behandeld te worden, negen uur aan dek blijven (omwille van de stijfheid). Koppen en gutten zal gebeuren in een Baader 163 machine voor gul van minder dan 26 duim lengte, die in visblokken verwerkt worden. Een andere machine, de Boader 164, zal de vis groter dan 26 duim behandelen voor de verwerking in filetblokken. De filets bestemd voor fishsticks passeren, na wassen, door een van de twee Baader 188 filetmachines en twee ontvellers (vilders). Een nieuwigheid aan boord is een ontgratingsapparaat.

Voor het bereiden van grotere filets zijn aan boord nog andere machines opgesteld. Het bevriezen geschiedt in twee horizontale plaatvriezers die een vermogen hebben van 24 Ton per dag. Een vismeelmachine kan 3 Ton per dag voortbrengen.

De mekanisatie van het kuisen en bewerken van de vangst, evenals nog andere opvattingen aan boord die de arbeid besparen, zal het schip het mogelijk maken de bemanning tot 37 koppen in totaal te beperken.
Een Mirlees National Disel van 2350 PK verstrekt het schip een vaart van 13,5 knopen. De aktie-radius bedraagt 55 dagen.

GOEDKOOP

Als een zeeman aan de wal staat dan wil hij naar zee; is hij op zee dan wil hij aan de wal zijn. Dit zal echter wel geen zeemansgril zijn maar een kenschetsende menselijkheid; zoiets als bij de vrouw, althans die van ONS, die altijd wil wat ze niet wil en steeds niet wil wat ze wel wil. Ingewikkeld. Dat wél.

Maar ons lijfblad meldt dat dikwijls alle middelen goed zijn voor een (ontevreden) zeeman om terug aan de wal te geraken en voegt daarbij rechtstreeks het (onomstotelijke) bewijs. Een opvarende van een treiler in Engeland, had er inderdaad niet beter op gevonden dan brand te stichen aan boord van zijn schip. Zomaar. «In de hoop dat de zekeringen zouden smelten, dat ingevolge daarvan het schip zonder lichten zou vallen en daardoor verplicht zou zijn een haven van de Britse eilanden binnen te varen.»

De schade bedroeg 413 pond en de schavuit werd schuldig verklaard, veroordeeld tot een boete van 25 pond en 75 pond schadevergoeding.
Beslist, een goedkope straf. Zou de rechter het feit dat de man onder de invloed van de drank handelde dan als een verzachtende omstandigheid aanzien ?

VERSCHIL

Het is soms ontstellend met welke zorgeloosheid (ondergeschikte) zeelui (voornamelijk) het hun toevertrouwde kapitaal, want dat is het inderdaad, gebruiken (en misbruiken). Thuis, aan de wal zijn deze mensen meestal (zeer) bezorgd. In zoverre dat zelfs wanneer ze het (nette) werkmanshuis binnenstappen of een bezoek brengen, ze de hand onder hun sigaret houden opdat de asse de grond niet zou bevuilen. Lovenswaardig. We juichen.

Maar dat diezelfde man dan peuken uitdooft tegen de schotten of deze vanuit zijn kooi naar de grond, de kachel of het deurgat schiet, is een bewijs dat hij niet beseft welk groot (financieel) verschil er is tussen een huisje van 550.000 fr. en een schip van ca. 10 miljoen fr. En hier applaudiseren we niet meer.

ECHO

Onder andere verschijnselen op het radarscherm is de aanwezigheid van talrijke kleine stippen veel voorkomend. Over 't algemeen zijn deze kleine echo's die soms wel eens in mekaar overlopen, het gevolg van de terugkaatsing van de impuls die van het apparaat uitgaat tegen sneeuw, hagel of regendruppels. Water is immers een goede terugkaatser van de radiogolven. Nochtans veroorzaakt mist zelden of nooit echo's op het scherm doordat de waterdruppels dan zodanig dun en verspreidt zijn dat de weerkaatsing onmogelijk wordt, de impuls gaat er ongestoord door. Zelfs wanneer regen, sneeuw of hagel echo's veroorzaken, dan nog blijken de golven echter sterk genoeg om er doorheen te breken en de goede echo, van een vast voorwerp, achter de bui teweeg te brengen op het scherm.

De toestellen bezitten bovendien een filter die de echo's zuiveren en een ervaren waarnemer kan steeds de goede van de slechte echo's onderschiden, temeer dat hij beschikt over een gevoeligheidsregelaar.

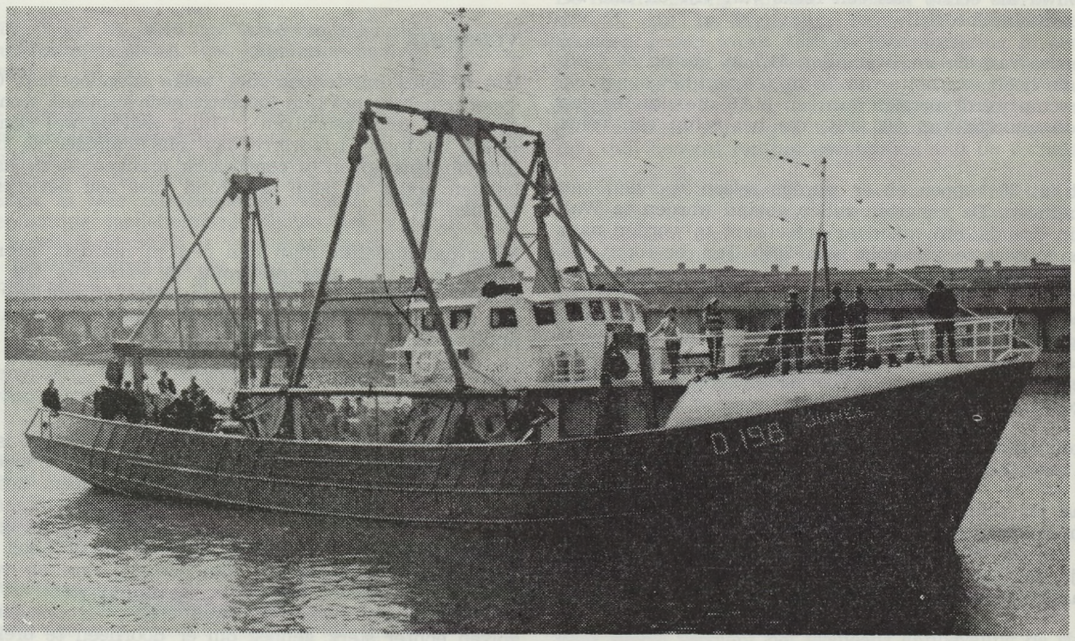
REDERS LEEST UW VAKBLAD

SCHEEPSWERF

JOS. DEWEERT p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI 2, OOSTENDE

Telefoon 718 50 (werf) — 731 01 (privaat)



SCHEEPSBOUW EN HERSTELLINGEN

VAN

HOUTEN EN STALEN VISSERSVAARTUIGEN

Huis gesticht in 1892

(6014V)

NEDERLAND

Markt IJmuiden

Donderdag zorgden 15 schepen voor 'n aanvoer van 1390 kisten vis, waarvan 100 tong en tarbot, 360 schelvis, 130 wijting, 200 gul en kabeljauw, 90 koolvis, 410 haring, 100 haai, 40 makreel, 115 schol, 59 diversen en 30 stuks stijve kabeljauw. Verder waren er 50 kleine kisten schelvis, 140 kleine kisten wijting, 2120 kisten haring en 520 kleine kisten makreel. De haringtreilers speelden weer niet veel klaar. Eén enkel vaartuig kon een trekje van tien kantjes bergen maar over het geheel genomen was het een misse toestand. De schepen in de noord kregen ook weinig aan dek. De beste trekken leverden 30 manden hoops op, voornamelijk schelvis, gul, kabeljauw en wijting. De koolvis en de makreel waren bijzonder schaars. Van de loggers en kotters onder de Nederlandse kust kwamen eveneens ongunstige vangstmeldingen binnen. Vooral aan tong en schol was er veel minder te halen dan in de voorgaande weken. Alleen de schepen die de kleine gul belaagden konden af en toe een lonende trek bemachtigen. Om het trieste beeld kompleet te maken waren de berichten van de schepen in de omgeving van de ST-boeien ook al weinig opwekkend. Meer dan 30 kg tong en een paar manden schol en wijting kreeg men niet aan boord. De meeste trekken werden met geringere hoeveelheden beloond.

Vrijdag bestond de aanvoer van 32 schepen uit 2260 kisten vis, waarvan 710 tong en tarbot, 30 schelvis, 180 wijting, 340 kleine gul, 880 schol, 120 diversen en 230 stuks stijve kabeljauw. Verder kreeg men 375 kleine kisten haring te verwerken. De haringschepen bleven weer van enig sukses van betekenis verstoken. Een dagvangst van 15 kantjes was het hoogste wat men kon bereiken. Veel schepen kregen helemaal niets aan boord. Berichten over goede vangsten van Duitse schepen in de buurt van de Fladen vormden voor vele Nederlandse schippers aanleiding hun vaartuigen naar dit gebied te sturen. De eerste resultaten waren weinig moedgevend. Voor de treilers in de noord was wederom weinig te verdienen. Vooral de afwezigheid van de koolvis was een grote teleurstelling. Daar ook de makreel grotendeels verstek liet gaan moest men het voornamelijk hebben van schelvis en gul. Deze soorten belandden overigens bij mondjesmaat aan dek. De loggers en kotters onder de Nederlandse kust zetten in de meeste gevallen een streep onder de aktiviteiten van deze week. De ruimen waren slechts matig gevuld. Het kostte heel wat moeite om enigszins lonende hoeveelheid platvis aan boord te krijgen. Daar ook de kabeljauw slechts zelden op het visserijtoneel verscheen was er weinig reden tot juichen. De schepen bij de routeboeien lieten het ook al afweten en begonnen aan de thuisreis met vangsten die zeer ongunstig afsteken tegen de buit die men in de voorgaande weken had kunnen bemachtigen.

Aan de **maandagmarkt** losten 72 schepen 5640 kisten vis, waarvan 787 tong en tarbot, 45 schelvis, 1120 wijting, 1690 kleine gul, 160 haring, 50 makreel, 1300 schol, 488 diversen en 1150 stuks stijve kabeljauw. Verder waren er 26 kleine kisten schelvis, 1350 kleine kisten haring en 10 kleine kisten makreel. Het verhaal wordt eentonig maar ook ditmaal moeten schrale vangsten van de haringtreilers gemeld worden. Met een dagtotaal van tien kantjes moest men al tevreden zijn. Overigens is de belangstelling aan de wal voor het zilte produkt gering. Berichten over het optreden van de haringworm hebben de liefhebbers wat koopschuw gemaakt. In de noord was het weer het oude en droeve liedje : geen vangsten van betekenis. Verscheidene schepen stoten ver door naar het noorden, maar deze moeite had men zich kunnen besparen. Ook daar was weinig of geen koolvis te bespeuren, om van schelvis en andere rondvissoorten maar te zwijgen. De schepen die het wat zuidelijker bleven zoeken, brachten de luisteraars aan de wal evenmin tot verrukking. Trekjes van 25 manden hoops waren eerder regel dan uitzondering, zodat men een geringe dagvangst moest noteren. De loggers en kotters onder de Nederlandse kust bereikten uit hun eerste trekken resultaten die ongeveer gelijk waren aan die van de vorige week. Dit beeld doet niet veel verwachten voor de nabije toekomst.

Aan de **dinsdagmarkt** was met 'n aanvoer van 1000 kisten van acht schepen niet veel te beleven. Men loste 125 kisten tong en tarbot, 12 schelvis, 180 wijting, 423 kleine gul, 15 makreel, 125 schol, 120 diversen en 270 stuks stijve kabeljauw. De SCH.45 Bastiaan kreeg niet minder dan 3200 kisten haring in het ringzegennet. Dat was te veel van het goede. Het ruim kon slechts 2000 kisten bevatten. Met de rest zat men geducht in het haar, want het was onmogelijk het net met de rest van de vangst op te trekken. De schipper verzocht de omringende treilers hem van deze last te bevrijden. De KW.3 «Koraalbank», de KW.121 «Brittenburg» en de KW.144 «Cornelis den Dulk» hadden hier wel oren naar en namen het restant aan boord. De Katwijkers brachten deze vangsten in IJmuiden aan de wal. De rederij van de Bastiaan eiste 40 pct van de opbrengst voor zich op. De Katwijkse reders legden dit verzoek naast zich neer. Zonder de tussenkomst van hun schippers had de Bastiaan wellicht nog aan het ringnet gelegen. De schepen in de noord waren weer niet in staat om lonende vangsten aan boord te halen. Het ging iets minder slecht dan op de voorgaande dagen maar van doorslaande suksessen kon niet worden gesproken. Trekken van 50 manden werden afgewisseld door trekken die amper de helft opleverden.

Technische konferentie van de F.A.O. over het bevriezen van zeeprodukten

Deze konferentie zal georganiseerd worden in samenwerking met het Institut International du Froid en zal gehouden worden van 4 tot 8 september ek.
De dagorde omvat volgende 4 punten :

— het bevriezen in zee
— het bevriezen aan wal en het transport in koelwagens
— het stapelen, het vervoer en de verdeling.
— het bewaren van de produkten door bestraling.

BUITENLAND

Noorwegen

Rekordcijfers voor de uitvoer van haring in 1966

De haringvangst is voor een groot gedeelte bepalend geweest voor de totale resultaten van de Noorse visserij.
De uitvoer van visserijprodukten overtreft voor 21 miljoen Amerikaanse dollar de uitvoer van 1965.

U.S.S.R.

Internationale dagen van de visserij

Een internationale tentoonstelling zal gehouden worden gedurende de zomer van 1968 te Leningrad.
Men verwacht een grote deelname van buitenlandse firma's.
Volgens de inlichtingen die men tot hiertoe kon bekomen zal deze tentoonstelling zeer interessant zijn zowel op het technisch als op het wetenschappelijk plan.

Bezoek van U.S.S.R.-deskundigen aan Groot-Brittannië

Het betreft een groep van 3 deskundigen die een bezoek brachten aan de biologische laboratoria van Lowesloft, Torry en Aberdeen, alsmede aan de vissershavens van Hull en Grimsby.
Zij hebben zich meer in het biezonder geïnteresseerd voor de vismeelen olie-installaties van Hull.
De U.S.S.R. is inderdaad van plan 'n nieuwe vlucht te geven aan haar vismeelproduktie.

Groot-Brittannië

De winsten van de Ross-groep zijn verhoogd, maar het aandeel dat de visserij aangaat is verminderd, dit laatste is teruggevallen van 25 % tot 20,6 %.
Geen enkel schip is thans in opbouw, en de aktiviteit voor wat de modernisatie betreft is zwakker dan ooit sinds het begin van het rekonstruktieprogramme in 1954.

IJsland

Subsidies voor koelinstallaties

Het goevernement heeft een tijd geleden een biezondere kommissie belast met het leiden van een enquête over de situatie van de koelfirma's. Er bestaat nu reeds een voorstel van de regering voor een subsidie van 140 miljoen IJslandse kronen voor het kompenseren van de baisse der prijzen die, zoals voorzien, van 55 tot 75 % zullen zijn in vergelijking met de prijzen in 1966.

In geval de hogervermelde som niet zou gebruikt zijn tegen het einde van 1967 zal het saldo bestemd worden voor een kompensatiefonds dat zal opgericht worden ten voordele van de diepvriesfirma's.

Deze maatregel en talrijke andere finantiële tussenkomsten ten voordele van de visserijsektor hebben aan de regering de reputatie gegeven de mildste te zijn voor subsidies in de ganse geschiedenis van het land.

Ekonomische studie over de rendabiliteit van vissersvaartuigen

De Boston Deap Sea Fisheries heeft 2 hektreilers besteld in Polen. De 2 eenheden zullen gelijke karakteristieken hebben, met uitzondering van de installatie voor het bewaren van de vis.

De ene zal diepvriezen, de andere zal ingesteld zijn op verse vis. De rederij zal vanaf het ogenblik van levering een ekonomische studie maken met het oog op het bepalen na 1 jaar exploitatie welke van de twee eenheden het meest rendeert.

Wanneer blijkt dat de diepzeetrawler meer ekonomisch is, dan kan de versevistreiler snel omgeschakeld worden.

Omgekeerd zal de diepvistreiler gebruikt kunnen worden als vaartuig voor verse-vis vangst.

EEN NIEUWE AANWINST

Even buitengaats de haven van IJmuiden werd zaterdagnamiddag onder grote belangstelling uit Katwijkse visserijkringen de moderne hektreiler KW.170 «Annie Hilina» overgedragen aan de N.V. Rederij De Samenwerking te Katwijk-aan-Zee. Deze nieuwste aanwinst van de Katwijkse vloot werd in rekordtijd afgebouwd op de scheepswerf De Dageraad te Woubrugge en is uitgerust met de nieuwste snufjes op nautisch gebied op het terrein van de opsporing van vis. Op de vrij woelige zee werd op het achterdek vanaf de hekgalg de vlag van De Dageraad gestreken en die van De Samenwerking gehesen door mevr. A. Parlevliet-Visser, echtgenote van één der direkteuren. Direkteur Th. Boot van de Dageraad merkte op, dat dit de elfde hektreiler is die in Woubrugge werd gebouwd. Aan dit getal moet maar niet teveel waarde gehecht worden. Verder sprak hij de hoop uit dat het vaartuig volkomen aan de gestelde verwachtingen zou voldoen. Hierna overhandigde hij het certifikaat van zeewaardigheid. Namens De Samenwerking spraken de beide direkteuren, de hh. D. Parlevliet en D. van der Plas. Laatstgenoemde sprak zijn dank uit aan het adres van De Dageraad over het feit, dat het schip nog binnen de vastgestelde tijd was afgelevrd. Hij bracht zijn beste wensen over aan de mededirekteur J.H. Boot van De Dageraad, die wegens ziekte verstek moest laten gaan. Schipper Bertus Plug zal met zijn bekwame bemanning het eerst rustig aan moeten doen, om aan de nieuwe manier van vissen te wennen. Namens de redersvereniging Vuurbaak uit Katwijk sprak de h. C. den Dulk Jzn. Deze dag is een feestdag voor de reders, Katwijk en de hele Nederlandse visserijvloot. Hoewel de toekomst voor de visserij vaak onzeker is, getuigt de opdracht van deze moderne hektreiler van veel moed en ondernemingsgeest.
Verder sprak als oudste kollega van de rederij nog de h. B.G. Lammens.

Het vaartuig meet 49,50 x 8.30 x 4.32 meter. In de machinekamer staat een 1180 PK-Industriemotor. De «Annie Hillina» vertrok dezelfde avond nog naar de visgronden.

Brief uit Yerseke

YERSEKE, 17-6-1967

In ons streekblad lazen we dat het mosselfeest te Bruinisse zal worden gehouden op zaterdag 15 juli, en «Zeeland presenteert» op 1 juli, op vrijdag dus, zal worden gehouden. Wat te Bruinisse te beleven zal zijn en te zien, staat er behalve het langzamerhand traditionele mosselfeest, (nog) niet bij. Maar dat komt nog wel ! Wel staan er nog andere vermakelijkheden op het programma, maar op latere data. Voor 12 augustus staat een wielerronde voor nieuwelingen, en voor 26 augustus het bezoek van het Muziek uit Goederede op de lijst. Dus zijn we daar tot eind augustus ongeveer voorzien van vermaak. En wat «Zeeland presenteert» betreft lezen we in een kort bericht dat het programma nog niet geheel gereed is, maar dat het in het volgende nummer (van ons plaatselijk blad) volledig zal worden bekend gemaakt.

Onder een kopje «Nieuws van het Wielerkomitee» vinden we : «Naar aanleiding van de wielerronde voor profs die op 8 juli (dus op zaterdag) zal worden verreden, kan het komitee meedelen dat de volgende ploegen zijn gekontrakteerd». Volgen de ploegen en de anderen die zullen meedoen. En in ons zelfde plaatselijk blad vinden we een ingezonden stuk van 't komitee «Zeeland presenteert» : «Wijl zoals eerder werd meegedeeld, het programma nog niet af is, geven we er de voorkeur aan tot volgende week te wachten. We hebben dan alles in één slag». Het ingezonden stuk noemt echter reeds zoveel moois en belangerijks dat het ons moeite kost er niet een paar «grepen» uit te doen. «Geduld is zulk een schone zaak.» Dus, dit alles wordt beraamd en geregeld in verband met de opening, met het begin van het mosselseizoen 1967-68. Feesten staat vooral tegenwoordig in onze welvaartstaat hoog genoteerd en niet alleen nu, denk maar aan de roep van de oude Romeinen ongeveer 2000 jaar geleden, niet alleen om brood, maar ook — en nog luider volgens de oude geschiedenis-schrijvers — om spelen. Dat het oude Rome ten gevolge van de door welvaart en weelde veroorzaakte verslapping — op allerlei gebied — ten gronde ging, sprak nooit genoeg aan om «volksfeesten» en dergelijke weg te laten). Maar die dit euvel duidt (namelijk dat er gefeest (moet) worden, is een kniesoor en/of zuurpruim. We wensen alle «feesters» veel genoegen en de organisatoren reuzesukses.

Maar toch, van meer belang is wel **wanneer** het nieuwe seizoen zal (kunnen) worden ingezet, met welke mosselen en met welke vooruitzichten. De streefdatum heet 3 juli te zijn en volgende week zal door die kwekers die menen mossels te hebben die bruikbaar zijn (niet volgens de afnemers, maar naar de mening van «Bergen» ('t mosselkantoor), monsters worden gehaald en ter kontrole aangeboden. Zoals gezegd, «**Bergen**» **beslist of wel of niet** zal worden begonnen. Dat er altijd vooral vanuit het Vlaamse gedeelte van België wel vroeger zou worden begonnen indien dit «mocht» is overbekend. Maar wie baas is (of zich baas waant) regeert. Dus weer maar geduldig wachten, totdat «de heren» uit «Bergen» minzaam zeggen : «Je mag beginnen». Dat bijna ieder jaar blijkt dat te laat wordt begonnen is zo'n kleinigheid dat het kinderachtig zou zijn daar op te letten of iets over te zeggen. Wat geeft het nu of de mossel-mensen die weten te kunnen beginnen, maar zonder «Bergen's» toestemming (nog) niet mogen, twee, drie of vier weken langer zonder inkomsten zijn. Of je nu 12 of 15 weken zonder verdiensten bent, wat zegt dat de «Bergense kantoorjonker» die iedere maand zijn vaste dikke salaris trekt. En wat geeft het of er enige duizenden tonnen mossels **waarnaar vraag is, vóór «mag» worden begonnen,** op de percelen blijven liggen ? Maar laten we teruggaan tot daar waar we zeiden dat volgende week mag worden «gemonsterd». Wat wordt verwacht ? Naar we vernemen zouden op de Grevelingen (bij Bruinisse dus !) de beste mossels te vinden zijn op het ogenblik. Laten we hopen dat ze nu daar en straks overal, hier en op de Waddenzee, van prima kwaliteit mogen worden. En dat (dit is nu voorlopig het voornaamste) **zeker niet later dan 3 juli zal worden begonnen.** «Bergse» heren, wees ons genadig, zo smeken we u namens de nu reeds gerede kwekers om te leveren en voor de verkopers die zo gauw mogelijk, **na zolang werkeloos wachten,** weer aan de slag willen. Dat tegen die scheve verhoudingen niet krachtiger wordt opgetreden is moeilijk te begrijpen en doet me denken aan een bekend puntdicht (van Beels menen we) : «Dat ooit een ezel sprak (van Bileam) schijnt U zo groot een wonder, Mij treft het niet bijzonder. Neen, dat een ezel zwijgt mijnheer, Verbaast mij dikwijls meer».

MARKTCIJFERS IJMUIDEN

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

	15-6-1967	16-6-1967	19-6-1967	20-6-1967	21-6-1967	
Tongen, grote — Sole, grosse	5.40- 5.15	5.23- 5.14	5.40- 5.12	5.41- 510	5.45- 5.30	.....
¾ tongen — ¾ sole	3.67- 3.39	3.67- 3.01	3.76- 3.10	3.78- 3.28	3 59- 3.35	.....
Bloktongen — Sole moyenne	4.30- 4.08	3.69- 3.26	3.51- 3.31	4.15- 3.15	3.86- 3.35	.....
Voor-kleine — Petite	4.69- 4.07	3.86- 3.31	3.81- 3.69	4.21- 3.34	4.01- 3.84	.....
Kleine — Toute petite	3.83- 3.55	3.99- 3.29	3.68- 3.40	3.98- 3.18	3.46- 3.31	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	5.90- 5.60	5.— 4.40	4.80- 4.50	5.— 4.70	5.50- 4.60	.....
Middel — Moyenne	**168.0-138.0**	**188.0-112.0**	**188.0-84.—**	**146.0-136.0**	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	**92.—57.—**	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scholle — Plie	**60.—49.—**	**36.—25.—**	**45.—36.—**	**56.—52.—**	**63.—44.—**	.....
Grote iek — Grosse	**60.—49.—**	**36.—25.—**	**45.—36.—**	**56.—52.—**	**63.—44.—**	.....
Kleine iek — Petite	**65.—47.—**	**51.—38.—**	**38.—35.—**	**50.—47.—**	**46.—42.—**	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	**65.—47.—**	**51.—38.—**	**38.—35.—**	**50.—47.—**	**46.—42.—**	.....
Platjes — Toute petite	**52.—38.—**	**47.—26.—**	**35.—21.—**	**64.—31.—**	**62.—38.—**	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	**56.—16.—**	.....	**53.—38.—**	**51.—44.—**	**56.—28.—**	.....
Middel — Moyen	**26.—21.—**	.....	**40.—36.—**	**56.—50.—**	**35.—27.—**	.....
Kleine — Petit	**23.—15.—**	**40.—31.—**	**45.—36.—**	**56.—50.—**	**45.—35.—**	.....
Heek grote — Merlu gros	.....	.....	.....	**65.— ——**	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	**62.—44.—**	.....	.....	.....	**59.—38.—**	.....
Grauwe poon — Grondin	**30.— ——**	.....	.....	.....	**21.— ——**	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**39.—31.—**	**35.—32.—**	**42.—32.—**	**50.—42.—**	**48.—41.—**	.....
Gullen — Petit cabillaud	**47.—15.—**	**51.—15.—**	**49.—15.—**	**53.—20.—**	**57.—21.—**	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	**20.—10.—**	**22.—15.—**	**25.—10.—**	**25.—10.—**	**30.—26.—**	.....
Schar — Limande	**48.—31.—**	**36.—25.—**	**25.—15.—**	**38.—30.—**	**41.—34.—**	.....
Steenschol — Sole limande	**92.—65.—**	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	**20.— ——**	**26.—13.—**	**27.—13.—**	.....	**42.—32.—**	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	**25.— ——**	.....	**35.— ——**	.....	**40.—34.—**	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	**22.—14.—**	**22.60-17.60**	**25.—14.—**	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	**26.—21.—**	.....	**36.—20.—**	.....	**46.— ——**	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	4.70- ——	6.20- 5.50	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	**42.— ——**	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	6.20- ——	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	**43.—41.—**	.....	.....	.....	**45.—42.—**	.....
Zonnevis — St. Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	8.— 4.90	10.— ——	.....	6.— ——	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	7.10- 6.40	7.20- 7.—	8.— 5.10	6.80- 6.20	6.— 4.60	.....

TE KOOP

Houten vissersvaartuig

in zeer goede staat
Bouwjaar 1944
Motor Industrie
165 PK — Bouwjaar 1961

Zich wenden bureel blad onder nummer 6026V

Griekenland

Een verhoging wordt vastgesteld van diepgevroren vis en een vermindering van de import (44 % in verhouding tot 1965) tengevolge van de afschaffing der invoervergunningen.
De uitzonderlijke verhoging in het verbruik van diepgevroren vis genoteerd in 1966 is toe te schrijven aan het feit dat de diepgevroren vis ontvroren wordt voor de verkoop als verse vis, gedurende de laatste maand van 1966 (verbruik van diepvriesvis in 1966 : 4,08 kg per inwoner)
De grote toename van het aantal diepvriesschepen schept een probleem voor de afzet van de produktie en het gevaar voor een krisis van de oceanische visserij is niet denkbeeldig.

Verantw. drukker-uitgever :
P. Vandenberghe
H. Baelskaai 30, Oostende

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

DE BEROEPSVERENIGING VAN DE OOSTKUST

* Alle inlichtingen
* Alle tussenkomsten
- GASOIL
- ELEKTRICITEIT
- GAREN en TOUWWERK
- BESCHERMKLEDIJ
- REDDINGSVLOTTEN
- NETTEN

20 jaar dienst — 20 jaar ondervinding
20 jaar KREDIETAANVRAGEN
ALLER VERTROUWEN

(5824V)

REDERS !

Alleen het Visserijblad houdt U op de hoogte van al het Visserijnieuws

Het is het enige Vakblad op gebied van de visserij... dus uw Vakblad

neemt een Abonnement

REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD

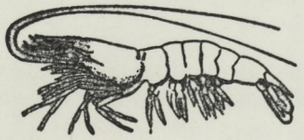
SCHADE AAN DERDEN
EIGEN SCHADE AAN
ROMP EN MOTOR
BRANDSCHADE
OPSLEPING
TOTAAL VERLIES
EN VOOR BOUWRISICO'S

HULP IN NOOD

VERZEKERT
AAN ZEER GOEDE VOORWAARDEN
DE VISSERSVAARTUIGEN

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE - Tel. 716.89

(5001V)



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

(5006V)

VOOR
NIEUWBOUW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN

N.V.

BELIARD-MURDOCH

(5007V)

ADVERTEERT IN „HET VISSERIJBLAD" UW VAKBLAD

BOLNES VISSERIJ BULLETIN

BELGIE:

De heer Vercoutter Marcel, te Nieuwpoort, eigenaar van de kotter N.720 uitgerust met een Bolnes-dieselmotor van 200 pk gaat zijn bedrijf uitbreiden en heeft opdracht gegeven voor de bouw van een kotter van ongeveer 25 meter waarin een **Bolnes**-voortstuwingsinstallatie geplaatst zal worden van 360 pk type 6 KL met een **Brevo**-hydraulische keerkoppeling.

De rederij Coudekercke te Heist aan Zee, t.w. de heren Vlietinck, Morbee en Joris gaven opdracht voor de bouw van een zeer moderne hekkotter van ongeveer 27 meter, waarin gemonteerd zal worden een **Bolnes**-dieselmotor van 500 pk type 10 VL met een **Kuypers** hydraulische keerkoppeling.

De Rederij Halewijck en Goudsmit te Oostende, die enkele jaren geleden hun schip de O.127 wegens schipbreuk moesten verliezen, hebben thans weer het initiatief genomen en opdracht gegeven voor de bouw van een kotter van ongeveer 28 meter, met als aandrijving een **Bolnes**-dieselmotor van 420 pk type 7 KL voorzien van een **Kuypers hydraulische** keerkoppeling.

De heer Neijts Leopold, te Heist-aan-Zee, mede-eigenaar van de Z.527 heeft thans voor eigen rekening een bestelling geplaatst voor de bouw van een kotter van 30 meter met als voortstuwing een **Bolnes**-dieselmotor van 500 pk type 10 VL met een **Kuypers** hydraulische keerkoppeling.

De heer Gheselle Leon, te Zeebrugge, kortgeleden nog eigenaar van de Z.464 en Z.465, maar door een zware storm zijn schip de Z.464 moest verliezen, heeft ter vervanging daarvan een opdracht geplaatst voor de bouw van een kotter van 30 meter, welke voorzien zal worden van een **Bolnes**-dieselmotor van 500 pk type 10 VL met een **Kuypers** hydraulische keerkoppeling.

NEDERLAND:

In ons voorgaande **Bolnes**-visserij Bulletin vermelde schepen t.w. : U.K.172, U.K.175, U.K.221 zijn inmiddels in bedrijf gesteld en nemen aktief deel aan de visserij.

De heren H. de Vries & Zn, eigenaars van de U.K.164 laat op het ogenblik een kotter afbouwen van 28 meter, waarin geplaatst zal worden een **Bolnes**-dieselmotor van 500 pk type 10 VL met een **Renk** hydraulische keerkoppeling.

De heren A. Romkes & Zn te Urk, eigenaars van de U.K.2 hebben in aanbouw een hekkotter van 26,50 meter waarin gemonteerd zal worden een **Bolnes**-diesel-motor van 600 pk type 12 VL voorzien van een **Kuypers** hydraulische keerkoppeling.

De heer C. Koffeman, te Urk, mede-eigenaar van de U.K.184, heeft in aanbouw een kotter van 26,30 meter met als voortstuwing een **Bolnes**-dieselmotor van 600 pk type 10 KVL voorzien van een **Brevo** hydraulische keerkoppeling

De heren Romkes en de Boer, te Urk, eigenaars van de U.K.208 en U.K.218 hebben in aanbouw een hekkotter van 25,80 meter, waar binnenkort een **Bolnes**-dieselmotor van 500 pk type 10 VL in geplaatst zal worden voorzien van een **Kuypers** hydraulische keerkoppeling.

De heren H. en L. Romkes te Urk, eigenaars van de U.K.194 hebben een kotter in aanbouw van 26,30 meter waarin een **Bolnes**-dieselmotor gemonteerd zal worden van 500 pk type 10 VL met **Kuypers** hydraulische keerkoppeling.

De heren C. Bakker & Zn, te Urk, eigenaars van de U.K.72 hebben een opdracht geplaatst voor de bouw van een kotter van 26,30 meter, die voorzien zal worden van een **Bolnes**-dieselmotor van 500 pk type 10 VL met **Kuypers** hydraulische keerkoppeling.

De heer A. de Vries met zijn acht zoons, te Urk, eigenaars van de U.K.43 gaven opdracht voor de bouw van een kotter van 26,30 meter, terwijl tevens een bestelling werd geplaatst voor de levering van een **Bolnes**-dieselmotor van 500 pk type 10 VL met een **Kuypers** hydraulische keerkoppeling.

VERKOOP VOOR DE BELGISCHE EN NEDERLANDSE VISSERIJ

H. ZWART n.v.

IJMUIDEN
Tel.: 02550 - 15459 - 15110 - 12270
HOLLAND

(5130V)