HET VISSERIJBLAD

33e jaargang — nr 33 — Vrijdag 18 oogst 1967 — Verschijnt wekelijks — Prijs 10 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

INTERNATIONAAL FESTIVAL

AUDITORIUM 21 uur

Donderdag 17 augustus

HET BALLET VAN DE OPERA VAN KIEV

Org. : « a.d.a.c. »
2 verschillende programma's
300 - 250 - 200 - 150 Frs

Zaterdag 19 augustus

SLOTGALA NOORDZEEFESTIVAL PERSGALA

ten voordele van de werken van de Beroepsunie van de Belgische Pers

AUDITORIUM 21 uur

SANDIE SHAW
and the Streamliners
Martine Bijl
Tonia
Jacques Raymond
Chris Wijnen
Rob De Nijs
Ronny Temmer
Conny Van den Bos
Festivalorkest BRT
Dir. :
FERNAND TERBY
225 - 200 - 175 - 150 Frs

AMBASSADEURS 23 uur

PERSNACHT ROG WHITTAKER
Persprijs Europabeker voor Zangwedstrijd 1967
The Greek Dance Orchestra Lavranos
50 Frs
Avondkledij gewenst

Zondag 20 augustus

Jeugdgroep « FRO »
Org. : « Vlaamse Klub Kust »
125 - 100 - 75 - 50 Frs

Dinsdag 22 augustus

Pianorecital
MALCOLM FRAGER
150 - 125 - 100 - 75 Frs

Woensdag 23 augustus

Opera - Bouffe - Jazz
« OH ! QUELLE BELLE BALLADE POUR UN MILLION »
door
« Compagnie du Théâtre Royal des Galeries »
125 - 100 - 75 - 50 Frs

Donderdag 24 augustus

Toneel Vandaag
« THYESTES »
van Hugo Claus,
naar een tragedie van Seneca
met
TON LUTZ, HERMAN NIELS, ALEX VAN ROYEN, RUDI VAN VLAENDEREN
125 - 100 - 75 - 50 Frs

BOEING BOEING
Marc Camoletti
door de kompagnie van de Théâtre Royal de Galeries
Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal
Tel. : (059) 751 11
(10-13 u - 16-19 u.)
Baby-sitting gratis
kinderen van 6maand tot 10 jaar (20.30-24 u.)

NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Van 18 tot 24 augustus,
iedere dag van 22 uur af

THE GREEK DANCE ORCHESTRA LAVRANOS
en
MERINO COSTA Y SU ORQUESTA

Als attraktie :
ANNIE FRATELLINI

AMBASSADEURSZAAL

Maandag 21 augustus
te 21 uur

BRITISH BALL
met
MERINO COSTA EN ZIJN ORKEST
en
THELMA CONNOR
Inkom : 30 Frs

Consumpties : 15 Frs
(dienst inbegrepen)

CASINO-KURSAAL & MUSEUM

Tot 30 september
Tentoonstelling
« EUROPA 1900 »
Inkom : 40 Frs

Studenten in kinderen : 20 Frs
(van 10 tot 13 uur
en van 14 tot 19 uur)

Voor alle inlichtingen :
Casino-Kursaal Oostende
Tel. : (059) 751.11

(2032W—7978N—6061V)

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

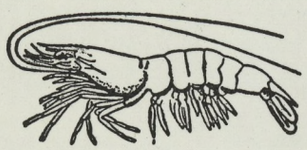
H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE - Tel. 716.89

(5001V)

VOOR
NIEUWBOUW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN

N.V.
BELIARD-MURDOCH

(5007V)



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)

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

HET VISSERIJBLAD

DRUKKERIJ
Tel. : 777.13/777.14

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

Vrijdag 18 augustus 1967
NR 33

DE BELGISCHE VISSERIJ en de E.E.G.-POLITIEK

Zoals eerder medegedeeld hield de Zeeuwse Vereniging tot Bevordering der Zeeuwse Visserijbelangen ZEVIBEL op zaterdag 12 augustus jl. haar jaarvergadering te Breskens.
De h. R. Bauwens, voorzitter van Europêche, belet, werd vertegenwoordigd door de Belgische afgevaardigde in Europêche, de h. C. Menu, tevens vertegenwoordiger van de Belgische Rederscentrale. Te dier gelegenheid hield hij een opgemerkte en belangrijke toespraak, waarvan wij het nuttig geoordeeld hebben, de inhoud ervan hierna weer te geven.

x x x

Waar staan wij, reders en vissers, tien jaar na de ondertekening van het Verdrag van Rome ?
We weten dat art. 39 van genoemd verdrag bepaalt dat, in verband met de visserij het gemeenschappelijk beleid tot doel heeft :
a) de produktiviteit te doen toenemen door de technische vooruitgang te bevorderen en een optimaal gebruik van de arbeidskrachten te betrachten;
b) de vissersbevolking een redelijke levensstandaard te verzekeren;
c) de markten veilig te doorzien en te stabiliseren;
d) redelijke prijzen aan de verbruiker te waarborgen.

WELKE ZIJN NU DE INSTRUMENTEN DIE TOT DIT DOEL MOETEN LEIDEN ?

1) Een strukturele politiek welke leiding moet geven zowel bij de uitbouw van het produktieapparaat, meer bijzonder bij nieuwbouw van vissersvaartuigen, als bij de uitbouw van de distributieketen.
2) Een marktpolitiek welke prijsbeschermende maatregelen moet voorzien, zowel bij de aanvoer als bij de invoer van de visserijprodukten.
3) Een sociale politiek welke er moet naar streven de visser de meest gunstige sociale voorzieningen te verzekeren, rekening houdend met de aard van het beroep.

En hier herhalen we onze vraag : hoever staan wij, reders en vissers, 10 jaar na de ondertekening van het Verdrag van Rome ?
Welke plaats bekleden wij bij de uitbouw van het visserijbedrijf en wat mogen wij verwachten ?
In de beginperiode is het bijzonder moeilijk gebleken — in verband met de nationaliteitsdoseringen — de geschikte ambtenaar te vinden welke de leiding zou waarnemen, en de bezieler zijn van de EEG, afdeling visserij. Zo gingen enkele kostbare jaren verloren, tot in 1965 aan een ambtenaar van Franse nationaliteit deze opdracht werd toevertrouwd.
En werkelijk, toen is er schot in gekomen en ging eindelijk de EEG-visserijwagen aan het rollen.
In juni 1966 verscheen een zeer lijvig dokument getiteld :
«Rapport over de toestand in de visserijsektor in de lidstaten van de EEG en grondbeginselen voor een gemeenschappelijk beleid».
Dit dokument zou de basis vormen voor de toekomstige visserijpolitiek en werd of wordt ter beoordeling voorgelegd aan verschillende instanties en komitees zoals :
— aan de leden van het Europese Parlement te Straatsburg ;
— aan het ekonomische en sociaal komitee van de EEG;
— aan de algemene direktie der sociale aangelegenheden — dienst sociale partners;
— aan de nationale visserijfunktionarissen.

Dit dokument werd dus ter bespreking voorgelegd aan :
— parlementaire vertegenwoordigers;
— de bedrijfsgenoten, inbegrepen de werknemersvertegenwoordigers;
— de nationale visserijdeskundigen.

Er mag dan ook verwacht worden dat, niettegenstaande de zeer uiteenlopende karaktertrekken van de visserij welke reeds op nationaal plan tot uiting komen, en dus des te scherper op kommunautair vlak, de toekomstige visserijpolitiek de haar voorgestelde doeleinden zal bereiken.
Zowel voor de opstelling als voor de goede uitvoering van haar reglementaties voorziet het betrokken rapport de oprichting van 3 lichamen, deze zijn :
1) een bestendig Komitee van Beheer voor visserijprodukten, komitee belast met het bevorderen van de samenwerking tussen de verschillende lidstaten bij de uitvoering van de visserijpolitiek. Dit komitee is op het niveau van de nationale en van de EEG funktionarissen;
2) een Raadgevend Komitee voor het visserijbedrijf, komitee met als taak de normalisatie en de bevordering van de betrekkingen met de beroepsmiddens. Dit komitee, op het niveau van het bedrijfsleven, moet de vraagstukken op het gebied van de aanpassing van de visserij aan de nieuwe marktomstandigheden onder alle aspekten bestuderen en de gevolgen van de te nemen of de genomen maatregelen voor alle betrokken gebieden beoordelen;
3) een Raadgevend Paritair Komitee dat aan de kommissie advies moet uitbrengen over alle sociale vraagstukken waarbij werkgevers en werknemers uit de visserij betrokken zijn.

Alhoewel de strukturele politiek welke in de EEG zal gevoerd worden, zeer belangrijk zal zijn, zal de terugslag van deze politiek zich maar op halflange of lange termijn laten gevoelen.
Van meer onmiddellijke inslag zullen de maatregelen zijn welke zullen uitgevoerd worden in verband met de marktpolitiek.
Welke zijn nu de voorziene maatregelen ?
Ze zijn van verschillende aard en kunnen als volgt ingedeeld worden :
1° de maatregelen welke streven de konkurrentievoorwaarden in de verschillende lidstaten te harmoniseren;
2° de maatregelen tot stabilisatie van de markt;
3° de handelspolitieke maatregelen tegenover derde landen.

I. — MAATREGELEN WELKE STREVEN DE KONKURRENTIE HARMONISEREN

Het is een feit dat niet in alle EEG-landen de uitbatingskosten even zwaar zijn.
In alle landen genieten de reders zekere voordelen bij nieuwbouw, bij ombouw, of bij het bedrijven van een zekere visserij, of onder zekere voorwaarden. Denkt U bvb. in uw land aan de subsidies voor de verre visserij, of voor het bergen van vis in kisten aan boord.
In andere landen worden subsidies bij nieuwbouw verleend, of tussenkomsten in de rente.
Het is een feit dat dergelijke tussenkomsten — alhoewel noodzakelijk voor het bedrijf — de konkurrentievoorwaarden vervalsen.
Europêche heeft steeds het standpunt verdedigd dat de nationale visserijen moeten geholpen worden, zelfs dat zij anders niet leefbaar zijn.
Deze hulpbiedingen moeten niet noodzakelijk eenvormig gemaakt worden, maar zeker moeten zij geharmoniseerd worden.
Hetzelfde geldt voor de sociale voorzieningen der vissers, waarvan de bijdragen ten laste van de reders vallen. Ook op dit gebied moet naar meer gelijkheid gestreefd worden.

II. — MAATREGELEN TOT STABILISATIE VAN DE MARKT

Ook die zijn van diverse aard, waarvan de 3 bijzonderste zijn :
1) Gezien op kommunautair vlak eenvormige voorschriften dienen te gelden moeten deze **voorschriften betrekking hebben op een volledig ZELFDE produkt.**
Daarom dienen de normen te worden vastgelegd voor :
— de graad van versheid;
— de benamingen van de vissoorten en hun indeling;
— het verpakkingsmateriaal;
— de sanitaire kontrole.
Door Europêche werden terzake voorstellen ingediend.

2) **De prijsingrijpende tussenkomsten in het werkelijk marktverloop.**

De nationale minimumprijzen welke in de onderscheiden landen worden toegepast, hebben bewezen dat zij in de huidige visserijekonomie een noodzakelijkheid zijn.
Het was dan ook te verwachten dat het systeem op gemeenschappelijk vlak ingang zou vinden.
Waar echter in Duitsland, Frankrijk en ook België de minimumprijzen voor de meeste vissoorten gelden, en op een bevredigend peil liggen, zouden volgens het voorstel van de EEG-kommissie enkel drie vissoorten beschermd worden, nl. haring, kabeljauw en sardienen, en dit op een peil welke zeer laag ligt.
Deze prijs wordt in EEG-term de interventieprijs genoemd, d.w.z. de prijs welke de tussenkomst van het daartoe mechanisme en fonds wettigt.
Europêche kon noch met een dergelijk beperkt aantal beschermende vissoorten, noch met een te laag minimumpeil vrede nemen.
Zij meende de volgende vissoorten ter ondersteuning te mogen voordragen: haring, verse en gezouten; sardienen; kabeljauw, vers en gezouten; schelvis; koolvis; wijting; heek; schol; roodbaars; makreel en sprot.
Wat het niveau van de interventieprijs betreft, meent Europêche dat een interventieprijs 80 % van de kostprijs moet bereiken.

Indien het Ekonomisch en Sociaal Komitee van de EEG onze zienswijze is bijgetreden, wat betreft de te ondersteunen vissoorten, hebben wij in dit lichaam geen voldoening kunnen bekomen wat betreft het peil van de interventieprijs.
Het zal de opdracht zijn van onze onderscheiden nationale funktionarissen deze taak over te nemen en ons standpunt te verdedigen.
Buiten deze interventieprijs voorziet de Kommissie het instellen van oriëntatieprijzen.
Deze oriëntatieprijzen zijn prijzen welke zouden moeten bekomen worden om een normale uitbating kostdekkend te exploiteren.
Deze prijzen geven enkel een «richting» aan, waarheen moet gestreefd worden, en zijn nuttig zowel voor de producent als voor de afnemers-verwerkers. Zij hebben echter geen invloed op het marktgebeuren en het niet behalen van deze oriëntatieprijzen, geeft geen aanleiding tot welke tussenkomst ook.

3) Beperkende aanvoervoorschriften.
Bij aanvoeren welke niet accidenteel merkelijk de vraag overschrijden maar door hun omvang het marktverloop storen, en aldus nutteloos de exploitatiefondsen uitputten, moeten aanvoerbeperkende maatregelen getroffen worden.
Deze moeten echter omzichtig en soepel besloten worden en kunnen lokaal, nationaal of regionaal zijn, al naargelang de betrokken produkten en aanvoerhavens.
Ook kunnen — maar daartoe is nog meer omzichtigheid geboden — de vangschema's opgesteld worden welke uiteraard eveneens de visserijvloten van verschillende landen kunnen treffen.
Bij deze beide beperkende maatregelen dienen de bedrijfsgenoten een zeer belangrijke rol te spelen.

III. — DE HANDELSPOLITIEK TEGENOVER DERDE LANDEN

In zijn geheel gezien, zijn de landen-lidstaten van de E.E.G., een importerend gebied. Globaal gezien, voldoen de eigen aanbrengsten niet aan het verbruik, dus moet vis ingevoerd worden.
Deze invoer mag echter niet marktstorend zijn voor onze eigen produkten, en moet dus aan zekere voorwaarden voldoen.
Deze voorwaarden zijn o.m. :
1. De toepassing van een gemeenschappelijk buitentarief;
2. De eerbiediging van de gemeenschappelijke kwaliteitsnormen.
Mocht echter in een periode van grote aanvoer deze maatregelen niet volstaan, dan kan de zogenaamde «vrijwaringsclausule» ingeroepen worden, welke inhoudt, dat de invoer van een of meer produkten, of van produkten welke een rechtstreeks substituut vormen, wordt beperkt of tijdelijk geschorst.
Wat de uitvoer van onze produkten betreft dient gestreefd te worden naar een grotere afzet.
Deze grotere afzet is best mogelijk voor de fijne vissoorten en de specialiteiten door onze vissers aangebracht, mits te voldoen aan zeer hoog gestelde kwaliteitsvoorwaarden.
Een zeer ver doorgedreven marktonderzoek in onze nabuurlanden moet richtinggevend zijn voor onze bedrijven.

Onvoorwaardelijke vestigings- en landingsvrijheid ?

Ter vervolledigiing willen wij nog even enkele punten aanraken welke in het Verdrag van Rome worden voorzien en die een buitengewone betekenis voor ons bedrijf hebben.
Wij bedoelen :
1° de vrije vestiging van de bedrijven in alle lidstaten;
2° de landingsvrijheid van de vangsten in alle havens van de lidstaten.
Alhoewel beide maatregelen als hoofdprincipes gelden in het Rome-verdrag, kan Europêche deze verruimingen in hun geheel NIET volledig bijtreden.
Het is de taak van Europêche zich niet blind te staren op de huidige toestanden, maar rekening te houden met wat in de toekomst kan gebeuren. Regeren is voorzien. We weten dat in bepaalde landen bij nieuwbouw zeer grote bedragen als subsidie à-fonds-perdu werden toegekend. Deze bedrijven vertrekken uiteraard in een buitengewoon begunstigde positie.
Veronderstel dat betrokken land lid wordt van de E.E.G. n dat een dergelijk bedrijf, onmiddellijk na nieuwbouw of oprichting, zich in een E.E.G.-staat komt te vestigen. Hoe liggen dan de konkurrentievoorwaarden ?
Hoe kunnen de gevestigde lokale bedrijven aan dergelijke toestanden weerstaan ? Ook wat de rechtstreekse landingen betreft, kunnen dezelfde faktoren optreden.
Het zal de taak zijn van de bedrijfsmiddens, regionale en/of nationale vangschema's op te stellen. Immers, zoals hoger aangehaald kan in sommige gevallen een interventieprijs ALLEEN niet een markt ondersteunen, maar moet aangevuld worden met een aanvoerregeling, welke niet noodzakelijk moet, maar welke in geval van noodwendigheid, onmiddellijk kan toegepast worden. Onvoorziene massale rechtstreekse landingen kunnen zo'n vangplan volledig in de war sturen. Daarom kan Europêche zonder meer, noch onvoorwaardelijke vestigingsvrijheid, noch onvoorwaardelijke landingsvrijheid bijtreden.
Deze onderwerpen maken ten andere in ons midden nu het voorwerp uit van diepgaande gedachtenwisselingen.

DE PRODUCENTGEMEENSCHAPPEN

Het is de bedoeling van de Kommissie zekere wel bepaalde taken van kommercialisatie aan deze gemeenschappen van producenten toe te vertrouwen. De Kommissie is van oordeel dat, gezien de bijzondere toestand van de producenten, bijzonder wat betreft de bescheidenheid van hun middelen en het gebrek aan koncentratie van hun bedrijven, het aangewezen is het vormen van gemeenschappen aan te moedigen, waarbij zowel subsidies voor eerste oprichting als voor geleidelijke inbedrijfstelling worden voorzien. Europêche staat zeer gunstig tegenover de producentengemeenschappen en hun toevertrouwde taken.
Gezien echter voorzien wordt dat de erkenning van deze gemeenschappen door de nationale autoriteiten zal geschieden, moet Europêche waken dat in alle lidstaten, strikt dezelfde normen en voorwaarden ter erkenning zouden gelden.
De visserij ontgroeit haar eigen lokaal karakter. De reder-producent kan zich niet meer vergenoegen zich uitsluitend met het vangen van vis bezig te houden. Allerhande problemen worden hem gesteld, van prijsvorming tot kommercialisatie.
Hem blijft slechts één uitweg : zich vast aansluiten bij zijn beroepsvereniging welke kontakt moet zoeken met de nationale en internationale beroepsmiddens. Om internationaal te denken, moeten wij ons internationaal oriënteren.

Spreker besloot :
Het was uiteraard niet mogelijk in het bestek van een beperkte spreekbeurt heel wat problematiek van het toekomstig visserijbeleid te ontleden en te bespreken. Wij hebben gemeend deze punten te moeten aanraken waarvan het meest gesproken wordt, alhoewel wij ook beseffen dit zeker niet grondig genoeg gedaan te hebben. Mochten wij echter er in gelukt zijn uw belangstelling te wekken voor de belangrijkheid, niet enkel van de problemen, maar bijzonder van de rol welke wij zelf te vervullen hebben — ieder op zijn plaats en in zijn midden — dan achten wij onze opdracht als vervuld.

PALINGVISSER HAALDE DROOGVIS OP

De hengelvereniging «De Palingvissers» uit Nieuwpoort, richt onder de bekwame leiding van voorzitter Derudder jaarlijks hengelwedstrijden in, uitsluitend afgestemd op de lijnvisserij Ook dinsdag jl. werd een wedstrijd gehouden langsheen de vismijn en de handelskaai.

Een feit deed zich hierbij voor dat het jolijt opwekte van de vele deelnemers en belangstellenden Een deelnemer slaagde er inderdaad in een hoeveelheid droogvis op te halen Vermoed wordt dat deze droogvis door vandalen gestolen werd in de vismijn en in de Nieuwpoortse havengeul gegooid werd.

Vermelden wij nog dat op zondag 3 september a.s. een nieuwe kompetitie ingericht wordt die zich niet enkel richt tot de lijnvissers maar ook tot de schuitevissers

ONTSLAG EN VERVANGING

Bij ministerieel besluit van 26 mei 1967, wordt eervol ontslag, op zijn aanvraag, verleend aan de h. Smet A., sociaal kontroleur 1e klasse bij de Administratie van de Arbeidsbetrekkingen en -Reglementering van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, als sekretaris van het Gewestelijk Paritair Komitee voor de haven van Brugge en van het Gewestelijk Paritair Komitee voor de haven van Zeebrugge.

Bij hetzelfde besluit wordt de h. Van Handenhove U., sociaal kontroleur 1e klasse bij de Administratie van de Arbeidsbetrekkingen en -Reglementering van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, tot sekretaris van deze komitees benoemd ter vervanging van de h. A. Smet.

Van diskriminatie gesproken

Men schrijft ons :

Zoals bekend schenkt de Rederscentrale Beroepsvereniging van de Belgische reders ter zeevisserij jaarlijks twee waardebons ten bedrage van elk duizend frank aan de geslaagde leerlingen die de visserijscholen verlaten. Deze bons kunnen worden omgewisseld in geld na 1 jaar respektievelijk na 2 jaar bewezen vaart.

Of betreffende rechthebbende matroos nu te Oostende of te Zeebrugge of te Nieuwpoort was aangemonsterd, vraagt een nationale beroepsvereniging zich niet af. De enige bedoeling is de gemeenschap te dienen en de geslaagde leerlingen die de visserijscholen verlaten aan te moedigen en te bewegen hun beroep in de Belgische visserij uit te oefenen.

Zo werden vorig jaar waardebons voor een bedrag van ca. 50.000 fr. uitbetaald !
In de lijst nu van de bijzondere geschenken en prijzen die aan de leerlingen van het Koninklijk Werk de IBIS werden toegekend ter gelegenheid van de plechtige prijsuitreiking begin augustus, figureerde nu ook een «prijs» toegekend door de «Redersbond» van Zeebrugge, die zich eveneens een nationale (?) vereniging noemt !

We zijn nu weliswaar gewoon geworden aan de kopieerkunst van deze bond — we herinneren ons bv. dat ter gelegenheid van een plechtigheid te Zeebrugge IEDER bestuurslid van die bond een klein kroontje aan het gevierde monument deposeerde en de Redersbond dus zoveel maal poseerde, terwijl de Rederscentrale «slechts» één (grote) kroon neerlegde !

Dergelijke anekdoten spreken natuurlijk voor zichzelf.

De waardebons van 500 fr. die nu aan de geslaagde leerlingen van de Ibisschool te Oostende worden toegekend zijn echter niet helemaal gekopieerd...

Ze kunnen immers slechts worden verzilverd wanneer de houder van de bon **aangemonsterd is op een vaartuig van Zeebrugge.**

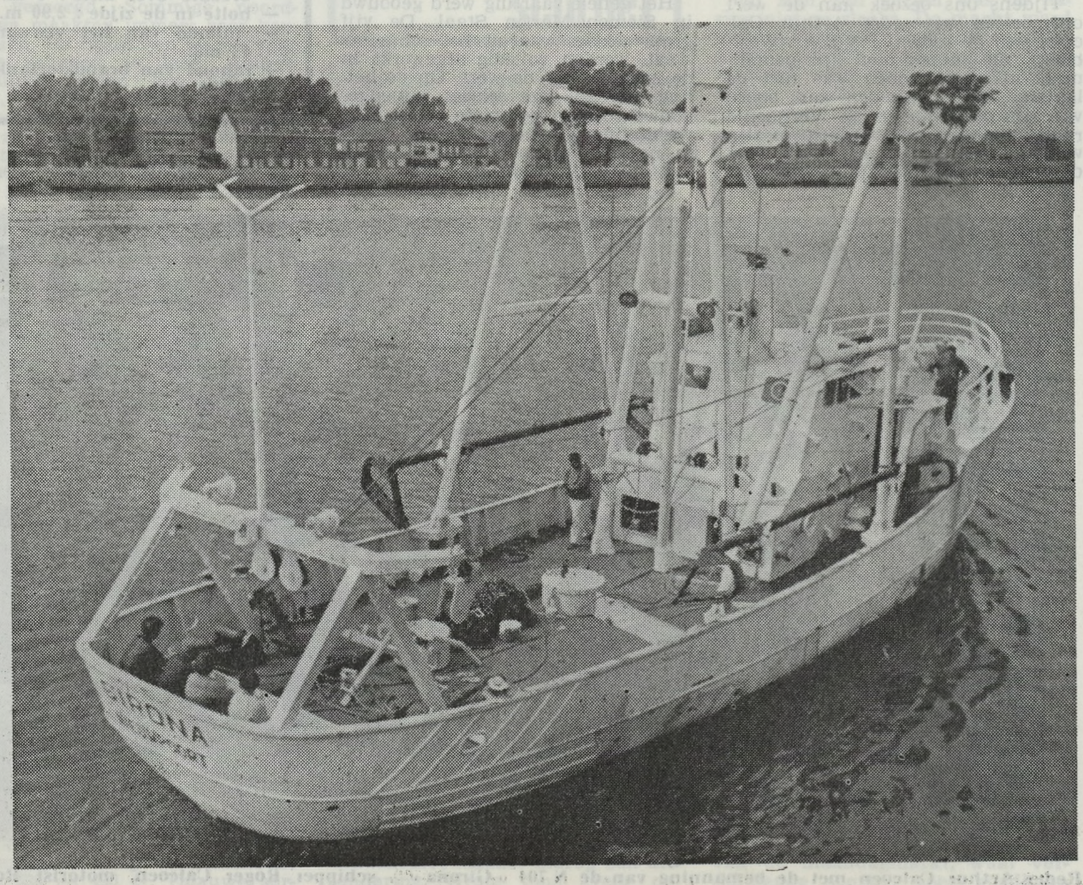
En weten dat de woordvoerders van die bond zo graag schermen met het woord «DISKRIMINATIE»!

Triestiger kan het niet, waarbij een buitenstaander zich ongetwijfeld moet afvragen of er in onze zeevisserij aan uitverkoop wordt gedaan.

DE N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE BOUWEN UITSTEKENDE VISSERSVAARTUIGEN

DE N. 704 " GIRONA „ IN DE VAART GEBRACHT

Sedert haar oprichting in 1932 heeft de N.V. Scheepswerven van Langerbrugge te Gent, aan het zeekanaal van Gent naar Terneuzen, zich een benijdenswaardige plaats veroverd op de Europese markt van rijn- en binnenschepen. Het was dan ook een voor de hand liggende en logische beslissing, toen de werf in 1965 besloot haar technische vaardigheid en haar inmiddels geheel vernieuwde installaties in dienst te stellen van de zeevisserij. Tijdens ons bezoek aan de werf is ons duidelijk gebleken, dat de direktie van de werf juist heeft gezien en dat de zeevisserij, en dan in de eerste plaats de Belgische, door deze uitbreiding van het fabrikageprogramma, een troef van grote waarde in handen heeft gekregen. Het is inderdaad duidelijk dat de N.V. Scheepswerven van Langerbrugge véél kunnen bijdragen tot de technische evolutie van onze zeevisserijvloot en dat de zeer moderne installaties een hoge graad van produktiviteit mogelijk maken, waardoor de prijzen van de vaartuigen aanzienlijk kunnen worden gedrukt, zonder dat daarbij enige afbreuk aan de kwaliteit wordt gedaan, wel integendeel, want de leiding van de werf heeft duidelijk ingezien dat kwaliteit in de konkurrentiestrijd het GROOTSTE argument is en blijft.



De N.704 « Girona » verlaat de werf van Langerbrugge op weg naar de Nieuwpoortse thuishaven

Bij dit alles mogen we niet uit het oog verliezen, dat de Scheepswerven van Langerbrugge reeds méér dan dertig jaar STALEN schepen bouwen en dat zij deze techniek reeds jarenlang onder de knie hadden toen vele werven nog aan de bouw van houten schepen toe waren. Dit legt dan ook uit waarom de Scheepswerven van Langerbrugge met een werkelijk verbazend gemak zijn binnengedrongen in de zeevisserij, waarvan toch gezegd wordt dat het een konservatief bedrijf is «Wij geloven niet veel van het vertelsel dat de Belgische reders konservatief zijn», vertelde ons de heer Raoul Wijnakker, direkteur van de werf «wij geloven integendeel dat de mensen uit de visserij even vooruitstrevend zijn als welk ander beroep ook, maar je moet ze even uit de dagelijkse sleur halen en je moet even rustig met hen kunnen spreken om samen na te gaan welke maatregelen kunnen genomen worden Wij worden trouwens overal aan de kust zeer hartelijk ontvangen».

Met de bouw van de Z.411 «De Bounty» die in het begin van dit jaar in de vaart kwam, hebben de Scheepswerven van Langerbrugge meteen midden in de roos gemikt Het schip werd een totale meevaller Sommige zijn hierover verwonderd geweest, en — eerlijk gezegd — wij ook, tot wij de werf zelf hadden bezocht en met eigen ogen gezien hadden tot wat die mensen in staat zijn En tot wij gesproken hadden met ingenieur Henry Mainil, die als geen ander met geestdrift en kunde over zijn lievelingskinderen, de vissersvaartuigen, kan spreken «Niet dat ik niet gaarne rijnschepen bouw» zegt op de meest eenvoudige manier deze gediplomeerde scheepsbouwingenieur van de Gentse Universiteit, «maar in een vissersschip steekt méér ziel, méér avontuur.. Je riekt als het ware de zee terwijl je er mee bezig zijt Een vissersvaartuig passioneert mij gelijk trouwens het ganse personeel van de werf . »

Tijdens ons bezoek aan de werf van Langerbrugge konden wij met eigen ogen konstateren, dat de woorden van de heer Mainil geen ijdele praat zijn Wij kunnen iedereen aanraden OOK een bezoek aan de werf te brengen Het loont beslist de moeite Wij zagen de N 704 «Girona» gebouwd voor de Rederij «De Westhoek» en alhoewel wij reeds honderden schepen in ons leven hebben gezien stonden wij toch enkele ogenblikken stil van bewondering Maar laten wij op ons relaas niet vooruit lopen en, vooraleer de N 704 «Girona» in détail te beschrijven, een blik werpen op de eigenlijke scheepswerf en haar mogelijkheden

x x x

Het was in de zomer van 1965 dat de N V. Scheepswerven van Langerbrugge haar geheel nieuwe instellingen aan het zeekanaal Gent — Terneuzen betrok. De vorige installaties moesten wegens de verbreding van het kanaal voor schepen tot 60.000 ton worden afgebroken. Een zaak valt onmiddellijk op : zonder aan ogenuitstekerij of overdreven luxe te willen doen, is alles afgestemd op de passende ontvangst van de kliënt, die zich — willen of niet — onmiddellijk thuis

moet gevoelen in de mooie receptie- en vergaderzaal. In een modern bedrijf zoals de Scheepswerven van Langerbrugge is deze faktor van dienstbetoon trouwens niet meer weg te denken. «Voor ons is de klant koning», zegt de h. Wijnakker «maar wij houden het niet bij woorden. Wij willen dat ook bewijzen door onze kliënten te ontvangen op een vriendelijke manier in 'n mooie omgeving.»

De werf zelf ligt op een terrein van 10 hectaren. De werkhuizen liggen langs een 250 m.-lange afbouw- en reparatiekade.

Een eerste loods bevat de houtvoorraad. Hier geschieden eveneens de werkzaamheden in verband met alle houtkonstrukties — inklusief meubilair — die voorzien zijn voor het te bouwen vaartuig In een ander gebouw vinden we verder nog de elektro-werkplaats van de werf. die ook alle elektronische apparatuur plaatst. In een tweede hangar zijn respektievelijk het centrale gereedschapsmagazijn, de bankwerkerij en de draaierij ondergebracht Daar worden de schroefassen. de stuurmachines, de lieren, enz vervaardigd of op punt gesteld

Achter deze twee werkplaatsen vinden wij dan de eigenlijke scheepsbouwloods die zich over een lengte van 180 meter uitstrekt In deze loods ligt het materiaalpark van waaruit de platen en profielen gehaald worden om. via de produktielijn, de verscheidene bewerkingen te ondergaan

EEN VERNUFTIGE HELLING

De dwarshelling is in totaal 145 meter lang en zeer vernuftig uitgevoerd. Uitgegaan is daarbij van het feit dat een normale dwarshelling dikwijls moeilijkheden met zich brengt. Deze worden te Langerbrugge vermeden. Staan er bvb drie schepen achter elkaar en is het onderste schip — het laatst aangekomene — nog niet gereed om opnieuw te water gelaten te worden maar zijn integendeel de werken aan het bovenste vaartuig wel voltooid. dan wordt dit laatste vaartuig gewoon er tussenuit getrokken, naar een vrije ruimte overgebracht en aldus te water gelaten Gezien op het stuk van de faktor «tijdsverlet» is dit voor de reder wel zeer belangrijk. gezien hier de exploitatie op het voorziene tijdstip kan voortgezet worden Al deze oplossingen zijn ingenieus uitgewerkt Voor het droogzetten van een vaartuig zijn hellingswagens aanwezig die over rails, gedeeltelijk in het water gelegen, rijden. De grootste diepgang aan het einde van de baan boven de wagens bedraagt 4 meter Boven het waterpeil hebben deze rails een helling van 10 % De acht eerste wagens hebben een draagvermogen van 100 ton, de resterende dertien ieder 50 ton Tussen deze schuine. gebogen banen liggen nu bovenaan de helling 22 horizontale railbanen Over deze rails rijden dan weer werfwagens. Deze elektrisch rijdende wagens zijn elk voorzien van een 50-tons hefinrichting, die bediend wordt door twee elektrische vijzels Het ligt dus voor de hand dat met deze werfwagens het schip van de hellingwagens kan worden afgetild en verder worden gereden Dan is er de «transbordeur» of «overscheper» Evenwijdig gelegen ten aanzien van de dwarshelling, kan deze overscheper het vaartuig. aangebracht met de werfwagens. verder verplaatsen naar de voorziene reparatieplaats. Voor de nieuwbouw geschiedt dit procédé natuurlijk in omgekeerde zin, dus : overscheper werfwagens hellingwagens, enz. tot in het water Naar behoefte kan de rijbaan van de overscheper. die nu 200 meter lang is, verlengd worden. Maar ook aan de andere zijde van de overscheperbaan werden reeds dwarsrails gelegd, waarover het met de overscheper aangevoerde vaartuig, met behulp van de werfwagens op kan worden verreden en verplaatst. Een verdere uitbreiding wordt thans overwogen.

Tot daar deze korte beschrijving van de installaties van de N.V Scheepswerven van Langerbrugge. waar de automatie op een zo zeer ruim vlak werd ingevoerd.

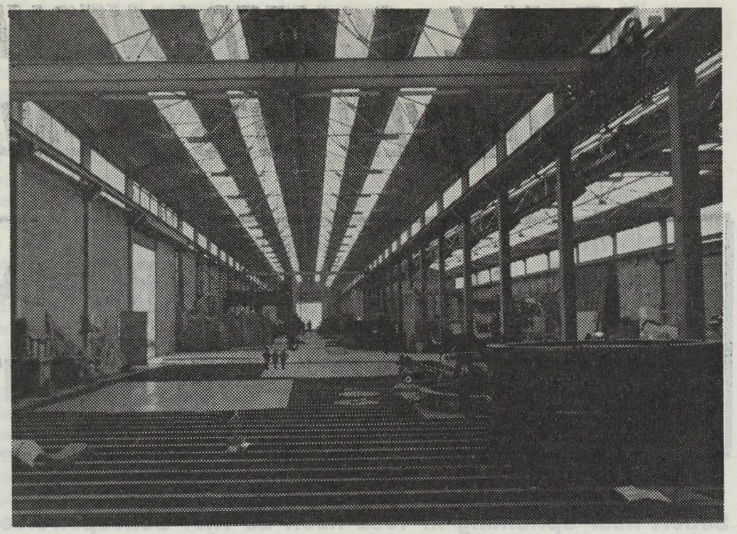
Op het stuk van de snelle bouw en de kwaliteit van het vaartuig kan gezegd worden dat alle waarborgen voorhanden zijn De N V Scheepswerven van Langerbrugge beschikken over een **onbeperkte ruimte** voor de nieuwbouw terwijl voor het transport van de grotere sekties mobiele kranen ter beschikking zijn De verbindingsmogelijkheden tussen de kust en de werf zijn ruim zodat ook hier voor de reders. die meestal over een auto beschikken. geen moeilijkheden oprijzen De werf en dit is wel heel belangrijk zorgt tevens voor de huisvesting van de kliënten wanneer deze als de aflevering van hun vaartuig nadert ter plaatse de laatste schikkingen en optuiging van hun vaartuig wensen uit te voeren. Hiervoor zijn speciale bungalows voorzien waarin de bewoners alle komfort vinden en die hen toelaten veelvuldige verplaatsingen en dito kosten uit te sparen

Het bouwprogramma ten behoeve van de zeevisserij omdat niet enkel de zeer renderende hekbokkers. maar visserijschepen van alle types en behoeften. terwijl de reparatie en onderhoudswerken derwijze worden uitgevoerd dat in een minimum van tijd — en derhalve zonder veel winstderving — het vaartuig opnieuw zee kan kiezen

DE N.704 « GIRONA » IN CLOSE-UP

Tijdens ons bezoek aan de werf ontmoetten wij reder Arthur Calcoen van de rederij P V B A «Westhoek». die samen met zijn bemanning in drukke doen was met de laatste werkzaamheden aan boord van zijn prachtige treiler Vernoemd reder was overigens vol lof over zijn vaartuig dat ontworpen werd voor de boomkor- en plankenvisserij Het vaartuig werd geheel ontworpen en gebouwd door de technische diensten van de werf onder de vakkundige leiding van ingenieur Mainil. en beantwoordt volledig aan de voorschriften van de zeevaartinspektie. Het logies bevindt zich in het voorschip onder het bakdek, terwijl de kombuis boven het hoofddek ligt en toegang verleent tot de stuurhut, het logiest en de motorkamer. De stuurhut staat verhoogd opgesteld boven de vislier. De tweepootmast staat achter de stuurhut en de twee driehoekige visbomen zijn op de verschansing aangebracht. Achter de bak zijn op het hoofddek de galgen geplaatst voor de plankenvisserij. De motorkamer, de vis- en nettenruimen werden onder het hoofddek geïnstalleerd.

Het gehele vaartuig werd gebouwd in Siemens-Martin Staal. De vijf grote sekties waaruit het schip bestaat, werden volledig afgewerkt in de lasloods van de werf. Op de helling werden deze sekties samengebouwd tot een komplete romp. Alle verbindingen zowel langs alle dwarse naden werden elektrisch gelast met hoge kwaliteitslasstaven.



Een der scheepsbouwloodsen van de werf.

BESCHRIJVING VAN DE LOKALEN

Het luxueus ingericht logies biedt alle komfort aan de bemanning. Kooien, kasten, banken en tafel zijn bekleedt met dekoratieve luikplaten. De vloeren zijn belegd met Tapiflex of Gerflex, die beiden heel gemakkelijk onderhouden. In de kombuis bevinden zich al de huishoude-

De hoofdafmetingen van de «Girona» zijn de volgende :
- **— lengte over alles : 22 m.**
- **— lengte tussen de loodlijnen: 19,50 m.**
- **— breedte over alles : 6 m.**
- **— holte in de zijde : 2,90 m.**
- **— inhoud van het visruim : 43 m3.**
- **— inhoud van brandstoftank : 22.000 l.**

vervolg blz 10



Reder Arthur Calcoen met de bemanning van de N 704 « Girona » . schipper Roger Calcoen, motorist Ronny Ackerman en matrozen Fernand Ghesquière, Robert De Saever en Reginald Van de Casteele Uiterst rechts directeur Wijnakker met naast zich ingenieur Mainil

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

ZEER RUIME AANVOER

Op de openingsmarkt van deze week kregen we zoals verwacht een ruime aanvoer te verwerken. Er kwamen 22 schepen verkopen, daarvan kwamen er 5 van IJsland, 7 van de Noord, 4 van de Oost, 3 van de West, 2 van de Noordzee, 1 van het kanaal. Tongen deden het redelijk goed. De aanvoer was hier ook nogal beperkt.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

Toch werden sommige soorten beter verkocht dan verwacht, zo bv. kabeljauw, tong, rog, platvis, steenschol, staartvis, aanvankelijk ook rode zeebaars en blauwe leng. Zeer goedkoop waren vanzelfsprekend gul, wijting en platjes. De kwaliteit was maandag redelijk goed verzorgd. Sommige noordschepen maakten immers zeer korte reizen. De resultaten waren voor enkele schepen te laag. Andere vaartuigen deden het ver van slecht, zelfs sommige noordschepen lukten mooie reizen, dit dan dank zij vaak zeer ruime vangsten.

De totale aanvoer bedroeg maandag 9000 bennen vis, 1000 kg. haring, 25.000 kg makreel, 6.700 kg. tong en 3.600 kg kreeftjes. De totale opbrengst bedroeg 4.515.255 fr.

DALENDE MARKT VOOR IJSLANDVIS

5 IJslanders hadden 4.600 bennen vis en 3.600 kg. kreeftjes. Het meest opvallende was dit keer de sterk gestegen kreeft-prijs. Waar vorige week als topprijs 650 fr. werd bereikt, steeg die prijs nu naar 1.500 fr. en meer. De kleine sortering kreeg van 1030 naar 890 fr. Kreeftjes deden het dus wel goed.

Enkele vissoorten deden het ook niet zo slecht dan werd verwacht. Rode zeebaars bv. kreeg een eerder gunstige prijs, vooral in het begin van de markt. Niettegenstaande een veel grotere aanvoer en een veel kleinere vraag. Er werd nog van 490 fr. naar 350 fr. per ben betaald waarbij op het einde van de markt een sterke daling werd genoteerd. Voor kabeljauw daalde de prijs eveneens en dit van 500 naar 350 fr ; voor shelfcod werd uitzonderlijk tot 700 fr. gegeven. Hondstong deed het ook weer beter dan vorige week woensdag en kreeg tot 700 fr., de kleine sortering bleef aan minimumprijzen verkopen. Leng werd verkocht tussen 620 en 490 fr. (blauwe sortering) de witte soort noteerde van 500 naar 330 fr. Schelvis was zeer duur, de grote soorten kregen van 20 naar 24 fr., de middensoorten van 14 naar 17 fr. Schotse schol kreeg bevredigende prijzen terwijl voor grote koolvis van 450 naar 530 fr. werd bekomen. De middensortering werd verkocht aan 380 fr. per mand. Heilbot en staartvis deden het weer zeer goed, de duurste soort kreeg zelfs tot 75 fr. De schepen die vooraan in de markt lagen hebben dus heel wat voordeel gedaan. De opbrengsten voor die vaartuigen kunnen dan ook als renderend worden beschouwd. Later moesten de schepen het met minder goede cijfers doen. De hoogste uitslag (niet de beste) was voor de O.317 die het tot 514.000 fr bracht. De laagste uitslag ging naar de O. 237 die het tot 297.000 fr bracht.

NOORDVIS WEER GOEDKOPER

De noordschepen zorgden voor ongeveer 3100 B. vis. Het grootste gedeelte hiervan was gul, waarvoor kennelijk minder belangstelling bestond dan verleden week. De kleine soorten die boven verkocht werden, zakten weer naar 200 fr. per ben. De gullen die beneden verkocht werden, kregen aanvankelijk 300 fr. per ben, later nog slechts 180 fr. Op het einde van de markt steeg die prijs opnieuw naar 260 fr. per ben. Haai kreeg nog behoorlijke prijzen, die schommelden van 380 naar 530 fr. Grote steenschol bleef redelijk duur. De aanvoer was nogal beperkt. Wijting kreeg iets meer dan de minimumprijs, terwijl voor tarbot tot 80 fr. werd gegeven. Zeer weinig kabeljauw van deze visgrond, waarvoor dan ook tot 20 fr. per kg. werd genoteerd. De uitslagen waren voor deze schepen, dank zij de omvang van de vangsten nog wel bevredigend. Ze schommelden van 85.185 fr. voor de O. 214 naar 182.310 fr. voor de O. 118.

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

WEER WEINIG WESTVIS

De vangsten van 2 schepen waren nogal omvangrijk en zeer goed verzorgd. Bovendien was er hier minder gul maar meer haai, rog, wijting, platvis en steenschol. De prijzen voor die soorten waren iets hoger dan die betaald voor dezelfde soorten van de Noord. De uitslagen waren trouwens ook renderend met 123.000 fr. als hoogste cijfer voor de N. 765.

TONGEN IETS DUURDER

4 bokkenvissers op de markt met in totaal zowat 200 B. vis en bijna 7000 kg. tong. De tongprijzen waren van meetaf aan iets beter dan verleden week en stegen verder naarmate de markt vorderde. De middensoort maakte hierop een uitzondering. Grote tong kreeg opnieuw tot 66 fr. per kg, de driekwartsortering noteerde van 56 naar 59 fr, terwijl bloktong dalende prijzen kreeg en rond de 53 fr kreeg. Voor/kleine tong schommelde tussen 54 en 56 fr terwijl kleine tong als de best verkochte soort mag worden aanzien, vermits er steeds rond de 55 fr voor gegeven werd. Platvis kreeg betere prijzen dan verwacht. Alleen platjes bleven aan de goedkope kant. Voor groot iek bedroeg de prijs 13 fr per kg, klein iek kreeg 14 fr per kg en derde slag schommelde eveneens rond de 13 fr. Platjes moesten het doen met 4 à 5 fr per kg. Roodbaard kreeg een 7 fr per kg en voor wijting werd amper de minimumprijs betaald. De opbrengsten voor deze schepen schommelden uiteindelijk van 116.110 fr voor de Z. 34 naar 182.260 fr voor de Z. 584.

ZEER WEINIG KANAALVIS

Slechts een aanvoer van zowat 180 bennen vis en 300 kg. tong. Schotse schol was hier een van de best verkochte soort, de middensoort kreeg zelfs tot 32 fr per kg. Rog werd niet zoveel gebracht en noteerde van 12 naar 22 fr per kg. Schelvis van het kanaal kreeg een behoorlijke prijs en schommelde van 10 naar 17 fr. Voor kabeljauw werd rond de 600 fr bekomen. Staartvis was nogal schaars en steeg tot 62 fr. per kg. Wijting deed het niet zo goed en kreeg iets meer dan de minimumprijzen. Voor platen werd tot bij de 20 fr per kg betaald. De uitslag bedroeg hier 145.000 fr en was amper bevredigend.

HARING KREEG REDELIJKE PRIJS

Op zich zelf gezien was de haring niet zo slecht. De markt werd ingezet aan 290 fr. per ben en steeg nadien tot 350 fr per mand. Voor makreel werd rond de 7 fr bekomen.

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

De andere vangst van de Noordzee moest het vooral van de vis hebben. Die vis werd niet te best verkocht, vooral dan totten niet, die het met 180 fr per ben moesten stellen. Ook wijting kreeg lage prijzen. Kabeljauw deed het in verhouding nog redelijk goed en noteerde tot 890 fr per hoop. De uitslagen waren voor beide schepen echter wel te laag en varieerden van 210.000 fr voor de O. 239 naar 239.507 fr voor de O. 305. De andere haringvanger ging zijn vangst in Nederland verkopen.

WOENSDAGMARKT

MINDER VIS, BETERE PRIJZEN

Over het algemeen was de woensdagmarkt gunstiger dan de maandagmarkt. Vooral als we de vergelijking maken met het einde van de maandagmarkt, waar verschillende soorten zeer goedkoop verkocht werden. Het is wel zo, dat ook woensdag voor IJslandvis een matige belangstelling bestond, maar dat is zeer normaal voor deze soorten die normaal vroeger op de mrkt moeten zijn, gezien ze in hoofdzaak bestemd zijn om te fileren. Spijtig alleszins voor de zeer mooie partij schelvis die te goedkoop werd verkocht in vergelijking met de prijzen die maandag betaald werden. Tongen waren woensdag zeer schaars, slechts een 500 kilo, de prijs lag dan ook iets hoger, al was het niet zo heel erg veel. Roggen hielden het renderende prijspeil van de vorige verkoopdag. Kleine platvissoorten vertoonden neiging tot dalen, maar groot platvis werd duurder. Voor heek, staartvis, heilbot, schotse schol en kabeljauw werden alleszins renderende prijzen betaald. De gulprijzen waren eveneens hoger dan maandag met de kleine soorten het stekst gestegen. Alles samen een tamelijk gunstige verkoopdag, dank zij een niet te grote aanvoer, die zowat 3800 B. vis, 500 kg tong, 7.600 kg makreel en 10.000 kg makreel bevatte. Dit werd verkocht voor 1.829.000 fr.

GOEDKOPERE IJSLANDSE SOORTEN

Nog 2 IJslanders op deze sluitingsmarkt, dit dan wegens het wegvallen van de dinsdag als verkoopdag. Het ene vaartuig was langer in zee dan het andere, vandaar een verschil in kwaliteit en in prijs. Kabeljauw kreeg van 370 naar 440 fr per ben, de gullen bleven even onder die prijs. Schelvis, waarvan 'n zeer mooie partij werd aangevoerd door de O. 324 na een zeer korte reis, kreeg zeer lage prijzen. Waar maandag tot 1200 fr. per ben werd betaald voor grote schelvis, werd nu slechts 600 fr en verder nog slechts 480 fr per ben bekomen. De kleinere sortering was nog 100 fr per ben goedkoper. Koolvis was wel gewild door de uitvoerders, de grote sortering steeg van 530 naar 550 fr per ben, de middensoort kreeg van 380 naar 420 fr per ben. Blauwe leng was goedkoop en moest het doen met 400 à 550 fr per mand. De witte soort kreeg van 330 naar 350 fr. Rode zeebaars was goedkoop woensdag en kreeg slechts van 310 naar 370 fr per ben, de weinige kleine sortering kreeg 180 à 280 fr per ben. Grote schelvis zakte naar 390 fr per mand, de middensoort kreeg 800 fr per ben en de kleine sortering 300 fr. Hondstong, nogal schaars voorhanden, steeg naar 800 fr terwijl voor enkele manden zeewolf 1020 fr. werd betaald. De resultaten waren voor deze sche-

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

pen begrepen tussen 215.000 en 348.000 fr, dit voor de O. 242 en de O.324.

BETERE PRIJZEN VOOR NOORDVIS

Nog 3 Noordvangsten na een volle reis en één vangst na een gebroken reis op de woensdagmarkt. De totale aanvoer bedroeg hier echter nog ruim 1400 bennen, meestal gul. Gul die het beter deed dan maandag met de grote sortering tussen 450 en 690 fr en de kleine soorten rond de 360 fr per ben. Kleine gul die beneden werd verkocht, kreeg van 300 naar 370 fr. per ben en was dus duidelijk meer gewild dan maandag. Kabeljauw, opnieuw zeer schaars, kreeg tot rond de 20 fr, kabeljauw in bennen noteerde rond de 740 fr. Steenschol was iets goedkoper dan maandag en kreeg van 680 fr naar 980 fr per ben volgens de grootte, de kleinste soort kreeg 570 fr per ben. Haai was zeer gewild en kreeg tussen 450 en 600 fr volgens de sortering. Roggen noteerden van 14 naar 20 fr en voor platvis werd tussen 12 en 15 fr gegeven. Platjes kregen nu ook tot 320 fr per ben. Schelvis deed het minder goed en kreeg slechts van 350 naar 400 fr. Voor totten werd door de uitvoerders rond de 300 fr. gegeven. De resultaten bleven voor deze schepen wel renderend en schommelden van 68.000 naar 175.000 fr.

STEEDS WEINIG WESTVIS

Ook woensdag maar één westschip op de markt, de N. 720 die voor 150 B. vis zorgde. Een mooie partij en verder ook nogal wat gul, haai, platjes en wijting. Roggen die zeer vlot verkocht werden en van 850 fr voor de scherpstaarten naar 1200 fr voor de grote gladroggen noteerden. De grote roggen werden verkocht aan 1020 fr per ben. Haai kreeg hier tot 620 fr, terwijl wijting 370 fr. per ben noteerde. Grote gul kreeg tot 650 fr, middenslag 430 fr en kleine van 330 naar 360 fr per mand. Platen kregen hier slechts 500 fr per ben, andere platvissoorten kregen van 650 naar 800 fr, wat een zeer flinke prijs mag genoemd worden. Voor platjes werd 310 fr betaald, terwijl schar aan 280 fr per ben verkocht werd. De uitslag was zeker renderend en bedroeg 107.000 fr.

KLEINE NOORDZEEVANGST

Nog een vangst van de Noordzee aangevoerd door de O. 124. De haring- en makreelvangst was nogal beperkt, 147 bennen haring en 130 bennen makreel. Verder nog een 60-tal bennen gekwetste haring. De haringprijs schommelde van 370 naar ongeveer 400 fr, terwijl voor makreel van 240 naar 340 fr werd betaald. Gekwetste haring kreeg 170 fr per ben. De bijvangst had niet veel om het lijf en bevatte vooral totten, waarvoor 280 fr werd betaald. Wijting hreeg 220 fr per ben en enkele bennen koolvis kregen 550 fr per ben. De uitslag was hier wel ontoereikend en bedroeg 139.000 fr.

KANAALVIS MINDER DUUR

Van het Kanaal nog 2 schepen en in totaal een 500 kg tong en 500 bennen vis. Heek, weer erg schaars, kreeg van 1420 naar 1900 fr per ben. Kabeljauw op de grond kreeg 620 fr, in bennen nog slechts 480 fr per ben. Leng kreeg de minimumprijs, 330 fr. Voor vlaswijting werd een 680 fr per ben betaald, middenslag noteerde 560 fr. Schelvis was goedkoop en kreeg slechts van 350 naar 400 fr per ben. Platen haalden 960 fr, andere platvissoorten kregen van 450 naar 500 fr. Keilrog was zeer duur en kreeg van 1430 naar 1500 fr, jonge keilrog noteerde nog 22 fr en roggen kregen van 780 naar 1200 fr. Grote rode knorhaan werd verkocht aan 20 fr, de kleine sortering kreeg 8 fr per kilo. Schotse schol was zeer duur en kreeg van 750 naar 1600 fr per ben, staartvis kreeg tot 62 fr per kilo en was dus ook duurder dan maandag. De uitslagen schommelden hier uiteindelijk van 169.000 naar 214.000 fr dit voor de O. 141 en de Z. 597.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 21-8-67
IJSLAND :
O.236 (900 ben vis en 20 ben kreeft) verdeling vis : 430 kab. en gul 320 bonen - 60 shelfcod - 30 hielbot en staart - 60 schelvis en totten)
O.90 (2.300 ben t.t.z. 800 kab. en gul 900 bonen - 100 koolvis 80 shelfcod 20 schol - 400 leng en 14 stuks grote heilbot)
O.282 (900 ben vis t.t.z. 450 ronde vis 350 bonen - 70 gutvis 15 shelfcod - 15 heilbot en staart)
NOORDZEE .
O.182 : (550 ben vis t.t.z. 150 shelfcod - 150 ronde vis - 250 schelvis - en totten.
O.164
NOORD : O.249 O.132 O.369 O.307 O.66
OOST : O.37
WEST : O.537 N.819 N.715 N.185 N.738 O.142
MAANDAG of DINSDAG
IJSLAND : O.224
DINSDAG 22-8-1967 :
IJSLAND : O.288
KANAAL : Z.543 O.295
NOORDZEE : O.335
NOORD : O.204 O.247 O.284 O.123 O.160 O.195
Oost - Z.38 O.189 O.229
WEST : O.147 N.763 N.703
WOENSDAG 23-8-1967 :
KANAAL : O 176
NOORD . O 174 O.175
OOST : Z.34 Z.509 Z.571
WEST : O.172 N.762 N.449 N.765 O267

GENT

VAN 7 TOT 11 AUGUSTUS 1967

Tongen, v/kleine 78-85, kleine 60; Tarbot, grote 130; Schol, kleine iek 32, platjes 20; Schelvis, grote 75; Rog, vleugels 90-95; Kabeljauw 66-85; Gullen 40-48, repen 72; Hozemondhamme 95; Wijting 32-36; Rode knorhaan 34-42; Zeebaars, repen 68-75; Haringshaai, gepeld 72-85; Heilbot, 130; Zalm 240; Garnalen, verse 48-120, gepelde 340-380; Kreeftjes 88-120; Forel 85-100.

BRUSSEL

VAN 7 TOT 11 AUGUSTUS 1967

Tongen, 3/4 100-115, v/kleine 90, kleine 70; Tarbot, grote 140, kleine 80; Griet 135, kleine 75; Schol, grote iek 40-48, kleine iek 35; Schelvis, grote 78-85, kleine 40; Rog, vleugels 90-100; Kabeljauw 80-90; Gullen, repen 78; Hozemondhamme 90-100; Wijting 40; Makreel 45-52; Rode knorhaan 45-50; Zeebaars, repen 80; Heilbot 135; Koolvis 60; Garnalen, verse 100-160, gepelde 330-360; kreeftjes 125; Forel 100.

O.741 «HOOP OP VREDE» VERGAAN NABIJ WENDUINEBANK



De vergane treiler in de Nieuwpoortse thuishaven.

Opvarenden opgepikt door « Zeetijger »

Maandagnamiddag omstreeks 4 uur is het houten vissersvaartuig O.741 «Hoop op Vrede» van reder Desmit Albert uit Oostende vergaan in de onmiddellijke omgeving van de Wenduinebank. De opvarenden van het nagenoeg 30 bruto-ton metende vaartuig werden opgepikt door de staatssleepboot «Zeetijger» die ter hulp was gesneld.

Het vaartuig had de Oostendse haven verlaten met bestemming naar de visserijgronden van de kust. Hiervoor was volgende bemanning aangemonsterd : schipper Provoost François, matroos-motorist Dieters Eduard en matroos Klutsch Lodewijk.

Op een gegeven ogenblik werd vastgesteld dat het vaartuig water maakte. Nadat pogingen werden ondernomen op het voortdurend binnendringende water met de beschikbare middelen te overmeesteren, moest men spoedig vaststellen dat alle pogingen vruchteloos bleken. Schipper Provoost kwam in verbinding met Oostende Radio, die onmiddellijk de loods- en reddingsdiensten verwittigde. Een loodsboot voer aanstonds naar de opgegeven positie ongeveer 9 mijl van Oostende.

OOK SLEEPBOOT VERLEENDE HULP

Ziende dat de loodsboot weinig doeltreffende hulp zou kunnen bieden, werd ook de diensten ingeroepen van een sleepboot. Kort hierop kwam de «Zeetijger» ter plaatse en onmiddellijk werd een sleepverbinding bewerkstelligd en het zinkende vaartuig naar Oostende opgesleept. Na ongeveer 4 mijl slepen, bleek evenwel spoedig dat het vaartuig niet meer te redden was. Uiteindelijk stapte de bemanning over aan boord van de sleepboot; kort hierop zonk de treiler ongeveer 200 meter zuid-zuid-oostelijk van de Wenduinebank. Vernomen werd dat de masten van de gezonken eenheid boven water steken, zodat door de bebakeningsdiensten het nodige werd gedaan om het wrak aan te wijzen. Op het ogenblik dat de feiten zich voordeden heerste er een zuidwestelijke wind, kracht 7.

De N.741 «Hoop op Vrede» was een houten vaartuig dat in 1941 gebouwd werd op de scheepswerven Hillebrandt te Oostende. Tot vorig jaar was het eigendom van de rederij Desaever Henri en Nestor uit Nieuwpoort, om nadien eigendom te worden van Desmit Albert, wonende aan de Visserskaai 38, te Oostende. Het vaartuig werd voortgestuwd door een Deutz-motor van 100 PK van het bouwjaar 1939. Het vaartuig had volgende afmetingen : lengte 15,30 m., breedte 5.04 m., diepgang 2,10 m.

TRAWLER OPGEBRACHT

De Nederlandse trawler «Wiron II» is dinsdag naar Hull opgebracht door het Britse patrouilleschip «Wasperton». Na aankomst werd de kapitein beschuldigd van onwettig vissen in de Engelse territoriale wateren. De «Wiron II» was in het verboden gebied aan het vissen samen met een andere Nederlandse trawler, waarvan niet bekend is of die eveneens is opgebracht.

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

14- 8	22	487.800	4.515.255
16- 8	10	203.400	1.829.720
	32	691.200	6.344.975

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

8- 8	12	970	26.390	18.—	41.—	
10- 8	9	733	19.186	16.—	42.—	
11- 8	19	949	15.834	10.—	49.—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

11- 8	16	19.043	1.165.830	23.70
14- 8	27	113.817	2.237.960	19.70
16- 8	13	72.467	1.346.600	18.50

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

11- 8	16	9.686	578.360	59.60
14- 8	27	24.272	1.299.450	53.50
16- 8	12	11.669	699.280	59.90

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

10-8	9	646	18.865	23,—	35,—	29,—
11-8	7	293	13.414	37,—	55,—	45,—
12-8	3	51	3.775	69,—	77,—	74,—
14-8	11	787	37.806	40,—	72,—	48,—
16-8	9	600	25.210	39,—	45,—	42,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

10-8	2	1.070	53.189
12-8	1	1.005	39.840
14-8	10	20.557	336.398
16-8	2	6.652	79.052

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

10- 8	37	12.404	262.878	12.—	63.—
11- 8	36	11.867	311.302	12.—	60.—
12- 8	8	2.911	153.207	36.—	82.—
14- 8	37	13.457	535.066	22.—	79.—

AFVAARTEN

Oostendse haven

DONDERDAG, 10 augustus

O.286, IJsland
O.318, IJsland
O.369, Noord
O.307, Noord
O.66, Noord
O.193, Noord
O.37, Oost
O.537, West
N.819, West

VRIJDAG, 11 augustus

O.1955, Noord
O.204, Noord
O.284, Noord
O.247, Noord
O.160, Noord
O.123, Noord
O.128, Kanaal
Z.38, Oost
O.229, Oost
O.189, Oost
N.715, West
N.185, West

ZATERDAG, 12 augustus

O.174, Noord
O.151, Kanaal
N.738, West

WOENSDAG, 16 augustus

O.80, IJsland
O.331, IJsland
O.216, IJsland
O.317, IJsland
O.129, IJsland
O.232, Noord
O.119, Noord
O.180, Noord
O.285, Noord
O.312, Noord
Z.34, Oost
Z.571, Oost
Z.509, Oost
O.172, West
O.147, West
N.720, West
N.762, West
N.449, West

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	14- 8-1967	16- 8-1967
Grote schelvis	20.—24.—	9.60-12.—
Middelmatige schelvis	14.—17.—	7.— 7.80
Kleine schelvis	4.20- 8.—	.....
Kabeljauw	7.—14.60	6.40- 8.80
Gullen	3.60- 5.60	3.60- 5.80
Wijting	.....	.....
Schaat	14.40-21.—	.....
Zeebaars	4.60- 9.80	3.60- 8.—
Leng	6.60-12.40	5.—10.40
Schartong	11.60-15.—	5.80-16.—
Heilbot	45.80-75.—	36.—74.—
Koolvis	5.—10.60	7.80-10.60
Hondstong	3.60-14.—	4.20-16.—
Zeewolf	9.40-19.40	7.—17.50
Platen	.....	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

MAANDAG 14 AUGUSTUS

Z.445	3	100	10	12.490
Z.550	3	200	10	22.080
Z. 25	9	2000	60	139.640
Z.349	3	200	15	15.520
Z.484	9	1800	70	146.530
Z.400	8	50	100	88.540
Z.411	7	1700	50	101.000
Z.516	9	1300	100	133 960
Z.587	9	1400	70	128.470
Z.599	8	300	120	92.560
Z.417	8	50	80	66.930
Z. 24	9	50	80	46.090
Z.575	8	100	95	66.530
Z.403	9	100	100	79.890
Z.427	9	100	110	70.480
Z.564	8	1000	50	102.130
Z.402	9	50	100	87.720
Z.199	10	50	100	73.580
Z.533	7	50	50	48.610
Z.546	7	1500	50	123.690
Z.424	5	600	50	54.960
Z.558	2	150	10	11.640
Z.465	6	1200	30	78.260
Z.290	8	50	60	41.870
Z.592	10	2000	150	149.040
Z.531	5	900	70	68.100
Z.542	8	2000	50	183.550

WOENSDAG 16 AUGUSTUS

Z.540	8	100	70	73.300
Z.596	6	400	10	42.460
Z.112	10	1500	70	108.460
Z.580	6	600	50	57.690
Z.108	4	1000	50	86.050
Z.421	5	1500	65	120.290
Z.549	10	1300	50	118.850
Z.212	8	1500	50	91.250
Z.435	8	1200	50	108.480
Z.240	6	100	35	21.290
Z.572	10	50	530	256.900
Z.500	10	50	140	82.060
Z.503	10	2500	120	179.600

OOSTENDSE MARKT

MAANDAG 14 AUGUSTUS

IJSLAND

O.216	18	1300	—	418.830
O.129	18	750	1300	419.260
O.237	18	350	1600	297.785
O.317	19	1300	—	514.453
O.331	17	750	600	372.790

NOORDZEE

O.305	11	150	10500	239.507
O.239	16	400	7500	210.640

KANAAL

O.159	16	180	300	145.720

NOORD

O.285	10	500	—	155.900
O.180	8	500	—	170.100
O.457	10	300	—	162.010
O.274	10	500	—	151.810
O.312	10	300	—	110.710
O.118	10	660	—	182.310
O.214	10	300	—	85.185

OOST

O. 35	10	40	1500	143.740
Z. 34	9	50	1400	116.110
Z.509	8	50	1400	124.490
Z.584	10	50	2400	182.260

WEST

N.762	8	200	—	100.990
N.765	8	250	—	123.010
O.147	4	20	400	30.190

WOENSDAG 16 AUGUSTUS

IJSLAND

O.242	19	750	—	251.062
O.324	15	700	—	348.576

NOORDZEE

O.124	14	80	7500	139.447

KANAAL

Z.597	16	300	300	214.650
O.141	15	220	—	169.340

NOORD

O.301	12	420	—	153.920
O.120	4	140	—	68.690
O. 94	12	500	—	167.930
O.181	12	350	—	175.040

WEST

N.720	8	150	—	107.180

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG 10 AUGUSTUS

N.737	43.159	N. 3	10.030

ZATERDAG 12 AUGUSTUS

N.209	38.840		

MAANDAG 14 AUGUSTUS

N.276	12.573	N.800	62.377
N.730	48.518	N.807	22.440
N. 83	34.263	N.753	20.564
N. 36	32.746	N.710	55.244
N.805	17.802	N.734	29.870

WOENSDAG 16 AUGUSTUS

N.740	13.842	N.703	65.210

VLEUGEL VAN VLIEGTUIG OPGEVIST

De N 721 van de rederij Jungbluth ving op de visserijgronden ter hoogte van Raversijde een vleugel van een vliegtuig op Dit werd vastgesteld toen de korre boven water werd gehaald. Vermoedelijk betreft het hier de vleugel van het watervliegtuig dat in 1940 werd neergeschoten ; feit waarvan vele kustbewoners getuige waren

Marktoverzicht Zeebrugge

MAANDAGMARKT

De eerste verkoopdag van de week kende een bijzonder grote aanvoer. Alle mogelijke vissoorten waren vrij goed vertegenwoordigd. De vrij grote hoeveelheden tongsoorten lagen boven het gemiddelde, de grote soorten brachten van 49 tot 64 fr, de middensoorten van 47 tot 56 en de kleinste slag stijgend van 52 tot 58 fr. Volgens kwaliteit werden de tarbotsoorten afgenomen, hetzelfde gebeurde met de grietsoorten. Hetgeen in de tweede plaats werd aangevoerd, waren de grote hoeveelheden platvissoorten dewelke werden opgekocht aan prijzen welke schommelden tussen de 7 en de 17 voor de grotere soorten en van 4 tot 6 voor de kleinere, dewelke in grotere mate werden binnengebracht.

Volgens aanvoer waren de kabeljauws en de gulsoorten maar matig in prijs, wat wel enigszins verwonderde, daar de grote hoeveelheden kleinere gulsoorten waren en de prijzen dan ook aan de lage kant. De wijtingsoorten schommelden tussen de 5 en de 8 fr het kg. Voor de haaien en de zeehonden werden mooie prijzen geboekt. Roggevis bracht verwachte hoge prijzen, vooral de grotere roggevis bracht verwachte hoge prijzen, vooral de grotere soorten waren in trek, de kleinere soorten schommelden tussen de 8 en de 12 fr. voor de katrog en de halve-mans.

De opbrengsten : Van 11.640 voor de 558 tot 88.540 voor de 400, van 68.100 voor de 531 tot 92.560 voor de 599. De grotere slag van schepen : van 54.960 voor de 424 tot 183.550 voor de Z. 542 en van 101.000 voor de Z. 411 tot 149.040 voor de Z. 592.

WOENSDAGMARKT

Praktisch alle vissoorten waren duurder, alhoewel aangestipt moet worden dat de aanvoer merkelijk lager was dan op de maandagmarkt. Vooral de tongsoorten waren in prijs gestegen, de grote van 57 tot 68 fr, de middenslag van 56 tot 59 en de kleinste slag van 52 tot 58 fr. De tarbot en grietsoorten waren iets in prijs gedaald wat wel enige verwondering gaf. Voor de overgrote meerderheid van de platvissoorten, waren de prijzen gerezen, van 12 tot 15 fr. in afname voor de grote en van 4 tot 8 voor de kleinere.

Vrij grote hoeveelheden kabeljauws en gulsoorten aan de afslag, praktisch allemaal afkomstig van de Z. 572. De prijzen door elkaar schommelden tussen de 14 en de 19 fr De kleinere soorten brachten van 2,40 tot 7 fr op. Van de schelvis en de totten waren deze eerste het best in trek, van 7 tot 14 fr. Een partij koolvis bracht 7 fr het kg op. Roggevissoorten werden niet aangeboden.

De opbrengsten : Van 73.300 voor de 540 tot 82.060 voor de Z. 500 van de Kreeftenput. De Noord, van 42.460 voor de 596 tot 256.900 voor de 572 en van 21.290 voor de 240 tot 179.600 voor de Z. 503.

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.587 «Alca-Terda» van schipper E. Vandierendonck was Zeebrugge uitgevaren ter bestemming grond 202. Aldaar is het vaartuig vastgeslagen en bij pogingen om los te komen is de bakboordkorretouw in de schroef geslagen. Radiotelefonisch kwam men in kontakt met de Z.509 «Telstar», die het vaartuig naar Zeebrugge opsleepte.

— Na een tijdje de visserij bedreven te hebben op grond 205 werd deze door de Z.431 «Judith» van schipper A. Depaepe verlegd naar grond 209. Men kwam toen in radiokontakt met de Z.419 «Dolfijn» van schipper Maurice Fletzer, die last had met een defekte starter. De opsleping werd uitgevoerd naar Zeebrugge.

— De Z.560 «Viking» van schipper L. Van Dierendonck diende naar Zeebrugge opgesleept door de staatssleepboot «Zeetijger». Bij het inhalen van de korre op grond 102 is de bakboordkuil in de schroef terecht gekomen. Aan de vuurtoren werd de sleep door de Z.112 «Bertha-Line» van schipper L. Fonteyne overgenomen.

— De Z.570 «Zephyr» van schipper Frans Depaepe diende opgesleept door de Z.112 «Bertha-Line». Het vaartuig had Oostende verlaten voor visgrond 204, toen het onderweg water op de cilinderkop van de motor kreeg. Naderhand viel de motor stil. De reder werd daarvan telefonisch verwittigd die voor sleephulp zorgde naar Zeebrugge.

— De Z.553 «Noordster» van schipper Triphon Desmidt was Zeebrugge uitgevaren ter visserij op grond 102. Men kwam radiotelefonisch in kontakt met de Z.538 «Juliana» van schipper R. Degroote die om sleephulp vroeg. De automatische koppeling tussen het vliegwiel en de koppeling was gebroken.

— De Z.542 «Angelus» van schipper François Devooght sleepte de Z.112 «Bertha-Line» van schipper L Fonteyne op. De Z.542 was uitgevaren ter visserij op 209 toen het in radiokontakt kwam met de Z.112 die op 104 lag. Het had een harde slag op het achterschip gekregen, vermoedelijk wegens het stoten op een onderwater zittend voorwerp Veiligheidshalve werd de thuisreis aangevat.

— De Z.573 «La Paloma» van schipper Maurice Degroote kreeg op grond 307 een harde slag op het achterschip. Bij een eerste onderzoek werd geen schade vastgesteld doch later bemerkte men dat er olieverlies was aan de keerkoppeling, terwijl enkele bouten van de stoel er van losgekomen woren. De visserij kon verder bedreven worden.

Z.494 «LUCKY STAR» IN DE VAART TE ZEEBRUGGE

Op half oogst had in de vissershaven te Zeebrugge de doopplechtigheid plaats van de jongste aanwinst van de lokale vissersvloot. Deze eenheid de veertigste die gebouwd werd op de Scheepswerf De Graeve te Zeebrugge, is voor reder Bernard Willemkens, Vissersstraat 124 te Zeebrugge.

In een vorige uitgave brachten we reeds uitvoerig verslag over deze hoofdzakelijk voor garnaalvangst gebouwde bokker, die evenwel ook de visvangst kan bedrijven. Het schip werd, praktisch volledig afgewerkt op de helling der scheepswerf, tewatergelaten op 4-7-67. Het komt in vervanging van de Z.401 «Marie-Rita» die op 17-1-1967 verkocht werd aan reder Lucien Bogaert te Oostende. Thans vaart het onder de kenletters O.401 «Zeezwaluw»

Dit nieuw vaartuig van 17 m lengte op 5,30 m breedte, heeft een brutotonnemaat van 38 ton en wordt voortgestuwd door een Mercedezmotor van 145 PK. Er zijn opslagtanks van 8.000 liter mazout, 600 l. smeerolie en 2500 liter drinkbaar water. Het visruim is onderverdeeld in 6 bakken met een totale inhoud van ongeveer 230 bennen

De doopplechtigheid had plaats in aanwezigheid van vismijnbestuurder Millet, de hh. Vandenberghe en De Roose, schepen Decoster van Heist en werd voltrokken door E.H. Schoenmakers, pastoor van Zeebrugge, die E.H. Steyaert, de voormalige onderpastoor alhier, verving, onverwacht belet zijnde. Peter was Scheepsbouwer Leon De Graeve terwijl zijn echtgenote het meterschap aanvaard had.

Zoals we reeds schreven, is dit zeer modern garnaalvissersvaartuig een nieuw staaltje van grote vakmanschap der scheepswerf Degraeve

De bemanning van dit vaartuig bestaat uit schipper-reder-motorist Bernard Willemkens, die beslist fier mag zijn op zijn flink vaartuig, matrozen Joseph Martony en René Demunter en lichtmatroos Johan Willemkens.



De prachtige hekbokker tijdens een korte proefvaart



Eengelukkige reder, omringd door familie, de bemanning en scheepsbouwer Degraeve.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oost.	Zeebr.	Oost.	Zeebr.	Oost.	Zeebr.	Nieuwpoort	
	14-8-1967	14-8-1967	15-8-1967	15-8-1967	16-8-1967	15-8-1967	14-8-1967	16-8-1967
Tong groot (1 à 2 st/kg)	62.—66.—	54.—64.—	.....	.....	66.—68.80	62.—68.—	56.— ——	62.— ——
bloks (3 st/kg)	55.80-59.—	48.—52.—	.....	.....	.....	57.—58.—	52.— ——	65.— ——
fruit (4 st/kg)	51.40-53.40	47.—52.—	.....	.....	52.40- ——	56.—59.—	50.— ——	64.— ——
schone kleine (5 st/kg)	54.—55.60	52.—56.—	.....	.....	54.40- ——	56.—58.—	48.— ——	65.— ——
kleine (6 st/kg)	55.20-55.60	54.—58.—	.....	.....	59.40- ——	56.—58.—	43.— ——	62.— ——
slips (alleen zeebr.)	.....	52.—55.—	.....	.....	.....	52.—54.—	.....	.....
Tarbot groot (1 - 2 - 3)	79.— ——	69.—81.—	.....	.....	88.— ——	72.—79.—	75.— ——	.....
middel (1 - 2 - 3)	68.— ——	33.—52.—	.....	.....	.....	36.—65.—	60.— ——	80.— ——
klein (1 - 2 - 3)	.....	26.—31.—	.....	.....	.....	28.—31.—	40.— ——	.....
Griet groot (1 - 2 - 3)	.....	41.—48.—	.....	.....	.....	28.—36.—	44.— ——	58.— ——
middel (1 - 2 - 3)	.....	26.—40.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1 - 2 - 3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1 - 2 - 3)	18.—18.—	9.—13.—	.....	.....	18.20- ——	12.—14.—	8.— ——	19.— ——
Gr. iek (1 - 2 - 3)	12.—13.—	7.—11.—	.....	.....	12.—13.40	13.—15.—	8.— ——	16.— ——
kl. iek (midden plad) (1)	12.—14.—	7.—17.—	.....	.....	9.— ——	13.—15.—	4.— 6.—	8.—10.—
Iek 3e sl. (deelvis) (1 - 2)	13.—13.50	4.— 6.—	.....	.....	8.— ——	6.— 8.—	.....	.....
platjes (meyres) (1 - 2)	5.— 6.40	4.— 6.—	.....	.....	4.20- 6.40	4.— 5.—	.....	.....
Schelvis groot (1 - 2)	11.20-16.40	.....	.....	.....	8.—12.—	7.—14.—	.....	.....
middel (1)	9.80- ——	.....	.....	.....	7.— ——	.....	.....	.....
klein (1 - 2)	3.60- 7.60	.....	.....	.....	4.40- 6.—	2.40- 6.—	.....	.....
Heek groot (1)	.....	.....	.....	.....	35.40-38.—	.....	.....	.....
Middel (1)	.....	.....	.....	.....	18.—24.—	.....	.....	.....
klein (1)	.....	.....	.....	.....	5.— 98.0	.....	.....	.....
Rog (1)	15.—22.—	.....	.....	.....	12.—23.—	.....	.....	.....
Keilrog (1 - 2 - 3)	.....	.....	.....	.....	26.—28.60	.....	.....	.....
Rog (2 - 3)	.....	14.—16.—	.....	.....	.....	.....	14.— ——	24.— ——
Tilten (2 - 3)	.....	14.—15.—	.....	.....	.....	.....	12.— ——	24.— ——
Scherpstaart (2 - 3)	.....	13.—16.—	.....	.....	.....	.....	10.— ——	16.— ——
Halve mans (2 - 3)	.....	11.—12.—	.....	.....	.....	.....	9.— ——	.....
Teelt (2)	.....	10.—12.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	8.— 9.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw (1 - 2 - 3)	8.80-17.80	22.— ——	.....	.....	8.60-20.80	18.—19.—	.....	.....
Gul groot (1 - 2 - 3)	3.60-11.80	11.—18.—	.....	.....	3.60-14.—	14.—17.—	22.— ——	28.— ——
Gul klein (2)	.....	4.— 6.—	.....	.....	.....	2.60- 7.—	.....	.....
Hozemondhamme (1)	62.— ——	.....	.....	.....	40.—62.80	.....	.....	.....
Wijting groot (1 - 2 - 3)	4.40-12.—	6.— 8.—	.....	.....	4.40- 9.40	8.— 9.—	6.— ——	6.— 8.—
klein (1 - 2 - 3)	.....	5.— 6.—	.....	.....	.....	5.— 6.—	3.— 4.—	3.— 4.—
Schar (1 - 2 - 3)	.....	.....	.....	.....	.....	3.— 6.—	4.—10.—	8.—14.—
Steenschol (1 - 2)	10.40-26.—	9.—12.—	.....	.....	11.—19.80	.....	.....	.....
Zeehaai (1 - 3)	4.60-11.60	7.—12.—	.....	.....	9.60-12.—	12.—13.—	12.— ——	11.—12.—
Hondshaai (1)	.....	.....	.....	.....	8.40-10.40	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1 - 2 - 3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	6.— 7.—	.....	.....	.....	6.80- 7.60	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	13.60-26.—	.....	.....	.....	30.— ——	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1 - 2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng (1 - 2)	.....	.....	.....	.....	6.60- ——	.....	.....	.....
Schartong (1)	15.20-32.—	.....	.....	.....	13.—34.—	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	5.80- 7.—	.....	.....	.....	7.20- 7.96	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	41.— ——	.....	.....	.....
Steenholk (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1 - 2)	.....	.....	.....	.....	10.—10.20	7.— ——	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	.....	.....	.....	.....	8.—13.60	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2 - 3)	.....	10.—11.—	.....	.....	.....	.....	12.— ——	.....
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon .Roob.) (1-2-3)	.....	8.— 8.—	.....	.....	6.60-17.—	5.—10.—	.....	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	4.— 6.—	.....	.....	.....	3.80- ——	2.40- 4.—	3.—10.—	6.— ——
Rode knorhaan (1 - 2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

LEEST „HET VISSERIJBLAD"

DE N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

vervolg van blz 4

lijke toestellen, die het leven aan boord aangenaam maken : namelijk een roestvrij stalen pompsteen, een ijskast, een gasstel. Het koud en warm water wordt onder druk geleverd door een hydrofoorgroep in de motorkamer opgesteld. Een waterverwarmer zorgt voor het warm water in de keuken en de douchecel.

De stuurhut biedt een panoramisch uitzicht aan de stuurman en dit dank zij de vele ramen in aluminiumuitvoering met Securitglas.

De verschillende bedieningshandels en de talrijke navigatieapparaten maken van de stuurhut een echte «cockpit».

VISUITRUSTING

De geïnstalleerde vislier is een viertrommellier type M107B, geleverd door de firma MAASKANT uit Bruinisse.

Op de twee middenste trommels liggen de vislijnen van ø 22 m, 300 vadem lang en de twee buitenste trommels dienen om de bokken te toppen. Elke trommel heeft een gekombineerde handel die de rem en de friktiekoppeling bedient. De vier handels staan achteraan opgesteld in de stuurhut op een goed bereikbare plaats. De trommels zijn zichtbaar vanuit de stuurhut, dank zij verschillende kijkgaten met doorschijnende perspex-bekleding.

De vislier wordt op de klassieke manier aangedreven door de hoofdmotor, met een platte riem en kettingoverbrenging. Het in- en uitschakelen gebeurt met een spanrol, pneumatisch bedienbaar met 'n handel in de stuurhut.

Een soliede tweepootmast staat achter de stuurhut opgesteld. De twee driehoekige visbomen in dikwandige pijp uitgevoerd staan scharnierend opgesteld op de verschansing. Achter de bak zijn op het hoofddek de voorgalgen geplaatst om aan beide zijden van het schip de plankenvisserij te kunnen beoefenen. Op het achterdek werd een stalen portiek gebouwd, waarover de vislijnen naar de bokken lopen op manshoogte boven dek. Dezelfde partiek doet dienst als achtergalg bij de plankenvisserij.

Drie korrestokken met korijzers werden aan boord geleverd, waarvan één stel als reservemateriaal.

In het visruim werden plastieken visplanken gebruikt, die praktisch geen onderhou dmeer vragen. De wanden en het dek zijn geïsoleerd met een dikke laag polyurethaanschuim.

VOORTSTUWINGS-INSTALLATIE

Door de firma C. DECLOEDT en Zoon uit Oostende werd een BAUDOUIN scheepsdieselmotor, type D.8.M.88 met koppeling-reductor 1/4 en verstelbare schroef geleverd.

Deze hoofdmotor is een viertaktmotor met acht cilinders in «V» en een continuvermogen van 400 PK bij 1250 t/min. Iedere cilinder is gevoed met een individuele brandstofpomp. De motor start met perslucht en de uitlaatkollektoren zijn watergekoeld. De reduktiekoppeling en de regulator zijn op afstand bediend vanuit de brug. De spoedregeling van de schroef gebeurt met een hydraulisch regelmechanisme dat eveneens in de brug is opgesteld. Deze regeling van de spoed is uiterst geschikt voor vissersvaartuigen aangezien deze schepen wisselend grote snelheden en grote trekkrachtten moeten kunnen opleveren. Met een verstelbare schroef kunnen deze resultaten bereikt worden, aangezien de spoed steeds kan aangepast worden om in alle dienstvoorwaarden het maximaal vermogen van de schroef te benutten.



De Z.429 « Kon Tiki » van reder Alidoor Cogghe, ligt aan de kade voor afwerking en motorisatie Deze treiler komt in september in de vaart

De «Girona» is uitgerust met een dieselmotor BAUDOUIN type DV.8.M.88 met een continuvermogen van 400 PK bij 1250 t/min. geleverd door de firma C. DECLOEDT en Zoon uit Oostende.

De geïnstalleerde viertrommellier is van het type M107B, en werd geleverd door de firma MAASKANT uit Bruinisse (Nederland).

HULPGROEP

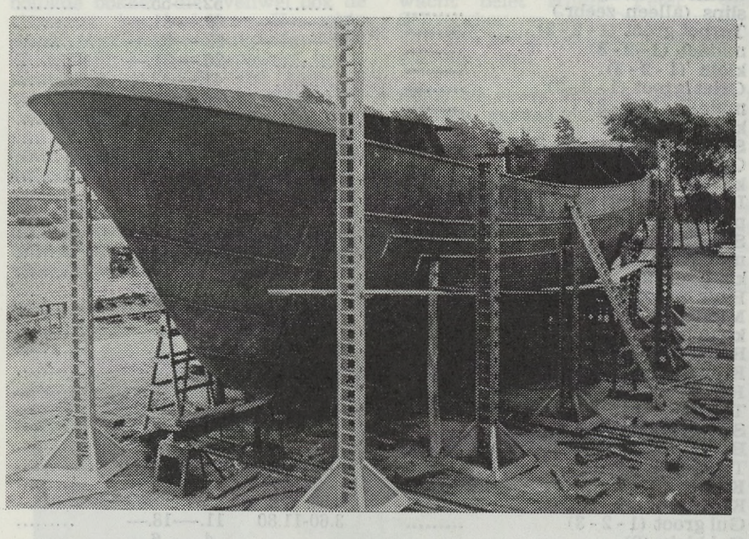
In de motorkamer staat een hulpgroep opgesteld bestaande uit een luchtgekoelde stationaire dieselmotor van 20 PK voor de aandrijving van een dynamo van 10 KW, een dienstpomp van 30 m3/u. en een luchtkompressor van 7m3/u. vrij aangezogen lucht en een werkdruk van 30 kg/cm2.

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

De gehele elektrische installatie werd uitgevoerd door de SATURNUS ELECTRONICS, afdeling van de scheepswerf.

Een tweetal HANSA-dynamos van 10 KW door de werf bij S.C.A.P. besteld, leveren de nodige 110 V gelijkstroom. De plaatstalen schakelborden van moderne vormgeving staan opgesteld in de motorkamer en stuurhut. De roodkoperen navigatielichten werden meegeleverd.

Het achterdek wordt verlicht door zes schijnwerpers ø 200 mm., opgesteld op de stuurhut en achterportiek.



De Z.502 « Regina », een 28 m. kombinatiekotter in aanbouw voor de rederij Boterman en Lijcke, die in december in de vaart komt

NAVIGATIE-APPARATUUR

In de stuurhut werden de volgende navigatietoestellen opgesteld : hoofdzender-ontvanger M.T.R. 150, hulpzender-ontvanger ER 30 W, dieptemeter Behn, Radar RD 1410, Decca-Plotter DM K5.

CENTRALE VERWARMING

In de motorkamer werd een ketel geplaatst die de nodige kalorieën levert voor het opwarmen van de hoofdmotor en van de radiatoren opgesteld in de stuurhut en in het bemanningsverblijf.

STUURWERKING

Een perfekte besturing werd verwezenlijkt dank zij een handhydraulische stuurmachine met een elektrische roerstandaanwijzer in de stuurhut.

x x x

Tijdens ons bezoek aan de werf sloegen wij een praatje met reder Arthur Calcoen, met zijn zoon Roger (schipper), met Rony Ackerman (motorist) en met de ganse bemanning. Allen waren opgetogen over het nieuwe vaartuig. Wij brachten ook een bezoek aan mevrouw Calcoen, die eten aan het koken was in de klantenbungalow van de werf. «Ik ben met Arthur vanuit Nieuwpoort naar de werf meegekomen», zegt ze ons ,«en het is een soort vakantie geworden, vooral met het

(Vervolg blz. 11)

zonnige weer dat wij hebben gekend. In de bungalow beschikken wij over een ruime living, twee slaapkamers, keuken en W.C., over stromend water, televisie en alle konfort. Mijn kleinzoon Gino is met ons meegekomen. Hij is in de wolken...»

Wij spraken ook met reder Alidoor Cogge uit Zeebrugge, wiens KON-TIKI binnen enkele weken eveneens klaar komt, en wij inspekteerden de in opbouw zijnde kombinatiekotter van 28 m. van de rederij Boterman & Lycke uit Heist... In de tekenkamer mochten wij een vluchtige blik slaan op de plannen van een revolutionaire hekbokker, die uitgerust wordt met drie bokken en aangedreven met een dieselmotor van 700 PK. Dit schip is in bestelling maar... meer erover konden wij niet vernemen. Wij hebben echter de indruk dat geïnteresseerde reders er goed aan doen zich door de werf volledig over deze nieuwigheid te laten inlichten.

Een prettige ervaring rijker keerden wij naar Oostende terug. Wij deden met moeite één uur over de afstand tussen de kust en de werf...

BREVETTEN, DIPLOMA'S EN VERGUNNINGEN

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958 worden de data van de examens tot verwering van de brevetten en diploma's in de koopvaardij en de zeevisserij vastgesteld als volgt :

Hogere zeevaartschool, Antwerpen :

Op 11 september 1967 :
Examen van aspirant-officier ter lange omvaart.
Op 18 september 1967 :
a) Examen van officier-werktuigkundige 2e klasse;
b) Examen van officier-werktuigkundige 3e klasse;
c) Examen van officier-elektricien

Zeevaartschool Oostende :

Op 18 september 1967 :
a) Examen van aspirant-officier ter kustvaart;
b) Examen van eerste-luitenant ter kustvaart;
c) Examen van kapitein ter kustvaart.

HOLLANDSE MOSSELEN HEBBEN VEEL VAN HUN KWALITEIT VERLOREN

Meer en meer gaan klachten op omtrent de eens zo geroemde Hollandse mosselen.

Toen we destijds begin augustus Hollandse mosselen te eten kregen, dan waren deze de bloem van de markt. Vorig jaar en ook nu weer beantwoorden zij niet meer aan die kwaliteitsnormen van weleer. Ligt de schuld bij het Produktschap, bij de niet vrije verkoop, waardoor nog weinig zorg er aan besteed wordt ? Best mogelijk.

In elk geval, wanneer straks de vrije Deense mosselen tot het stadium van rijpheid zullen gekomen zijn, zullen ze in veel opzichten de Hollandse kwaliteit overtreffen.

DE VISLOSSERSKWESTIE

BELANGRIJKE ALGEMENE VERGADERING VAN DE REDERSCENTRALE

Zoals bekend greep op vrijdag 11 augustus jl. een bijzondere algemene vergadering van de Rederscentrale plaats onder het voorzitterschap van de h. R. BAUWENS.

Deze belangrijke vergadering werd gehouden in het lokaal Zeeman's Verlangen, op de Dr. Ed. Moreauxlaan te Oostende en werd uiteraard door een 70-tal reders bijgewoond.

Aanleiding tot de bijeenroeping van de leden in algemene vergadering, was de nieuwe looneisen vanwege de syndikaten voor wat de vislossers en vissorteerders betreft en zulks nog geen drie weken na het afsluiten van een kompromis inzake een eerste eisenprogramma tussen de vislossersbazen en de syndikaten !

Het doel van de algemene vergadering was de leden volledig in te lichten over de inhoud van de nieuwe eisen en de draagwijdte ervan, alsmede hen de gelegenheid te geven hun opinie terzake naar voren te brengen teneinde tot een gemeenschappelijke houding te komen welke de reders dienen in te nemen t.a.v. een dergelijke onverantwoorde aktie.

Tijdens de vergadering is andermaal het standpunt bevestigd, dat eenieder naar behoren voor zijn arbeid dient beloond te worden.

Dat zulks zeer zeker het geval is voor de vislossers en sorteerders zal wel niemand meer betwijfelen, zodat de nieuwe looneisen meer dan onverantwoord zijn. Dat men «steke blind» moet zijn om nu nog niet te beseffen, dat deze nieuwe «syndikale» aktie die alleen op Oostende is gericht, helemaal geen «syndikale» aktie meer is, maar een maneuver van een heel andere soort, is evenzeer waar.

Tijdens de vergadering werden tal van interessante voorstellen gedaan en gedachten en opinies naar voren gebracht die alle zullen worden bestudeerd. Dat hierbij steeds de noodzakelijkheid van een organisatie van het vislossen in zijn geheel — van reorganisatie kan men moeilijk gewagen, vermits er helemaal geen organisatie van het vislossen bestaat — voorop werd gesteld ,is duidelijk.

Na deze zeer interessante gedachtenuitwisseling verleende de algemene vergadering vervolgens volmacht aan de Raad van Beheer van de Rederscentrale om deze aangelegenheid te behartigen naar best vermogen en in de beste zin voor haar leden.

Met de vislossersbazen zullen de vraagstukken van het lossen en sorteren besproken worden, alsook de wijze van aanwerven, de betalingsvoorwaarden, de noodzakelijkheid verenigd te zijn onder een en dezelfde handelsexploitatie en het invoeren van een vereenvoudigd stelsel.

Menen deze er niet te kunnen op ingaan, dan zal het vislossen door de Rederscentrale en desnoods aan de stad Oostende in handen kunnen gegeven worden, waardoor het vislossersbedrijf voor hen die er in werken, een stabieler werkverschaffing zal worden. en minder doppers, en lonen in verhouding tot de werkelijke prestaties zullen te vinden zijn.

De leden zullen verder worden ingelicht en op de hoogte worden gebracht in een nieuwe algemene vergadering die eerstdaags zal worden bijeengeroepen.

Met de bevestiging en de overtuiging om eensgezind en gemeenschappelijk voort te werken, werd deze belangrijke vergadering besloten.

EEN YACHT SLOEG OM

Drie jonge lieden gered door Z.411

Woensdagavond rond 17 uur deed het vissersvaartuig Z.411 een nieuwe bokkenvisser, toebehorende aan Derudder Gilbert de haven van Oostende aan met drie drenkelingen aan boord van 16 tot 18 jaar.

Deze jonge lui waren met een klein yachtje 470 te De Haan te water gegaan. Tengevolge van een slecht maneuver sloeg het in volle zee om. De twee jongens en een meisje geraakten te water en konden zich nog enkel vastklampen totdat de Z.411 die zulks opgemerkt had, er snel heen vaarde en de jonge lui kon aan boord van de Z.411 brengen, vanwaar de Z.411 naar Oostende voer en zijn jonge lui op de visserskaai aan wal kon brengen.

Schipper en bemanning weigerden voor het redden van het bootje en hun opvarenden elke vergoeding.

Niettegenstaande, gaven de gelukkige ouders duizend frank beloning.

Onze hartelijke gelukwensen aan schipper en bemanning.

Het is dit seizoen de tweede maal dat deze onvoorzichtige lui moeten gered worden.

HUWELIJK

Op 2 september wordt in de Sint-Katharinakerk te Konterdam-Stene, te 10 u., het huwelijk ingezegend van Viaene Gilbert, zoon van Gilbert Viaene-Rassaert, reder van de O.49, met Yvette Vyvey, dochter van August Vyvey-Vandeberghe.

FERNAND CALIER SCHIELIJK OVERLEDEN TE ZEEBRUGGE

De kruisvaart die Fernand Calier samen met zijn echtgenote aan boord van de m.s. «Renaissance» op 17 augustus zou ondernomen hebben zal niet doorgaan. Inderdaad is de in de Zeebrugse vissersmiddens zeer gekende figuur donderdagnamiddag omstreeks 15 u. overleden. Hij had te 13.30 u. zijn woning aan de Venetiëstraat te Zeebrugge verlaten en begaf zich naar de vismijn. Plots voelde hij zich onwel worden. De inderhaast bijgeroepen dokter Goderis kon evenwel bij zijn aankomst slechts de dood vaststellen. Het stoffelijk overschot werd naar het plaatselijke dodenhuisje overgebracht.

Fernand Calier werd in de Franse kuststad Malo-les-Bains geboren op 19 augustus 1895 Amper twee jaar later verplaatste de familie zich naar Zeebrugge. Vader Calier was immers werkzaam aan de pas aangevangen werken voor de nieuwe zeehaven. Nadat hij in 1935 in het huwelijk was getreden werd hij in 1928 reder van de Z.34 «Le Marseillais» die hij afkocht van zijn vader Achteraf werd hij tevens medeëigenaar van de Z.264 die hij samen met zijn broeder Albert uitbaatte. Vier jaar geleden werd de Z.34 — die ondertussen de Z.433 was geworden — verkocht voor de pleziervaart en legde Fernand Calier meteen ook zijn aktiviteiten als reder stil. Niettemin kon men hem regelmatig in de Zeebrugse vismijn aantreffen, waar hij allerlei karweitjes opknapte.

Ons blad biedt aan de familie Calier haar deelneming aan.

TIJDSCHRIFTEN

In het juli-nummer van «De Blauwe Wimpel»», het maandblad voor Scheepvaart en Scheepsbouw in de Lage Landen, valt weer iets meer te ontdekken. De «witte vlekken» op de wereldkaart zijn bijgekleurd en de terra incognita verliest haar reputatie. De diepzee echter blijft het enorm stuk onbekende wereld. Hierover schrijft C. Redeker.

Archimedes had, alhoewel zeer lang geleden iets met kranen te maken. Nu lazen wij een instruktief artikel over de giganten in het moderne havenbedrijf.

Libera Carlier is het niet eens met het Wepster-rapport. In dit nummer neemt hij de handschoen op tegen de samensteller van dat Wepster-rapport. Zoals steeds volgen de vaste rubrieken over sleepvaart, berging, de werven, de koopvaardij, e.a.

«De Blauwe Wimpel» is verkrijgbaar bij de erkende boekhandel aan 28 fr. per nummer, ofwel rechtstreeks bij de uitgeverij De Branding Korte Winkelstraat 15, Antwerpen 1, waar ook kan ingetekend worden op 'n jaargang van 12 nummers aan 250 fr. Voor belangstellenden ligt daar tevens een gratis proefnummer klaar.

CATERPILLAR GEDEP. MERK
VERTROUWBARE SCHEEPSDIESELMOTOREN
1140 HP IN DOORLOPENDE DIENST
MET KEERKOPPELING OF MET VERSTELBARE SCHROEF
TRECO n.v. OVERIJSE - TEL. 02/57 76 10

DE VISSERIJBEURS TE HEIST

LOFWAARDIG INITIATIEF MET LEEMTEN EN TEKORTKOMINGEN

Het oprichten van de visserijbeurs te Heist .. die vorige week donderdag in tegenwoordigheid van de heer Vandemoortel, adjunkt kabinetschef van de Minister van Landbouw, door de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen plechtig werd geopend .. is op zichzelf een lofwaardig initiatief geweest waarvoor de inrichters alle lof verdienen. Ongetwijfeld hebben promotor Dezutter en zijn sekretaris Callant vele en langdurige inspanningen gedaan om hun Visserijbeurs tot een waardig en volledig geheel te doen uitgroeien. Er zijn evenwel elementen die ons overtuigen van het feit dat ook hier teveel aan improvisatie werd gedaan, met het gevolg dat de inrichters vaak niet enkel buiten het kader van een eigenlijke vakbeurs zijn gegaan maar hierdoor, en dit is ongetwijfeld een negatief punt, het doel te veel uit het oog verloren.

Het inrichten en uitbouwen van een vakbeurs die als dusdanig mag aangezien worden, vergt duizend en één beslommeringen. Dit hebben wij persoonlijk ondervonden toen wij deel uitmaakten van het inrichtend komitee dat tijdens de tweede helft van maart 1966 te Oostende een «Internationale Visserijbeurs» organiseerde. Iedereen, ook wij en onze kollega's aan de Oosthoek moeten leergeld betalen en ten slotte vergt het ondernemen van een dergelijk initiatief toch in de eerste plaats een rijke ervaring.

Het is precies daarom dat wij, in tegenstelling met sommige anderen, ons zullen onthouden van kortzichtige en volledig misplaatste afbraakpolitiek, kommentaar die overigens bij vele eksposanten als volledig misplaatst en onjuist wordt bestempeld. Het is inderdaad gebleken — op de Visserijbeurs te Heist waren wij in de gelegenheid deze ervaring op te doen — dat de Oostendse Internationale Visserijbeurs, die hoofdzakelijk was afgestemd op de techniek en wetenschap, de meeste eksposanten niet enkel een onverwacht verkoopcijfer wisten te bereiken maar tevens vruchtbare zakenrelaties werd bewerkstelligd.

En dit is toch het primordiaal doel van een vakbeurs.

NIET BUITEN HET KADER GAAN

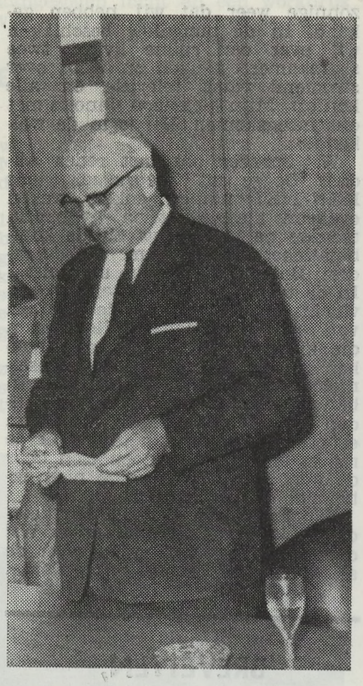
De inzet van de Visserijbeurs was het organiseren van een vakbeurs voor de visserij, die zich uitsluitend zou richten tot de distributiesektor en de verbruiker. Met dit vertrekpunt voor ogen kunnen wij moeilijk zeggen dat er vele positieve elementen voorhanden zijn om de Heistse Visserijbeurs als dusdanig te aanzien.

Het is ons opgevallen, en wij zijn niet de enige, dat vele eksposanten naar de Heistse Visserijbeurs gegaan zijn die er in feite niet thuishoren. Wij denken hier o.m. aan vertegenwoordigers van dweilen, zeemlappen, nertsenpelzen, aquariums en siervissen, geschenkenartikelen, keukenakkomodatie waarbij dan nog kip aan de spit wordt voorgesteld, strip tegen vliegen, enz.. Dit alles geeft op de duur de indruk van een Vlaamse kermis terwijl het verder ontegensprekelijk vaststaat, dat de eksposanten die er wel degelijk thuishoren een minder gunstige indruk zullen overhouden voor de toekomst.

Een tweede faktor die — alhoewel, rechtstreeks in verband staande met de visserij maar dan op een volledig ander vlak — is het opnemen van eksposanten die zich uitsluitend op technisch en wetenschappelijk vlak bewegen. Wij denken hier aan het tentoonstellen van scheepsmotoren, vislieren, enz die toch enkel thuishoren op een vakbeurs zoals deze van Oostende. Deze opinie werd overigens gedeeld door vele eksposanten.

Nu kunnen wij helemaal het perspektief van de inrichters begrijpen : het kwam er naast de eigenlijke opzet van de beurs in de eerste plaats op aan de zo gevreesde financiële flop te vermijden. Dit is een faktor van enorm belang wanneer het initiatief van de private sektor uitgaat. Het komt er bijgevolg op aan te beginnen met een stevige ervaring op het vlak van het inrichten van vakbeurzen en dit gebeurt niet van vandaag op morgen.

Wat we ook niet begrijpen, is het vragen van een inkomgeld. De eksposanten betalen al veel. De bezoekers moet men aanlokken, maar niet door een entreegeld.



Minister Bertrand tijdens zijn openingsrede.

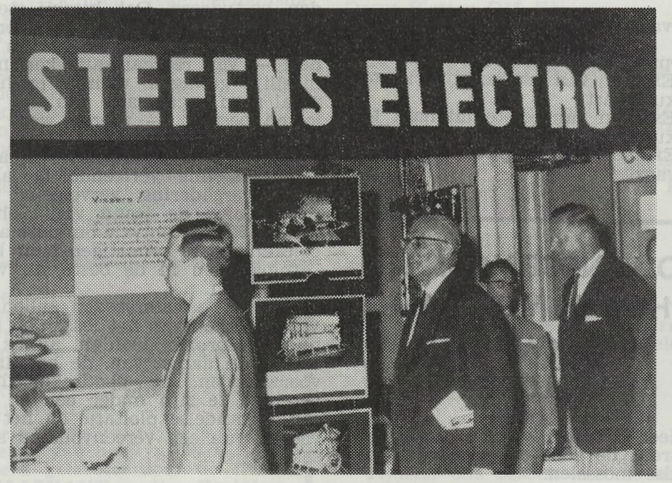
OFFICIELE OPENING DOOR MINISTER BERTRAND

De plechtige opening van de Visserijbeurs greep plaats te 15 u. door Minister Bertrand. De heer



Minister Bertrand knipt het traditionele lint — voor de gelegenheid versierd met droge totten — door in aanwezigheid van de personaliteiten.

VOORNAAM BEZOEK VOOR STEFENS ELECTRO OP DE VISSERIJBEURS TE HEIST



De vertegenwoordiger der Firma Stefens Electro verschaft uitleg aan de heer Minister Bertrand, Minister van Verkeerswezen en aan de heer Burgemeester van Heist, over de mogelijkheden van koeling en diepvries in de visserijbedrijven alsmede over de motoren.

(6066V)



De heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, toonde tijdens zijn bezoek aan de Visserijbeurs van Heist geweldig veel interesse voor de stand van de firma Matinauto, produceerders van de alombekende Maybach Mercedes Benz motoren. Deze worden aan de kust vertegenwoordigd door de firma Van Wulpen en Bisschop.

(6064V)

Heger, Minister van Landbouw, was vertegenwoordigd door zijn adjunkt kabinetschef de h. Vandemoortele.

Het was de h. De Gheldere, burgemeester van Heist die de personaliteiten welkom heette en namens de gemeente een dankwoord richtte tot de twee departementen waarvan onze visserij afhangt.

Vervolgens kwam Minister Bertrand aan het woord, die in de eerste plaats de inrichters van deze Visserijbeurs bedankte.

De Minister ging verder :

Het is mij steeds een genoegen te mogen vaststellen dat de mensen uit de visserijwereld zelf de nodige initiatieven weten te nemen die van aard zijn de aandacht van het grote publiek te vestigen op hun zo vaak vergeten sektor en in het bijzonder op het gezonde, het aangename en het noodzakelijke van een overvloedig en gevarieerd visverbruik.

De internationale Visserijbeurs, die in maart 1966 te Oostende een welverdiend sukses heeft gekend, heeft vooral de nadruk gelegd op de technische en wetenschappelijke evolutie in de Visserij. Ik vind het wel gelukkig dat men, hier in Heist, en zulks in volle toeristisch seizoen, meer de nadruk heeft gelegd op de distributiesektor.

Nadat tal van vooruitziende en vooruitstrevende reders, met hulp en steun van de openbare diensten, alles in het werk hebben gesteld om de visserij te moderniseren om de visvangst in de best mogelijke voorwaarden te kunnen beoefenen, zowel op gebied van rendabiliteit als van veiligheid en meer komfort voor de bemanning, hebben wij inderdaad het recht te vragen dat de distributie van de visvangst zou geschieden op de meest efficiënte — op de meest hygiënische — en laten wij wel zeggen op de meest aantrekkelijke wijze.

BESTEED ZORG AAN UW VIS

De vis is een uiterst fijn voedingsprodukt, maar hij moet met zorg worden behandeld. Die zorg moet hem vergezellen van het visruim tot op de tafel van de verbruiker. Gedurende enkele jaren heb ik het geluk gehad enigermate te kunnen bijdragen tot het tot stand brengen van deze levensnoodzakelijke zorg door het invoeren en het volhouden van een politiek die voornamelijk gericht is op de verjonging van onze visserssvloot.

Een verjonging die zich geuit heeft op velerlei wijzen : efficiënter visserijtechnieken, betere bewaring van de vis, kortere reizen, ruimer logies. De kombinatie van de sloopremie met de normale werking van de wet op het scheepskrediet heeft het ons mogelijk gemaakt op dit domein zeer bevredigende resultaten te bereiken. Met de regelmaat van een klok worden aan onze kust modelvissersvaartuigen tewater gelaten... en gelukkig worden — dank zij de sloopremie — terzelfdertijd oude, verouderde en marginale schepen uit de vaart genomen.

VISSERSVLOOT MODERNISEREN WIL NIET ZEGGEN: UITBREIDEN

Het komt er inderdaad niet op aan de vissersvloot, ten koste van wat ook, de grootst mogelijke uitbreiding te geven. Integendeel, het is een maatregel van wijs beleid de vloot op een peil te houden dat rekening houdt met een realistische kijk op de moeilijkheden inzake bemanningsrekrutering en op de afzetmogelijkheden. Het is volgens mij een vaststaand feit dat de visserij tot groter bloei kan komen indien er steeds KWALITEIT aan de verbruiker wordt geleverd. Daarvoor moet onverpoosd worden geijverd. Wanneer wij dus in het vlootverslag over 1966 vaststellen dat, in de loop van dat jaar, 19 eenheden aan de visserijvloot werden toegevoegd terwijl er 33 aan onttrokken werden, hetgeen ons op een schepenaantal van 369 bracht bij de aanvang van dit jaar, moeten wij nog niet al te pessimistisch reageren. Nochtans, het is spijtig genoeg wel zó dat van deze 33 schepen er 6 zijn die door schipbreuk zijn vergaan, hetgeen aan 5 vissers het leven heeft gekost. Spijt alles blijft de visvangst op zee een harde en gevaarlijke stiel en het is dan ook de taak van de openbare instanties uiterst strenge eisen te stellen inzake veiligheid van het schip en bekwaamheid der bemanningsleden maar het is terzelfdertijd de plicht van de regering het nodige begrip op te brengen wanneer de vissers uitzonderlijke maatregelen vragen op sociaal gebied, en ik denk hier onder meer aan hun revendikaties inzake pensioenleeftijd.

Waar het schepenaantal ten aanzien van 1 januari 196 met 14 eenhedenheden verminderde, is de drijfkracht van de visserijvloot in hetzelfde jaar met 3.647 p.k. vermeerderd.

Deze verjongingskuur van onze visserij was mogelijk dank zij de toekenning van scheepskredieten waarvan het totaal bedrag, sinds het in voege treden van de wet van 23 augustus 1948, thans ongeveer 900 miljoen bedraagt, terwijl wij door het uitbetalen van sloopremies ten bedrage van 14 miljoen frank, 41 marginale vissersvaartuigen hebben vervangen door 40 splinternieuwe!

(Vervolg blz. 14)



Tijdens zijn bezoek aan de Visserijbeurs te Heist onderhield Minister Bertrand zich geruime tijd met de heer Cornelis, vertegenwoordiger van de Globus Conserverie uit Denderleeuw. Niet te verwonderen ook want Globus slaat reeds verschillende jaren de trom op gebied van haring en makreel konserven, ingelegde garnalen en mayonnaise bereidingen. De Globus-stand draagt het nummer 508 en is zeker het bezoeken waard.

(7989N—6065V)



Tijdens zijn bezoek aan de Visserijbeurs te Heist, had de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen geweldig veel interesse voor de stand van de firma Berkel, er vertegenwoordigd door haar afgevaardigde de heer A.R. Rottiers uit Gent. De firma Berkel N.V., St. Denijsstraat, 139, Vorst staat trouwens aan de top op gebied van weegtoestellen voor de visserij.

(6063V)

De Propagandavereniging voor meer Visverbruik en de Visserijbeurs te Heist

TENTOONSTELLING

De aanhoudende hevige regen, gepaard met de hevige rukwinden, hadden het volledig opslaan van de stands in de weg gestaan, zodat slechts tot gedeeltelijk uitzetten besloten werd. De stand van de visverwerkende nijverheden werd in het geheel niet opgetrokken.

De voortdurende regen had eveneens voor gevolg dat het uitleggen van de vis en versieringsmateriaal niet in de beste omstandigheden kon geschieden.

Het ijs smeltte eveneens zeer vlug ingevolge de regen, zodat reeds in de vroege namiddag de standjes geen al te gunstige aanblik meer hadden. Daar was nu eenmaal niets aan te doen.

Toch genoten de bezoekers van de tentoonstelling en wekten de verschillende vissoorten een grote belangstelling.

PRIJSKAMP

Deze genoot zoals steeds een grote belangstelling van de bezoekers. Het juiste gewicht van de kabeljauw, gewogen, bedroeg 6.860 kg, en 1.217 geldige deelnemingsformulieren werden ingediend.

Hierna volgt de uitslag van de prijskamp :

Door loting :

1. Verboven Theo, Herselt, wint 500 fr. + 2 kg verse vis.
2. Mad. Hodater-Van Dyck Elza, Zeebrugge, wint 400 fr. + 2 kg verse vis.
3. Van Campenhout Charles, Heist wint 300 fr. + 2 kg verse vis.
4. Willekens Lydia, Schoten, wint 200 fr. + 2 kg verse vis.
5. Baeyens Lucien, Lokeren, wint 100 fr. + 2 kg verse vis.

Winnen 2 kg verse vis :

6. Van Baarde Dirk, Borgerhout.
7. Loobuyck Robert, Moelingen.
8. Peeters Suzanne, Hoboken.
9. Huysmans Leon.
10. Verhaeghen Edmond, Antwerpen
11. Wed. Coreman-Van Dingenen, Hoboken.
12. Verweyen Pol, Achel
13. Demedts Alfons, Moerzeke-Kastel
14. Dekeersmacker Anna, Wilrijk
15. Vandenbergh Regina, Wenduine
16. Vandenplan Marie-Louise, St.-Lambrechts-Woluwe
17. Verhaeghe Roberet, Antwerpen
18. Vanderheggen Hilda, Bellegem
19. Van Oers Bruno, Antwerpen
20. Debisschop Christian, Wenduine

DE VISSERIJBEURS TE HEIST

(Vervolg van blz. 13)

Wanneer wij dan de balans opmaken van hetgeen wij mogen beschouwen als de «aanbrengsektor» van de visserij, hebben wij reden tot een zeker voorzichtig optimisme.

SAMENWERKING NODIG

Ik zeg wel «voorzichtig», want het bedrijf als dusdanig heeft met zoveel wisselvallige faktoren af te rekenen — en mijn Kollega van Landbouw weet hiervan het best mee te spreken — dat het pronostikeren van een gunstige evolutie in de visserij steeds als roekeloosheid mag worden aanzien. Al wat wij kunnen doen, zowel de mensen uit het bedrijf als de openbare diensten, is eendrachtig samenwerken tot een verder doorgedreven rationele uitbouw van deze sektor.

Wat de distributiesektor betreft, wel, deze schijnt bijzonder te worden belicht in deze Visserijbeurs. Per slot van rekening vinden wij hier het determinerende aspekt van het totale bedrijf : HET IS DE VERBRUIKER DIE ZAL BEPALEN OF DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ LEEFBAAR IS OF NIET. Het is ook daarom dat ik initiatieven als deze van harte toejuich. DE VISSERIJ HEEFT ALLES TE WINNEN BIJ EEN GOEDE SAMENWERKING TUSSEN ALLE BELANGHEBBENDEN EN BIJ EEN VERANTWOORDE «KOMMUNIKATIE» aan de bevolking van hetgeen ze te bieden heeft.

Ik feliciteer dan ook zeer hartelijk de promotors van deze Visserijbeurs van Heist, die ik meteen voor geopend verklaar.

Tot slot van dit officieel gedeelte bracht de Minister dan nog een bezoek aan de stands.

's avonds te 8 uur in het publiek

SPREIDING

Provincie Antwerpen :

Antwerpen	65
Deurne	29
Mortsel	19
Borgerhout	25
Kontich	4
Wilrijk	14
Merksem	13
Mechelen	22
Muizen	2
Berchem	12
Hoboken	18
Edegem	1
Duffel	5
Geel	12
Oelegem	1
Kapellen	2
Schoten	18
Beerse	2
Schilde	3
Vorselaar	2
Brasschaat	1
Ekeren	9
Kessel	1
Oostmalle	2
Turnhout	10
Hingene	1
Mol	6
Putte	3
Bornem	6
Blaasveld	3
Niel	5
Lier	3
Boom	3
Herentals	3
Wommelgem	1
Broechem	3
Dessel	1
Herselt	1
Kessel	1
Rumst	1
Heist o/d Berg	4

Provincie Limburg :

Rekem	1
Meeswijk	1
Maaseik	1
Winterslag	4
Beringen	2
Neerpelt	2
Moelingen	2
Achel	6
Eisden	4
Hasselt	2
Leopoldsburg	2

Provincie West-Vlaanderen :

Heist	378
Wenduine	8
Oostende	20
Zeebrugge	23
Knokke	29
Dudzele	2
Kortemark	2
Wingene	1
Deerlijk	3
Brugge	18
Kuurne	2
Kortrijk	9
Wielsbeke	2
Dadizele	4
Torhout	2
Ardooie	1
Roeselare	2
Zwevegem	2
Pittem	3
Lissewege	3
Blankenberge	2
Bellegem	4
Hulste	4

Provincie Oost-Vlaanderen :

Buggenhout	28
Beveren-W.	13
Oudenaarde	4
Wetteren	4
Ruien	2
Drongen	2
Hamme	2
St.-Niklaas	2
Zelzate	2
St.-Amandsb.	2
Waarschoot	2
Gent	25
Gentbrugge	7
Aalst	16
Merelbeke	7
Waasmunster	2
Lebbeke	4
St.-Gilli-Dendermonde	2
Ninove	1
Erembodegem	3
Zele	6
Lokeren	4
Geraardsb'gen	1
Munkzwalm	1
Moerzeke-Kastel	6
Serskamp	2
Denderleeuw	3
Eke	2
Adegem	2
Lovendegem	3
Ledeberg	3

Provincie Brabant :

St.-Pieters-Leeuw	1
Machelen	2
Teralfene	1
Landen	4
Vilvoorde	2
Langdorp	3
Heverlee	5
Berchem St.-Agathe	10
Leuven	5
Brussel + aggl.	87
Tienen	8
Kessel-Lo	6
Everberg	2
Dilbeek	1
Wezembeek-Oppem	5
Wolvertem	2
Wemmel	3
Zoutleeuw	2
Wilsele	2
Kortenberg	2
Groot-Bijgaarden	1
Opwijk	2
Vertrijk-Boutersem	2
Pellenberg	2
Wommersom	1

Provincie Henegouwen :

Cuesmes	1
Baudour	1
Chatelneau	5
Soignies	1

Provincie Luik :

Tilleur	1
Dalhem	1
Wandre	1
Waremme	2
Chênee	2
Ensival	2
Hognoul	1
Liège	1

Povincie Namen :

Gembloux	2

Buitenland :

Groot-Brittannië :

Louth	2
Cumberland	1

Duitsland :

B.S.D.	1

Zwitserland :

Dulliken	1

Nederland :

Roermond	1

Frankrijk :

Neuilly s/Seine	1
Franconville	1

LEERRIJKE GESPREKSDAG OVER REDERSPROBLEMEN

In het kader van de Visserijbeurs te Heist, greep woensdag jl. een zeer leerzame gespreksdag plaats onder het voorzitterschap van de heer Hovart uit Oostende. Verschillende problemen die rechtstreeks de redersmiddens aanbelangen, werden aldaar besproken ; aldus werd de aandacht besteed aan volgende punten : Is de huidige afslag aangepast aan de tijd ? Menselijke problemen in verband met de bokkenvisserij ? Opzoeken van nieuwe visserijgronden en tenslotte hoe de kwaliteit te bevorderen ? Nopens de inhoud van deze gesprekken komen wij uitvoerig terug in ons nummer van volgende week.

NEDERLAND

Markt IJmuiden

In IJmuiden voerden DONDERDAG 12 schepen aan 1000 kisten vis, 12000 kg tong, 360 stuks kabeljauw. Er waren 13 kisten schelvis, 65 wijting, 120 gul en kabeljauw, 100 haring, 813 kleine haring, 42 kleine makreel, 380 schol, 5 tarbot, 75 varia. In Katwijk was de aanvoer 1085 kantjes haring en tien kantjes makreel. De prijzen per kantje waren voor maatjesharing klein 104-122, volle harring 80-84, steurharing 67.60-70.20, makreel 39-41. In Scheveningen was de aanvoer 50 gul, 70 wijting, 400 schol, 8000 kg tong. Er waren twee trawloggers aan de markt, de SCH.9 met f 4270, en de SCH.9 met f 1000. Verder 31 kustvissers met f 87.950 aan verse vis. De aanvoer van gezouten haring was 1640 kantjes. Notering per kantje: maatjesharing jong klein 90-120, jong groot 78-84, steurharing 63-70.

Besommingen van woensdag in IJmuiden : KW73 f 4500, KW.152 f 7490, KW.102 f 1450, KW.15 f 11.310, KW.67 f 10610.

VRIJDAG voerden in IJmuiden 28 schepen aan 5380 kisten vis, waarvan 430 schelvis, 450 wijting, 180 gul en kabeljauw, 610 kleine gul, 330 koolvis, 300 haring, 1400 kleine haring, 1700 spanharing, 340 makreel, 1300 kleine makreel, 490 schol, 10 tarbot, 140 varia, 23500 kg tong en 250 stuks kabeljauw.

In Katwijk was de aanvoer 984 kantjes haring en een kantje makreel. De prijzen per kantje waren in guldens voor maatjes klein 110-131, maatjes groot 82-84, volle haring 81-84, makreel 41. Scheveningen had een aanvoer van 200 wijting, 140 kleine wijting, 100 gul en kabeljauw, 460 kleine haring, 650 schol, 9000 kg tong. De trawloggers SCH.248 en 249 besomden respektievelijk f 6600 en f 7860. Er waren 17 kustvissers met f 68000 aan verse vis. Er werden 1360 kantjes gezouten haring aangevoerd. Per kantje was de notering: maatjesharing jong, klein f 90 f 120, maatjes jong, groot f 79 - f 84.

In Scheveningen zorgden ZATERDAG 12 kustvissers voor f 66.550 aan verse vis. De trawllogger SCH.15 besomde f 12500, de SCH.33 f 14125 en de SCH.60 f 10800. Er waren 15000 kg tong, 300 schol, 250 gul en kabeljauw, 160 wijting en 1500 premiekisten verse haring.

Besommingen in IJmuiden : donderdag KW141 f 19100, KW.109 f 2030; KW.177 f 900; KW.179 f 1340

Vrijdag : GG.312 f 8900; KW.145 f 8220; KW.195 f 5570; KW.109 f 330; VL.142 f. 7710.

In IJmuiden zorgden MAANDAG 72 schepen voor 8090 kisten vis, waarvan 610 schelvis, 1500 wijting, 530 kleine wijting, 40 gul en kabeljauw, 2130 kleine gul, 380 koolvis, 25 haring, 1350 kleine haring, 440 makreel, 390 kleine makreel, 1530 schol, 40 tarbot, 474 varia, 46000 kg tong, 1620 stuks stijve kabeljauw.

In Katwijk was de aanvoer 904 kantjes haring en 3 kantjes makreel. Per kantje werd betaald : maatjes 103-127, volle haring 86-83.40, steurharing 63.10-67.60, makreel 39.

In Scheveningen was de aanvoer 30 kisten schelvis, 300 wijting, 250 gul en kabeljauw, 1400 kleine haring, 30 kleine makreel, 700 makreel, 50 schol, 1000 kg tong.

Besommingen in IJmuiden :
KW.114 f 6340; KW.162 f 6370;
KW.103 f 6310; KW193 f 5210 ;
KW134 f 5230; KW146 f 5100 ;
KW172 f 5300 ; KW108 f 5070 ;
KW30 f 6180 ; KW200 f 4460 ;
KW137 f 5230 ; KW12 f 3320 ;
KW148 f 3460 ; KW226 f 4900 ;
KW26 f 4250 ; KW217 f 9980 ;
KW202 f 2430 ; KW206 f 8330 ;
KW206 f 8330 ; KW205 f 5560 ;
KW225 f 6000 ; KW173 f 4990 ;
KW63 f 5440 ; KW136 f 4840 ;
KW127 f 4260 ; KW183 f 4760 ;
KW156 f 7060 ; KW98 f 4100 ;
KW178 f 4790 ; KW3 f 1810 ;
KW79 f 4060 ; KW166 f 6250 ;
KW59 f 2880 ; KW92 f 4150 ;
KW116 f 3780 ; KW119 f 6010 ;
KW110 f 5200 ; KW40 f 3650 ;
KW70 f 2920 ; KW96 f 3880 ;
KW100 f 6340 ; KW204 f 1560 ;
KW17 f 3200 ; KW105 f 3150 ;
KW220 f 2420 ; KW149 f 530 ;
KW167 en IJM211 f 10480; IJM45 f 5060; IJM73 f 3620.

DINSDAG voerden in IJmuiden 18 schepen 3100 kisten vis aan, waarvan 35 schelvis, 980 wijting, 170 gul en kabeljauw, 1140 kleine gul, 50 koolvis, 60 haring, 1600 kleine haring, 18 makreel, 7 kleine makreel; 290 schol, 9 tarbot, 198 varia, 7500 kg tong en 850 stuks kabeljauw.

WOENSDAG zorgden in IJmuiden 6 schepen voor een aanvoer van 630 kisten vis, waarvan vijf schelvis, 170 wijting, 100 kleine wijting, 240 gul en kabeljauw, 15 haring, 375 kleine haring, 60 kleine makreel, 115 schol, 5 tarbot, 40 varia, 200 stuks kabeljauw en 3700 kg tong.

In Katwijk was de aanvoer 587 kantjes haring. De prijzen waren in guldens voor maatjesharing 113-127, volle haring 77.90-85.10, steurharing 63.80-68.80. In Scheveningen was de aanvoer 80 schol, 15 varia en 1500 kg tong.

Besommingen van dinsdag in IJmuiden : KW212 f 8990; KW221 f 8550; KW196 f 7180; KW54 f 3710; KW87 f 870; KW165 f 13280; VL.103 f 2321.

WEER OESTERKWEEK

De initiatieven van een aantal oesterkwekers in Yerseke om weer een oesterteelt te gaan vestigen op de Yersekebank — zij hebben evenals in 1962 oesterschelpen uitgezaaid — schijnen sukses te zullen hebben. De kwekers hebben het weer mee gehad, de watertemperatuur in de Oosterschelde is opgelopen tot waarden, zoals die de laatste jaren niet meer voorkwamen, temperaturen, waarin 't oesterbroed (de oesterlarven) uitstekend kunnen gedijen.

Op de uitgezaaide kollektеurs is nu oesterbroedsel gekonstateerd. Afgewacht moet nu worden hoe dit broed zich verder zal ontwikkelen Voor 1962 gaf dit slechts geringe problemen, maar toen had men dan ook met de echte Zeeuwse oesters te doen. Nu zijn het oesters uit Portugal, Noorwegen, Frankrijk of andere landen, die op de Yersekebank zijn uitgezet, om daar nog wat «Zeeuwse smaak» op te doen en wat te groeien.

PREMIE VOOR KISTENVIS WORDT WEER UITGESCHAKELD

Waarschijnlijk wordt met ingang van 18 augustus de «Verordening heffing aankoop premiekistenvis 1967» uitgeschakeld. Op die datum zal deze verordening precies 18 dagen van kracht zijn geweest. Het dagelijks bestuur van het Produktschap voor Vis en Visprodukten doet namelijk in een nota aan het bestuur het voorstel deze verordening voor onbepaalde tijd op te heffen vanwege de ernstige bezwaren die daartegen blijken te heersen bij de handel.

Volgens de verordening moet door de overheid gepremieerde vis verpakt worden in speciale kisten. De handelaars dienen een gulden per kist te betalen. Hierover bestond overeenstemming tussen de Stichting van de Nederlandse Visserij en de Visfederatie. De heffingsvorm was gekozen, omdat het niet op andere wijze mogelijk was te effektueren dat de handel aan de rederij f 1,- per premiekist zou betalen.

Hoewel voldoende tijd was gepasseerd om tegen deze verordening bezwaren in te dienen, is dit niet geeburd. Het bestuur van het Produktschap voor Vis en Visprodukten kon ervan uitgaan dat de verordening in het bedrijfsleven geen tegenstand zou ontmoeten en het besloot daarom de regeling op 31 juli in werking te doen treden.

Hierna kwam er echter een stroom van brieven los van handelaren en van konservenfabrieken. Er waren bezwaren van principiële aard, groepen handelaren wilden niet bijdragen in de kosten van het rederijbedrijf. De waardering voor de pogingen van de rederijen om de kwaliteit van de vis te verbeteren, komen reeds tot uitdrukking in een hogere prijs die de handel zou willen betalen.

Anderzijds waren er bezwaren van meer feitelijke aard, namelijk dat de handel de premiekisten niet kan gebruiken en dikwijls zelf gedwongen is de vis over te pakken in exportkisten. De heffing van f 1,- per premiekist betekent ook een verhoging van de visprijs met 4 cent per kg.

Het dagelijks bestuur van het produktschap vindt het daarom nodig, dat er nog eens deugdelijk overleg gepleegd wordt binnen alle groeperingen, en stelt dus voor de verordening op 18 augustus uit te schakelen.

REDERS,
LEEST
HET VISSERIIBLAD

BUITENLAND

MATROOS VIEL EN BRAK ZIJN NEK

De Nederlandse Raad voor de Scheepvaart heeft geen uitspraak gedaan inzake het ongeval aan boord van het vissersvaartuig «Jacoba I UK.53», waarbij twee opvarenden overboord sloegen. Eén van hen vond de dood, maar het blijkt moeilijk de juiste toedracht vast te stellen.

Op 5 mei 1966 visten de Urker boomkotters voor de kust ter hoogte van Egmond. Schipper van de UK.53 was Maarten Post, de bemanning bestond uit vijf personen. Het schip had 200 kg tong en een mand schol aan boord.

Toen de netten werden binnengehaald hoorde de schipper plotseling een gil. Zijn broer Jacob en zijn neef Klaas Johannes waren overboord geslagen. Aan bakboord staande had de schipper in de duisternis slechts een flits gezien.

Bij de windkracht 7 tot 8 moeten de twee door de boom overboord zijn gegooid, toen het schip enkele zwaren halen maakte. Jacob kwam op het net, Klaas Johannes raakte erin verward.

Na verschillende pogingen wist de schipper Klaas Johannes uit het net los te snijden en aan boord te halen. Zijn broer Jacob kon hij met de pikhaak bereiken, maar toen hij hem van het net had losgekregen slingerde het schip zodat Jacob in zee verdween. Alle opsporingen bleken vergeefs. Pas vier dagen later vond TX.33 zijn stoffelij koverschot. De nek van het slachtoffer bleek te zijn gebroken.

COMPUTER OP ZEE

Oceanografen zullen nu ter plaatse op zee, reeds de analyse van hun waarnemingen kunnen bekomen. Vorsers van Scripps Institut voor Oceanografie, die lange zeereizen maken hebben namelijk besloten een computer in te schepen. Op deze wijze hopen zij de gegevens die ze verzamelen ter plaatse te verwerken en aldus hun vorsingsvermogen te verbeteren.

De computer (een I.B.M. 1801), werd aan boord van het m/s «Thomas Washington» opgesteld en zal aangepast worden gedurende een 55-dagen kruistocht die aangevangen is op 1 augustus l.l. Dr. William Nierenberg, bestuurder bij Scripps, zegt dat het gebruik van de computer zal toelaten aan een leider midweegs in de ekspeditie te beslissen over de te volgen route. Hij meent ook dat vorsers verkiezen rechtstreeks analyse te bekomen van hun opzoekingen terwijl ze nog in een bepaald gebied vertoeven opdat ze hun bevindingen zouden kunnen interpreteren vooraleer verder te gaan.

Dr. Bruce Taft, die hoofdvorser is op de augustus-septembertocht, zegt dat de computer de volgende routine-karweien zal uitvoeren :

— Noteren van de omgeving-gegevens, inbegrepen het diepen, zeeoppervlaktetemperaturen en zoutgehalte om de 5 minuten, berekenen van windsnelheid en richting, opnemen van luchttemperatuur en vochtigheidgehalte ; Vanzelfsprekend allemaal automatisch.

— Verzamelen van gegevens voor proefnemingen bvb in kaart brengen van temperatuur, geluidssnelheid en geleidingsvermogen, of berekenen van de biologische belangrijke eigenschappen.

— Werken met navigatie-satellieten om het beste kop te maken.

Brief uit Yerseke

YERSEKE, 12-8-1967

«De felle doot, die nu geen wit (blijheid) magh zien» (Vondel). Bij onze thuiskomst gisteren vernamen we de plotselinge dood van Willem de Rooy. Een echte «zeekanter». Geboortig van Tholen (het oude stadje aan de overzijde van de Oosterschelde), maar kwam zo jong naar hier dat zijn vreemde herkomst niet uit zijn spraak viel op te maken. Hij (en ook zijn andere broers) werden echte honderd ten honderd Yersekenaars. Zij deden wat die deden en waren zelfs in meer dan één geval de voorlopers. Wie gingen eerst om mossels naar het Groninger-wad ? Wie het eerst per schip met mossels naar Roubaix, Tourcoing en Valenciennes ? Het waren Willem en zijn broers ! Nog niet zo lang geleden bezochten we hem (hij was reeds enige jaren lijdende) en bespraken die ook voor ons zo moeilijke tijden van vroeger. En nu in «goeden doen» gekomen, omringd door een lieve, zorgzame vrouw en oppassende kinderen, kwam hem «de stem des Geestes wekken, Op maak u vaardig en reis heen» (de Genestet). En zo ging Willem, 72 jaar oud, heen, betreurd door allen die hem kenden.

Wat de levering van mossels belangt en waarvan, zoals we vorige week zagen, werd geschreven in andere bladen dat die klandestien en illegaal geschiedden, schreven we toen dat van klandestien **geen sprake was.** We zouden nu de bewering van het illegale van die leveringen eens bekijken. Reeds lang **wisten wij** (en **wij niet alleen**) dat er niets tegen leveren buitenom «de Centrale», alle dure kontroleboten, waakzame bemanning en dure radarinstallatie ten spijt, te doen was. Maar niet iedereen wist of geloofde het. Vandaar zelfs **nu** nog bij velen een onbegrijpelijke aarzeling om uit de veranderde, doch werkelijke situatie, de juiste konklusie te trekken. Maar wat we nog niet wisten hoorden we gisteren. Een kweker, die zijn prima mossels van begin af (in dit seizoen) buiten om «de Centrale» aan de inleggers leverde (**aan een dikke prijs** !) kreeg op zijn verzoek aan het Kantoor (te Bergen-op-Zoom) geen kaart (misschien ?), nu nog nodig om een reis mossels te halen en naar hier te vervoeren. De man, voor wie de te halen lading bestemd was (buiten «de Centrale» om) deelde de betrokken Minister per telegram de stand van zaken mee. Enige uren later stuurde «Bergen» de kaart. Dus... is er wat illegaals aan als buiten «de Centrale» om wordt geleverd ? Als we de wanhopige wijze van verzet tegen de nieuwe gang van zaken van de zijde van vooral de voorzitter van het Produktschap zien, dan moeten we denken aan wat we eens in (menen we) «Elseviers Weekblad» lazen : «Wanneer men voor een goede zaak vecht, noemt men het volharding. Vecht men voor 'n (slechte) verloren zaak, dan noemt men het koppigheid». En we vergelijken dan de pas genoemde voorzitter met de «hoofdige boer» uit het gedicht van Staring onder die naam. Dat die man zo moeilijk met de nieuwe koers mee **kan** of **wil** menen we, althans in hoofdzaak, aan twee redenen te moeten toeschrijven. De eerste is dat hij jaren en jaren gewoon (als een dictator) praktisch alles **alleen** voor het zeggen had. Wel moest hij met een bestuur en een advies-kommissie overleg plegen en rekening houden, maar het kwam hierop neer dat zijn wil wet was. Was er nog oppositie van kwekers- of handelaarszijde, dan was die zo zwak en zo weinig doortastend, dat **zijn ja, altijd ja** werd en **zijn neen, neen.** Dan de leeftijd, de man gaat naar de zestig draaien, dan kun je zo makkelijk niet meer van koers veranderen. Vooral niet als je vroeger met niemand rekende. We raden de man aan, in zijn eigen belang, en we menen wat we zeggen : Neem uw pensioen, het is, gezien uw **fantastisch salaris,** meer dan voldoende om op uw gemak en ruim te kunnen leven en te zonnebaden aan de zoele zuiderstranden. Houd de eer aan u zelf en wacht niet af tot (hoe vaak was ondank 's werelds loon !) men zegt : Gaat ! de moor heeft zijn dienst gedaan. Middelerwijl wordt de geslagen bres in de «Centrale»-muur steeds groter. Steeds meer kwekers gaan buitenom en profiteren van deze zoveel betere prijs die ze zo kunnen bedingen voor hun goede mossels. De aanvoer is weliswaar nog niet ruim, maar dat zal wel beteren. Het spreekwoord zegt : «Als één schaap over de dam is volgen er meer». Zo ook hier. Als laatste «bindmiddel» aan «de Centrale» zou nu nog gezocht worden (naar we vernemen) naar een soort veilingsysteem. Maar wij hopen (anderen wellicht vrezen) dat het daarvoor te laat is. Eer een en ander voor mekaar zou zijn is het gat in de «Centrale»-muur zo vergroot dat van stoppen van de bressen geen sprake meer zal zijn. We hopen (en de anderen vrezen) dat in dit geval «de Leiding», die het onderste uit de kan wil hebben, het deksel op de neus krijgt. Van de voorstellen en voorwaarden die de Bruinisser kwekers doen en stellen zeggen we kort en bondig : zoekt dat je 't gedaan krijgt, maar dat zal niet meer lukken (zoals de bedoeling is) via het Produktschap (dat is een kind met een lam handje !) maar dat zul je zelf moeten opknappen. Bruinisser kwekers : toon wat je kunt !

MARKTCIJFERS IJMUIDEN

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

	10-8-1967	11-8-1967	14-8-1967	15-8-1967	16-8-1967	
Tongen, grote — Sole, grosse	5.20- 5.—	5.27- 4.88	5.28- 4.72	5.27- 5.23	5.57- 5.45	.....
¾ tongen — ¾ sole	3.11- 2.89	3.23- 2.40	3.23- 2.78	3.58- 3.45	3.96- 3.86	.....
Bloktongen — Sole moyenne	3.29- 3.07	2.94- 2.46	2.91- 2.77	3.24- 3.01	3.60- 3.50	.....
Voor-kleine — Petite	4.28- 3.39	4.06- 3.81	4.12- 3.78	4.31- 3.89	4.19- 3.86	.....
Kleine — Toute petite	3.18- 3.44	5.05- 4.53	4.13- 3.68	3.95- 3.56	4.40- 4.08	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	4.70- 3.80	5.10- 4.10	5.20- 4.80	5.40- 5.10	5.30-——	.....
Middel — Moyenne	**166.0-94.—**	**132.0-92.—**	**144.0-60.—**	**110.0-74.—**	**126.0-82.—**	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	**132.0-——**	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scholle — Plie	**46.—37.—**	**52.—44.—**	**58.—52.—**	**57.—49.—**	**75.—62.—**	.....
Grote iek — Grosse	**48.—40.—**	**52.—44.—**	**58.—52.—**	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	**48.—40.—**	**48.—44.—**	**62.—54.—**	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	**52.—35.—**	**46.—38.—**	**46.—34.—**	**58.—48.—**	**67.—61.—**	.....
Platjes — Toute petite	**37.—26.—**	**36.—24.—**	**30.—17.—**	**45.—20.—**	**56.—29.—**	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	**36.—61.—**	**36.—30.—**	**46.—36.—**	**57.—50.—**	**55.—35.—**	.....
Middel — Moyen	**60.—36.—**	**37.—27.—**	**40.—37.—**	**60.—40.—**	**61.—40.—**	.....
Kleine — Petit	**72.——**	**35.—31.—**	**44.—34.—**	**60.—40.—**	**50.——**	.....
Heek grote — Merlu gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	**68.—36.—**	.....	**41.—39.—**	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	**17.——**	**30.—22.—**	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**42.—32.—**	**40.—28.—**	**36.—14.—**	**49.—29.—**	**49.—41. —**	.....
Gullen — Petit cabillaud	**62.—30.—**	**33.—17.—**	**32.—17.—**	**45.—18.—**	**45.—24.—**	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	**164.0-——**	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	**50.—34.—**	**26.—17.—**	**25.—17.—**	**32.—17.—**	**35.—25.—**	.....
Schar — Limande	**39.—25.—**	**26.—20.—**	**26.—27.—**	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	**45.——**	**47.——**	**62.—50.—**	.....	**49.—45.—**	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	**30.——**	**29.—19.—**	**24.—19.—**	**39.——**	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	**21.—19.—**	**24.——**	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	**27.—26.—**	**23.—20.—**	**30.—23.—**	**33.—17.—**	**39.—14.—**	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	**35.—30.—**	**44.—36.—**	**50.—46.—**	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	4.40- 4.10	5.— 4.20	5.60- 5.20	4.60-——	.....
Koolvis — Colin	.....	**30.—24.—**	**34.—23.—**	**24.——**	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	.....	**40.—28.—**	**45.——**	.....	.....	.....
Zonnevis — St. Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	**16.——**	.....
Bot	.....	.....	.....	**17.——**	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	7.20- 6.20	7.— 6.—	5.20-——	10.06- .6.70	.....

TWEE SCHIPPERS VEROORDEELD

De schipper van de Katwijkse motorlogger Dirk Jan mag van de Raad voor de Scheepvaart 'n maand niet als schipper varen. De schipper van de Cornelis is berispt. Beide motorloggers zijn op 1 maart met grote snelheid tegen elkaar aangevaren toen zij van IJmuiden op weg waren naar de visgronden. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor, de Cornelis liep schade aan de steven op.

De Raad verweet de schipper van de Dirk Jan dat hij de wacht 's avonds om half acht aan een ongediplomeerde had overgegeven. En deze alleen op de brug had laten staan. Dze man was, zonder op het schip achter zich te letten, zonder signaal te geven van koers veranderd. De Raad meende dat ook de schippper van de Cornelis niet vrijuit gaat omdat hij niet voldoende aandacht aan de Dirk Jan heeft geschonken. De schipper van de Cornelis had eerder al een boete gekregen omdat aan boord van zijn schip geen monsterrol was opgemaakt.

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)

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)

ADVERTEERT IN „HET VISSERIJBLAD" UW VAKBLAD

VOORBEHOUDEN

Diesel-

scheepsmotoren

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

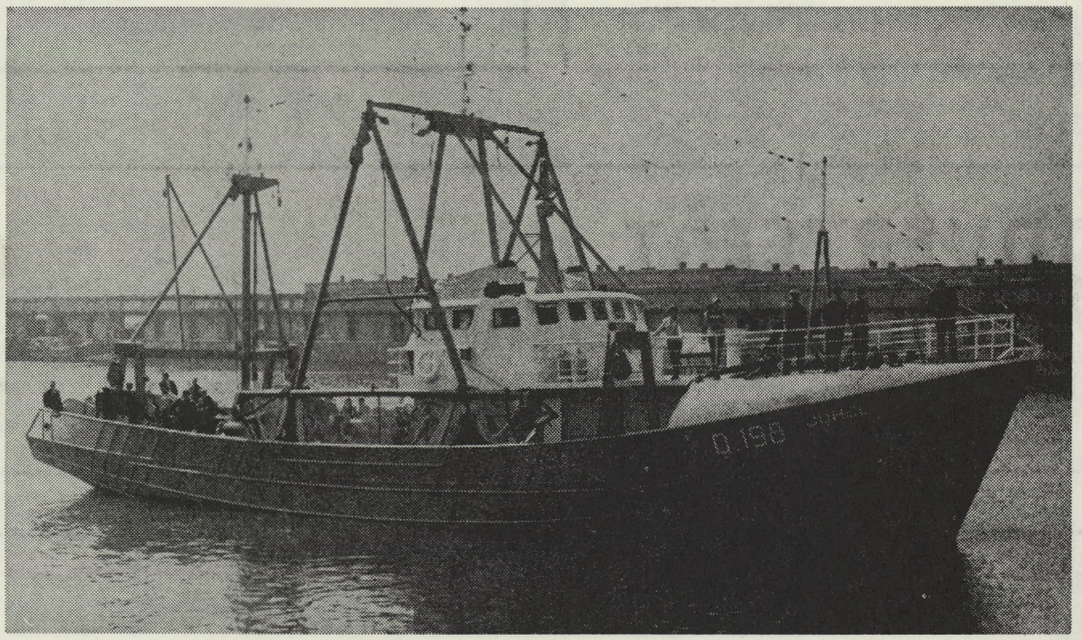
(5008V)

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)