HET VISSERIJBLAD

33e jaargang — nr 44 — Vrijdag 3 nov. 1967 — Verschijnt wekelijks — Prijs 15 fr.



CASINO-KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB
« LA CHAMPAGNE »
Zaterdag 4 november
van 22 uur af
Zondag 5 november,
the-dansant van 16 tot 20 uur
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
piano
FRANZ ANDRE
Als attraktie :
MAURICE DEAN

LEESZAAL
Vrijdag 10 november
te 20 uur :
« Amitiés Françaises »
« LA BELLE EPOQUE »
Recital door Mevrouwen
RENEE FELIX,
GENEVIEVE
TOURAINE
en
COLETTE DIDIER
Plaatsen : 50 Frs
Studenten : 25 Frs
Ingang : Petit-Nice
Inlichtingen :
Sekretariaat
« Amitiés Françaises »
Tel. (059) 772 34

AUDITORIUM
Zaterdag 11 november
te 21 uur :
« HET GEORGISCH BALLET »
Org. « a.d.a.c. »
Plaatsen : 200 - 150 - 100 Frs

Lokatie en inlichtingen :
Casino-Kursaal Oostende
Tel : (059) 751 11
(van 10 tot 13 uur en
van 16 tot 19 uur)
(8445N—6134V)

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN



TEL. 0 11 31 - 14 67 B.G.G. 0 11 31 - 17 93

ZEELAND'S ROEM

Rijk aan vitaminen — U blijft er slank bij ! ! !

Alleen Importeur

Fa. Joh. DE JAGER

Riemstraat 45 ANTWERPEN
TEL. (03) 38 24 65

VOORBEHOUDEN

Diesel-

scheepsmotoren

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

(5008V)

HET VISSERIJBLAD

Vrijdag, 3 nov. 1967

Abonnementen : Binnenl. 1 jaar 500 F - 6 maanden 250 F - 3 maanden 130 F - Buitenl. 550 F - Holl. 35 gulden
Redaktie, Beheer, Publiciteit en Drukkerij : H. Baelskaai 30, Oostende - Tel. : 777.13/777.14 - P.C.R. 41.89.87 - H.R.O. 25202

Nr 44

REDERS PAS OP !

INVOER EN UITVOER VAN VAARTUIGEN

Aan de Oostkust waren de afgelopen week de pro's en de contra's niet in de lucht in verband met de aankoop van een vissersvaartuig in het buitenland. De enen wreven zich de handen omdat een kollega in de miserie zat, de anderen vonden dat onze vissersvloot reeds meer dan groot genoeg is, gezien het bemanningstekort, en dat daarom alle verdere nieuwbouw en alle invoer uit het buitenland dient verboden te worden, waar echter de meesten zich toch vol verontwaardiging afvroegen of „men" in Brussel nu plots was „zot" geworden.

Dat de meest tegenstrijdige reakties rond één onderwerp kunnen ontstaan, is meestal te wijten aan het feit dat men onwetend is omtrent de kern van de zaak. Dat was ook het geval verleden week.

Telkens wanneer een nieuw of een in de vreemde gekocht vaartuig in de haven wordt gemeerd, is de nieuwsgierigheid gewekt en komen de kommentaren los. Zoals deskundigen bij het Verbrekingshof, achten sommigen zich bevoegd genoeg om de gaven en de fouten, maar vooral de fouten, van de vreemde eend in de bijt gratis te verkondigen, zodat de zeevaartinspekteurs eigenlijk overbodig zijn en de kopende reder zich as over het hoofd mag strooien en zich schuldbewust op de borst mag slaan, omdat hij zo'n fantastische stommerik is geweest.

In de afgelopen weken deed zich dit nogmaals voor te Zeebrugge en zat de reder in kwestie van bij het begin in de piepzak, totdat het vaartuig werd gekeurd, gemeten, geboord en getest naar de stabiliteit en als dusdanig beter werd bevonden dan menig ander vaartuig in de haven; toen kreeg de reder opnieuw de glimlach en verdwenen de kritiekers van het toneel.

Des te erger viel de bom in, toen de bemanning voor deze nieuwe eenheid niet kon monsteren omdat de minister vooralsnog geen toelating had verleend om dit vaartuig onder Belgische vlag te laten varen.

— Was men in Brussel dan helemaal zot geworden !
— Wat was er nog aan toelating te verkrijgen als het schip deugdelijk was bevonden !
— Wie speelde voor strooien man en wie was de man achter de schermen ?

Zelfs sommigen, die rechtstreeks met de zaak konden betrokken worden, grepen in de grootste verwarring vertwijfeld naar hun paraplu opdat het niet op hun eigen kop zou regenen.

En dit alles omdat de minister van Verkeerswezen nog geen toelating had gegeven.

Dit alles omdat het laatste woord van de minister moet komen.

DE MINISTERIELE TOELATING

In 1940, toen de oorlog onafwendbaar was geworden en onze vissersvloot in dienst kon genomen worden door Landsverdediging, werd de minister van Verkeerswezen gemachtigd, om de Belgische vloot in stand te kunnen houden, tot het verlenen van de toelating om een vaartuig naar het buitenland te verkopen evenals om een vaartuig uit de vreemde onder Belgische vlag te laten varen.

Het is van vóór onze tijd om te weten of deze oorlogswet ooit dienstig is geweest, maar we weten dat sinds tientallen jaren niemand waarde hechtte aan deze wetsbepaling zodat weinig reders er het bestaan van kenden en alle betrokken middens deze ministeriële toelating in elk geval als een loutere, overbodige, formaliteit beschouwden.

Achter de coulissen wordt zelfs gefluisterd dat men te Brussel ooit zinnens is geweest deze ministeriële machtiging in te trekken omdat de toestanden van 1940 niet langer gangbaar waren en omdat men van mening was, dat men de procedure voor aan- en verkoop van vaartuigen niet nodeloos moet bemoeilijken noch op de lange baan moet schuiven.

Dat deze intrekking tot op heden niet geschiedde is wellicht te wijten aan meerdere redenen, hoofdzakelijk van administratieve aard, en dat deze machtiging nu voorlopig NIET zal worden ingetrokken, staat thans wel vast.

Wat meer is : we hebben kunnen vaststellen dat de toelating die men moet aanvragen allerminst een formaliteit is en in de dichtste toekomst zeer zeker niet als een eenvoudige formaliteit zal kunnen beschouwd worden. **Daarom zeggen dat de uit- en invoer van vaartuigen zal afhangen van de willekeur in Brussel is niettemin onjuist.** Het komt ons voor dat de ministeriële toelating zal gehandhaafd blijven om onze vissersvloot te beschermen en om misbruiken en eventuële spekulaties te voorkomen. En hier denken wij vooral aan de mogelijkheden die men heeft om, zonder ministeriële toelating, in het buitenland een vaartuig te kopen voor een appel en een ei, dit vaartuig in België binnen te brengen en er de sloopremie voor aan te vragen.

(Vervolg blz. 3)

PRAKTISEREN

DAAROM

Dat er vissersvaartuigen zullen varen zonder bemanning en dat ze met behulp van elektronische toestellen tot 2.500 voet diepte de vis zullen kunnen vangen is een (stoute) bewering van een Russisch (visserij) geleerde die niet karig schijnt om te springen met utopische ideeën. Nu, zulke mannen moeten er ook zijn. Wij hebben daar zeer lang en zeer diep over na-geprakkezeerd over dat vissen zonder vissers. Trouwens dergelijke uitspraken treffen ons altijd heel biezonder en, met de schranderheid die ons kenmerkt, onderzoeken wij dan het geweten van die opscheppers. Welke gevolgen zou het ontstaan van een vissersvloot zonder vissers kunnen hebben voor onze (bescheiden) industrie ? We hebben allang gedacht dat onze schepen altijd met bemanning zullen varen. En daarmee is de kous voor ons af. Maar 't gebeurt dat we onder ons prakkezeren de zaken eens op hun kop zetten en daardoor menen we dat de wens eens te kunnen vissen zonder koppage voortkomt uit de behoefte aan enorme hoeveelheden vis. En daar zit het verschil. Rusland, het vaderland van de beroemde geleerde, uitvinder van de idee, heeft zoveel vis nodig dat ze nooit mannen noch schepen genoeg zal hebben om dat allemaal binnen te brengen. Een hemelsbreed verschil met ons. Rusland moet vissen voor de voeding van een enorme bevolking en om het landbouwtekort aan te vullen. In Rusland is de toekomst al begonnen, de toekomst die voorspelt dat we ons voedsel uit de zee zullen moeten halen omdat de aarde niet meer voldoende zal kunnen opbrengen. Bovendien hebben de Sovjets nog veel, veel vis nodig voor de handel met het buitenland. Geen gewone handel maar politiek gekleurde kommercie... want die vis is allemaal bestemd voor de onderontwikkelde landen.

De vissersvaartuigen van Rusland zijn allemaal staatsschepen terwijl ieder bemanningslid staatsbediende is. De rederij is de Russische staat. Bij ons wordt ook gevist om de bevolking voedsel te bezorgen maar het eerste doel is toch de broodwinning van rederij en bemanning die het vrij staat te doen wat ze willen.

De machtige rederij die de Russische Staat is kan zich dus veel (ingewikkelde) studie en (uitgebreide) proefnemingen permitteren, moet dit zelfs doen om het klaar te spelen de bevolking zelf te voeden.

Onze kleine rederijen zijn vrije ondernemingen aangepast aan onze situatie. Een klein land, een kleine vismarkt, kleine rederijen, kleine schepen. Alles op maat.

VERLIES

Maar allemaal die grote landen met hun indrukwekkende vissersvloten en hun grote wereldreizen varen daarmee niet altijd beter dan wij, verhoudingsgewijs gezien toch. Polen die veel en hard vist tegenwoordig heeft bv. een reusachtige trawler van 13.600 Ton, een schip waarvoor onze haven 5 keer te klein is, met een Burmeister motor van 6509 pk. Het schip heeft een vaart van 16 mijl. Nu heeft het een reis van 113 dagen gedaan naar de visgronden van de Kanadese kust. Het kwam terug binnen in Gdynia, de thuishaven, met 2.380 Ton vis. Een schip van 13.000 Ton met amper 2.380 ton vis na 113 dagen.

Geschrokken hebben wij daarvan opgekeken. Het is wel een heel groot schip dat de polen nodig hadden om deze vangst aan boord te halen. Het leek ons niet zo schitterend.

De vangst bestond uit duizend ton kabeljauw en baarsrepen, 50 ton gekopte haring en nog wat rommel, 200 ton vismeel en 300 ton olie.
Tengevolge van slecht weer werd maar half zoveel gevangen als verwacht. De ruimen waren nog niet halfvol, inderdaad. Tenslotte werd het een reis met verlies.

Vaar dan met zulke grote schepen.

De verliezende rederij is de Poolse Staat.

Gelukkig.

De volgende reis gaat naar de Oostkust der Verenigde Staten.

MARKT (1)

Het zal wel moeilijker worden in de onmiddellijke toekomst voor de Engelse verse-vangst-visserij aan haar kost te komne doordat de diepgevroren produkten (op zee verwerkt) de markt meer en meer gaan beinvloeden. De maksimum-prijzen van de verse vis zullen vermoedelijk langzaam naar beneden gaan juist door de aanwezigheid van de grote voorraden diepgevroren vis, terwijl de minimumprijzen niet zullen verhogen maar eerder nog verminderen doordat de aanvoer door de kustvissersvaartuigen veel sterker onder de invloed staat van het weer.

Men bemerkt daardoor dat de programmatie van de aanvoer een grotere rol toebedeeld krijgt op de vismarkten.

De nivellering van de groothandelsprijzen is dank zij de regeling van de aanvoer een gewenst en onvermijdelijk gevolg van de diepvriestechniek op zee. Vele jaren vóór de verschijning van de diepgevroren - vis - op zee tastte het toenemende verbruik van diepgevroren vis in Engeland de bevoorrading en prijsschommeling aan, maar de ontwikkeling was langzamer en gelijker zodat geen brutale schommelingen ontstonden zoals deze die nu schijnen voort te vloeien uit de ontwikkeling van de diepvries-op-zee.

MARKT (2)

De moeilijkheden van de schepen die op verse vis reizen zijn een soort kortstondige kwalen die door de ontwikkeling van de nieuwe techniek veroorzaakt worden maar van voorbijgaande aard zijn en het onderspit zullen moeten delven. Voor langere tijd zal immers ook in Engeland verse vis nog gegeerd zijn. In België heeft de diepgevroren vis nog de goed stuk vis op z'n geheel. Ze laten nog graag hun vis kuisen door de harten der verbruikers niet veroverd. Onze mama's kopen nog gaarne een vismarchang onder hun goedkeurende blik. Dat er geen kop meer zou aan vast zitten vinden ze (misschien) niet zo erg, maar in 't verre Afrika bv. moet de zwarte mama de vissekop zien. Dan maar eerst heeft de visser of de handelaar kans goede zaken te doen.

MARKT (3)

Er blijft nog heel wat te doen om de Britse maar ook de vastelandsvissemarkt te begrijpen. Er doen zich veel veranderingen voor waarvan we op algemeen plan de zin wel vatten maar waarvan we op gebied van hoeveelheden geen begrip hebben.

De verbruiksstatistieken zijn trouwens onbetrouwbaar. Men moet de cijfers die het verbruik-per-inwoner geven met wantrouwen benaderen want de nationale statistieken betreffende de verkoop bestemd voor andere doeleinden dan het menselijk verbruik, biezonderlijk voor het dierenvoer en het vismeel zijn helemaal onvoldoende, evenals trouwens de statistieken van de schommelingen der voorraden van diepgevroren vis.

We houden het vol, zoals we het steeds zegden : statistieken zijn als bikini's, ze tonen ons veel, veel, maar verbergen steeds het essentiële.

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)

INVOER EN UITVOER VAN VAARTUIGEN

(Vervolg van blz. 1)

Tevens moeten wij toegeven, dat onze visserij er weinig mede gebaat is wanneer, in een tijd van bemanningstekort én van modernisering, onze vloot zou vergroten met in hoofdzaak verouderde en minder deugdelijke vaartuigen.

Wil dit zeggen dat een mens uit het bedrijf, die wegens ouderdom, uit schrik of wegens een tekort aan eigen middelen niet aan nieuwbouw kan beginnen, totaal in de on-mogelijkheid zal gesteld worden om eigenaar te worden van een desnoods in het buitenland aangekocht vaartuig ? Wij geloven het niet.

Wij zijn zelfs overtuigd dat de Minister van Verkeerswezen de praatjes van de afgelopen weken, de kop zal indrukken en dat de reder in kwestie wel de toelating zal bekomen om zijn gekocht vaartuig onder Belgische vlag te laten varen.

Wij zijn echter eveneens overtuigd dat deze toelating voortaan niet langer als een loutere formaliteit zal kunnen worden aangevraagd en dat men groot gevaar loopt en in het bijzonder erge finantiële moeilijkheden zal geraken wanneer men deze toelating niet afwacht.

REDERS PAST OP

Wij kunnen u daarom slechts deze éne raad geven : **als u zinnens zijt uw vaartuig aan het buitenland te verkopen, of als u uw zinnen gezet hebt op de aankoop van een vaartuig in het buitenland, is het eerste en het enige dat u kunt en moogt doen, de toelating aanvragen aan het ministerie van Verkeerswezen.**

Riskeer het voortaan niet meer een bindende overeenkomst te maken, een voorschot te aanvaarden of te betalen en rekent er niet op, dat u de toelating van de minister wel zult krijgen wanneer u de minister voor een voldongen feit meent te kunnen stellen. Zelfs als uw vaartuig, dat u in het buitenland kocht, werd teboekgesteld te Antwerpen, zelfs al zou u een meetbrief bezitten en zelfs als u een bewijs van deugdelijkheid in handen zoudt hebben, moogt u er allerminst zeker van zijn dat u dit vaartuig zult mogen uitbaten !
De minister van Verkeerswezen kan argumenten hebben, waarvan hij u allerminst dient in kennis te stellen, waarvoor hij u onder geen enkele voorwaarde de gevraagde toelating zal verlenen en waardoor u met de rug tegen de muur komt te staan en in zeer zware moeilijkheden kunt geraken.
Wat u ook zinnens zijt te doen, **vraag vooreerst de toelating aan en wacht totdat u deze toelating in handen hebt**, niet mondeling maar geschreven !, vooraleer u één frank kosten maakt.

Als u deze raad niet opvolgt, zal er geen andere uitweg zijn. Tussenpersonen, die hopen aan uw transaktie een goede kommissie te zullen verdienen, mogen vertellen wat ze willen. Zij zullen machteloos zijn en de goedgelovige reder zal het kind van de rekening worden. Maar ook tranen zullen niet helpen.

VERSLAGENHEID EN OPLUCHTING IN NIEUWPOORTSE VISSERSMIDDENS

N.346 « BROEDER ANNOBERT » — ZONDER KOMMUNIKATIEMIDDELEN — MET VIERKOPPIGE BEMANNING TOCH VEILIG THUIS



De vierkoppige bemanning, lachend om de drukte die zich rondom hen uitte. Rechts grootvader Legein, die weer kan lachen, na angstige momenten.

Nadat vorige week donderdag diepe rouw en verslagenheid heerste tijdens de rouwdienst ter nagedachtenis van de vijfkoppige bemanning van de vermiste treiler Z.443 «Mercator», sloeg een nieuwe angst om het hart van onze visserijmiddens. De Nieuwpoortse treiler N.346 «Broeder Annobert» sedert december 1966 eigendom van reder Legein Albert moest zich maandag jl aan de Nieuwpoortse afslag melden, om de vangst te verkopen Dit bleek evenwel niet het geval en ook 's anderendaags was men nog steeds zonder enig nieuws. Oproepingen via Oostende-Radio bleven eveneens zonder antwoord...
Een knagende onrust en tergende onwentenheid drong de familie Legein binnen totdat... dinsdag in de vroege namiddag de opluchting kwam.

Het Nieuwpoortse loodswezen kreeg inderdaad een naderend visservaartuig in het zicht dat spoedig de «Broeder Annobert» bleek te zijn Dit vreugdenieuws werd medegedeeld aan het waterschoutsambt en vismijndirekteur J. Verbanck, en spoedig troepte een ruime menigte samen in de Nieuwpoortse vismijn. Het stoere vissershart van reder Albert Legein weende van binnen...

moeder Legein liet haar tranen de vrije loop. Hun harten waren tot rust gekomen... ditmaal is het niet tot een nieuwe visserstragedie uitgegroeid

ZONDER KOMMUNIKATIEMIDDELEN

De treiler N.346 «Broeder Annobert» had vorige week dinsdag de thuishaven verlaten met bestemming naar de visserijgronden in de omgeving van Smiths Knoll. Aan boord bevonden zich respektievelijk de 24-jarige schipper Freddy Legein, de 20-jarige motroos-motorist Francois Legein, de 18-jarige matroos Karel Legein en de 16-jarige scheepsjongen Zwertvaegher Ronny De drie eerstvernoemden zijn alle zonen van reder Legein. Voor de afvaart was geschikt dat de vangst maandg jl. zou verkocht worden. De «Broeder Annobert» moest dan ook in de loop van zondag de haven opnieuw binnenlopen.

Vorige week vrijdag bevond de «Broeder Annobert» zich op voornoemde visserijgronden, samen met de N.744 en de N.720. Het was de N.744 die het eerst de Smiths Knollvisserijgronden verliet in de nacht van vrijdag op zaterdag In de loop van zaterdag verliet ook de N.720 dit gebied gezien een bemanningslid een ongeval had opgelopen en dringed diende verzorgd. Op beide tijdstippen was de N.346 steeds ter plaatse. Dit was meteen ook het laatste levensteken van de treiler en zijn vierkoppige bemanning.

De eerste onrustverschijnselen uitten zich toen de N.346 «Broeder Annobert» zich niet op de gestelde dag aan de afslag meldde. Navraag bij andere vaartuigen leverden geen resultaten op en ook het uitgezonden noodberecht aan zeevarenden bleef zonder gevolg.

Ook dinsdag bleven alle oproepen naar de vermiste treiler zonder antwoord, zodat de onrust nog toenam en velen reeds het ergste voorzagen

Ondertussen werd ook de luchtreddingsdienst te Koksijde in samenwerking met de Loods- en Reddingsdiensten der Kust te Oostende - in paraatheid gebracht. Helikopters bleven weliswaar stand-bye maar vlogen niet uit gezien de grote afstand tot de plaats waar men vermoedde dat het onheil zich had voorgedaan. Het was tenslotte de heer P Vandenberghe die rechtstreeks met Brussel in kontakt kwam en kon bekomen dat een DC-6 toestel naar de visserijgronden van Smiths Knoll opsteeg. Het was

dan omstreeks 11 uur maar toen het vliegtuig te 14 u. opnieuw landde, kreeg men enkel de bevestiging : de «Broeder Annobert» bleef spoorloos.

REDER MARCEL VERCOUTTER BOOD ZIJN DIENSTEN AAN

Even voor de DC-6 opsteeg, kregen wij voor de zoveelste maal het bewijs van verknochtheid en medeleven van onze vissers. Reder Marcel Vercoutter van de N.720 verklaarde zich inderdaad spontaan bereid met het toestel op te stijgen naar de bedoelde visgronden. Hij is inderdaad zeer vertrouwd met deze gebieden en zou ongetwijfeld een kostbare informatiebron hebben betekend bij het aanwijzen van de te volgen route. Van overheidswege werd deze daad evenwel niet aanvaard

VAARTUIG IN ZICHT

Leefde men tot op dit ogenblik nog in een luttele hoop, dan deed de vruchteloze reis van het DC-6 toestel toch de deur dicht en maakte een wrange gelatenheid zich van de Westhoekse visserijmiddens meester.

Toen kwam het niet langer verwachtte maar des te verlossender bericht van het Nieuwpoortse loodswezen dat de N.346 «Broeder Annobert» in het zicht was. Dit vreugdenieuws verspreidde zich als een lopend vuurtje in de plaatselijke vissersmiddens en vulde een ruime menigte de visserskaai toen de «Broeder Annobert» aanlegde

Op het vaartuig zelf was er een en al verwondering om deze niet verwachte drukte... op de kaai en zelden geziene gelukzaligheid, om het weerzien van vier jeugdige vissers waaronder drie zoons van de reder.

VISRUIMEN STAKEN NIET VOLDOENDE OL...

Eenmaal bekomen van deze onverwachte begroeting kon de 24-jarige schipper Freddy Legein uitleg geve n: er stak niet voldoende vis in ons ruim gezien de slechte weersomstandigheden van het jongste week-end en daarom werd besloten maar enkele dagen langer te vissen. Alles was wel aan boord en er hoefde bijgevolg niemand ongerust te zijn.

Weliswaar was de zender sedert vorige week vrijdag defekt maar dit bleek geen bekommernis voor de jeugdige schipper Het laatste radiokontakt kwam tot stand met de N.703 die ook in de nabijheid lag; het was overigens tijdens deze verbinding dat het toestel uitviel.

VISMIJNDIREKTEUR VERBANCK EENS TE MEER IN DE BRES

Werd de Nieuwpoortse visserij door dit feit in de onrust gedompeld, dan was er opnieuw een persoon die zich met zijn gekende overgave wijdde aan een taak die overigens de zijne niet is, nl. vismijndirekteur Jozef Verbanck. Zoals dit in 't verleden vaak gebeurde stond «Jef» - zoals hij in de plaatselijke middens aangesproken wordt volledig achter de treurende familie Legein en trachtte met raad en daad hulp te verlenen. Wij waren ter plaatse toen de vreugde van het weerzien nog tastbaar was en hebben zelf kunnen vaststellen dat vismijndirekteur Verbanck misschien wel het meest van al was benepen om het lot van vier vissers die zoals alle andere zijn vriendenzijn.

Vele funkties zijn Jef Verbanck weggelegd in zijn dagelijkse bezigheid, maar de schoonste is ontegensprekelijk deze van «vriendschap en daadwerkelijk hulpbetoon», twee hoedanigheden die vernoemde onmiskenbaar eigen zijn.

GELUKKIGE AFLOOP.. MAAR !

Kende een verwachte tragedie uiteindelijk toch een gelukkige afloop dan past het toch wel even te wijzen **op de verantwoordelijkheid van alle schippers op zee, die het als 'n plicht zouden moeten opnemen reder en familie regelmatig op de hoogte te houden van hun doen en laten.** Bleek een radioverbinding wegens defekt onmogelijk, dan valt het toch niet goed te praten dat schipper Legein geen de minste inspanning heeft gedaan om zijn familie op de hoogte te brengen van de verlengde reisduur, en deze laatsten aldus in een prangende onzekerheid liet. Hij kon zonder uitermate grote inspanning het lichtschip van Smiths Knoll verzocht hebben 'n radiobericht door te zenden. Onder zeelui is dit toch een der meest elementaire begrippen... Aldus zou niet enkel het nutteloos alarmeren van het reddingsapparaat vermeden zijn met al de kosten er aan verbonden, maar zou in de eerste plaats veel onrust en leed bespaard zijn geweest



De N.346 „Broeder Annobert" toen het nog eigendom was van Charles Zonnekein in de Oostendse haven.

REDERS,

LEEST

HET VISSERIJBLAD

VISTREIN OP 1 NOVEMBER

Niettegenstaande we op 1 november zondagdienst hadden en er ter vismijn geen verkoop was, heeft het bestuur van de Nat. Mij van Belg. Spoorwegen toch een vistrein ingelast, welke om 11 u. in plaats van 17 u. vertrok.

We kunnen zulks slechts goedkeuren en het personeel hiermede geluk wensen.

VISPROPAGANDA ST.-AMANDSBERG

4 NOV. vispropaganda voor het 1e Schoolkomiteit te Gent, met gezellig samenzijn voor het spoorwegpersoneel Gent. Medewerking Globus, Parlevliet, Solo, Remy.

6 NOV. 4e graad Meisjesschool, Brugse poort met teorie en praktijk over mosselen en konserven Globus.

8 NOV. Wezenhuis - meisjes Stad Gent, alle soorten visbereidingen met proeven.

10 NOV. op reis met studenten geschool Gent naar de fabriek Globus Denderleeuw. Bezoek.

13 NOV. Gemeenteschool St.-Amandsberg, teorie mosselen, praktijk Globus-produkten, alle soorten.

15 NOV. vispropaganda V.T.B., tak Gent, voor meisjes.

17 NOV. Normaalschool St.-Amandsberg, teorie oesters, praktijk koude schotelsm et Globusprodukten.

17 NOV. voordracht over vis Stadsschool, Gent.

18 NOV. Wezenhuis-meisjes, Stad Gent, alle soorten visbereidingen met proeven.

20 NOV. meisjes 4e graad school St.-Amandsberg, teorie Globus-konserven, praktijk alle produkten.

27 NOV. Gemeenteschool St.-Amandschool, teorie oesters, praktijk oesters en mosselen.

30 NOV., grootse vispropagandavoordracht, Gent, voor bedienden van Post, Telegraaf en Telefoon. Besprekingen van alle bereidingen visrecepten met medewerking van de firmas Globus, Parlevliet, Solo, Remy produkten. Nederland oesters en mosselen. Gratis proeven en het gereedmaken van verscheidene visprodukten.

Daarna gezellig samenzijn.

PROSPER GERYL SCHIELIJK OVERLEDEN

Donderdagmorgen werd de in Oostendse visserijmiddens zeer gekende reder Prosper Geryl, wonende aan de Ieperstraat 49, te Oostende, dood te bed aangetroffen. Een bijgeroepen dokter stelde een hartinfrakt vast.

De afgestorvene, die reder was van de treiler O.295 «Hugo Verriest» was 67 jaar oud en voer nog regelmatig met zijn eenheid ter visserij in vervanging van een of ander bemanningslid. Dit was o.m. nog het geval geweest tijdens de jongste drie reizen.

In Prosper Geryl verliest de visserij niet enkel een zeer bekwaam reder en visser, maar tevens een hulpvaardig man.

Ons blad biedt aan de familie Geryl haar meest oprechte blijken van deelneming aan.

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

MODERNISATIE VAN DE SCHOTSE WEST-KUST

Sedert jaren staat de Schotse visserij-industrie bekend als één van 's werelds meest ontwikkelde. Op technisch gebied beschikt dit land over de meest moderne kustvisserijvloot. Er zijn maar weinig kustvloten die het met de Schotse kunnen opnemen zowel qua uitrusting van de vaartuigen als het vakmanschap van de vissers zelf.

Een analyse van het werkingsgebied van de Schotse kustvisserijvloot en ene overzicht van de aanvoerhavens leren ons, dat alle aan de Westkust gelegen zijn. Dit staat paradoksaal tegenover het feit dat een groot gedeelte van de vloot ingeschreven is in een haven, gelegen aan de Oostkust en dat het overgrote gedeelte van de vissers eveneens aldaar woonachtig is.

De aangevoerde vis aan de Westkust wordt omzeggens integraal verstuurd naar afzetgebieden aan de Oostkust en zelfs verder naar Groot-Brittannië. Zonder rekening te houden met Aberdeen en Granton, die voornamelijk aanvoerhavens zijn van vaartuigen die de verre visserij beoefenen, zijn van de resterende 10 vastelandhavens met de grootste aanvoercijfers, 6 gelegen langsheen de Westkust.

Oban

Te Oban werkte het Gemeentebestuur, vóór een paar jaar het plna uit om de „zuid-pier" te vergroten. De geschatte kosten werden hiervoor op nagenoeg 350.000 £ of ongeveer 500 miljoen frank geraamd. Dit plan werd echter op de achtergrond geschoven omwille van het financementsvraagstuk.

In dit plan werd tevens de bouw voorzien van een overdekte markt en de bouw van een golfbreker, om alzo over een beschutte vissershaven te kunnen beschikken.

Door deze modernisatiewerken zouden de reders en handelaars onafhankelijk komen te staan van de „Britse Spoorwegen", die de huidige pier exploiteren. Een toelage van nagenoeg 90 % der bouwkosten werd aangevraagd, doch er werd maar een toelage verleend van 75 % en dit voor een keuzeontwerp welke op 200.000 £ of 28 miljoen geraamd werd. Als tegenprestatie hiervoor diende de haven Oban de verzekering te geven dat voldoende schepen de nieuwe installatie zouden gebruiken. Dit voorstel werd met een nipte meerderheid in het gemeentebestuur goedgekeurd.

Mallaig

De vloot van Mallaig bestaat uit 11 vaartuigen die aldaar ingeschreven zijn. De overige vaartuigen die deze haven aandoen, zijn alle ingeschreven in een haven, gelegen aan de Oostkust..

De visgronden welke bewerkt worden zijn hoodzakelijk : de Minch, Buiten Hebriden en de Sound of Sleat. De vangsten bestaan voornamelijk uit krabben, zeekreeft, steurgarnaal en een rijke variatie aan witvis. Verleden jaar overtrof de aanvoerwaarde van schaaldieren deze van de witvis. Dit kan voornamelijk toegeschreven worden omdat de vraag naar steurgarnaal evengroot is gebleven als in de voorgaande jaren. Zo kunnen we vermelden, dat een vaartuig, na een reis van 5 dagen een besomming heeft gemaakt van over de 900 £ of 136 duizend frank !

De haringaanvoeren helpen eveneens het evenwicht in stand houden, maar nu stelt zich de vraag, zoals overal ten andere aan de Westkust : zijn de havenkapaciteiten voldoende in vergelijking met het aantal schepen die deze havens aandoen, en kan het huidig wegennet aan de huidige iesen voldoen ?

Om dit te bewerkstelligen overweegt Mallaig een pier te bouwen welke een hoek van 45° zal maken met de huidige pier. Hierdoor zullen er 75 vaartuigen een beschut onderkomen kunnen vinden, waar dit onder de huidige omstandigheden slechts mogelijk vis voor 49 vaartuigen en niet één meer. De havens aan de Westkust zijn voornamelijk kwetsbaar voor stormen uit noord of noordoostelijke richting.

Verder dient de huidige pier met 3 voet verhoogd te worden en op het einde dient een golfbreker welke de golvenhoogte met 1/4 zal verminderen te worden voorzien.

Oude en niet meer gebruikte installaties dienen afgebroken en op de aldus vrijgekomen ruimte zal een overdekte vismijn gebouwd worden.

Het dak van deze mijn kan aangewend worden als opslagruimte voor de viskisten, die aldaar per lift kunnen gebracht worden.

Ullapool

Ullapool, die de voornaamste aanvoerhaven is voor haring, heeft in de afgelopen 10 jaar, zijn pier gemoderniseerd en dit voor een waarde van 90.000 £. Dit jaar werd tevens een rechthoekig dok in gebruik genomen, waardoor het lossen van de aangevoerde haring vergemakkelijkt wordt. Deze werken werden op 77.500 £ geraamd.

Lochinver

De groei van Lochinver is nauw verbonden met de ekonomische voorspoed welke de vloot uit Lossiemouth gekend heeft.

Een 7-tal jaren terug kwam men tot de vaststelling dat laatst vermelde visgronden niet renderend genoeg waren voor de na-oorlogse vloot van schepen met een grotere kapaciteit. Derhalve werd er uitgezien naar rijkere visgronden. Zo komt het dat het grootste gedeelte van de vloot uit Lossiemouth thans de visserij beoefent aan de Westkust en tevens ook de havens aldaar aanlopen om hun vangsten te verkopen. Op de week-ends keren de vissers over land naar huis terug.

Sedert 1960 nam het aanvoercijfer van 51.200 cwt tot 157.000 cwt

AANVOEREN IN DE VOORNAAMSTE 12 SCHOTSE HAVENS, 1966

HAVENS	Pelagische vis		Demersaal		Shelfisch		Totaal	
	cwt	£	cwt	£	cwt	£	cwt	£
ABERDEEN	47	89	2.092	7.262	§	§	2.140	7.352
FRASERBURGH	247	364	338	1.051	15	85	599	1.500
ULLAPOOL	481	527	1	4	§	6	482	536
MALLAIG	321	350	12	33	13	155	345	537
BUCKIE	132	64	197	719	13	99	342	882
OBAN	258	316	61	270	8	70	327	657
GRANTON	4	5	310	1.231	—	—	314	1.236
LERWICK	121	164	136	298	§	4	257	466
AYR	105	198	98	415	10	101	213	714
KINLOCHBERVIE	§	§	160	502	—	2	160	504
LOCINVER	§	§	155	530	1	9	157	541
LOSSIEMOUTH	2	§	142	513	§	4	144	514

Opmerking

De aanvoeren worden per 1.000 cwt opgegeven.
De aanvoerwaarde per 1.000 £.
§ dw.z. minder dan 1.000
— d.w.z. te verwaarlozen.

Dit weze een aanduiding voor onze stedelijke overheid die voor onze visserij weinig of niets doet, niettegenstaande alle gazettepraat.

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

toe, terwijl de waarde eveneens toenam van 181.000 £ tot 540.000 £. De huidige pier meet 130 voet met een oppervlakte van 800 vierkante yard (ongeveer 700 m2). Als men de dagelijkse aanvoeren nagaat, die dikwijls tot 2.700 cwt oplopen, beantwoorden de huidige installaties geenszins aan de gestelde eisen. Zo kan het voorvallen, dat de kopers blindelings hun waren moeten aankopen, daar het hun onmogelijk gemaakt wordt de vangsten te schouwen.

Sedert 1952, jaar waarin de „Suthherland County Council" de eksploitatie van de pier overnam, werden er reeds 14.500 £ uitgegeven aan modernisatiewerken. De Staat verleende een toelage van 60 %

De huidige modernisatiewerken bestaan voornamelijk uit het verlengen van de pier tot 220 voet lang, terwijl ze met 3 à 6 voet zal verbreed worden. De gebouwen zelf zullen gans vernieuwd worden, terwijl niet-produktieve installaties zullen afgebroken worden.

Om aan het toenemend verkeer het hoofd te bieden, werden de hoofdwegen en verbindingswegen aanzienlijk verbeterd.

Kinlochbervie

Deze haven kan met Lochinver vergeleken worden voor wat de aanvoeren betreft, alhoewel deze open haven geen eigen vloot bezit. De aanvoeren woren verzekerd door een 40-talvaartuigen, allen ingeschreven in een haven van de Oostkust.

De vissers, die de visserij aan de Westkust beoefenen, zijn voornamelijk bevreesd dat de onontbeerlijke modernisatiewerken zullen tegengewerkt worden door het feit dat deze havens enkel aangedaan worden om de vangsten te verkopen, zonder dat de vaartuigen aldaar ingeschreven zijn. Anderzijds halen zij als argument aan dat, als zij deze havens niet hadden uitverkozen als aanvoerhaven van hun produkten, de nu onontbeerlijke moderniseringswerken ook niet dienden uitgevoerd.

Samengevat kunnen we zeggen dat om tot een ekonomische bloei van de Westkust van Schotland te komen volgende werken, van algemeen belang dienen uitgevoerd te worden.

— Het wegennet dient aangepast aan het toegenomen verkeersintensiteit.
— De uitbouw van beschutte havens dient in de korst mogelijke tijd verwezenlijkt te worden.
— De aangevoerde vissoorten dienen in overdekte ruimten verkocht te worden, dit om geen afbreuk te doen aan de kwaliteit.
— Er is een algemene oppositie tegen het plan om één haven aan de Westkust als centrale aanvoerhaven uit te bouwen.

De gevoerde politiek van het betrokken department van Landbouw en Visserij is een rationalisatie te bekomen door de 25 Schotse havens doeltreffend uit te bouwen, terwijl aan de secundaire havens de meest noodzakelijke werken dienen uitgevoerd.

In de volgende 3 jaar worden de globale kosten van de nog uit te voeren werken op 3 miljoen £ geraamd..

GROOT-BRITTANNIE

OOK IN ENGELAND NU VERSNELDE BEROEPSOPLEIDING TOT VISSER

In de loop van september van dit jaar begon Groot-Brittannië, en dit voor de eerste maal, met een praktische zee-opleiding voor jonge toekomstige vissers. Gedurende 10 dagen werd de 110 voet metende trawler «Ross Mallard» omgevormd tot een «klaslokaal». Tijdens deze reis konden de opvarenden zich vertrouwd maken met het leven aan boord van een vissersvaartuig. Opmerkelijk immers voor deze reis was, dat elke vorm van een «commerciële reis» ontbrak.

Het is zinledig dat de visserijindustrie oude en voorbijgestreefde opleidingsmethoden gebruikt, daar waar andere sektoren van de industrie meer en meer begaan zijn met de opleiding van geschoolde elementen. Tot op heden bestond de opleiding hierin dat de toekomstige vissers, na een oppervlakkige kennis opgedaan te hebben in de school, aangemonsterd werden in de hoop dat zij hoe dan ook, proefondervindelijk het harde beroep van visser zouden leren.

Avontuurlijk aangelegde personen dromen van een leven op zee, maar de ondervinding heeft geleerd dat 75 % van de personen die een opleidingscursus volgen, het leven op zee niet kunnen volhouden.

Onmiddellijk bij hun aankomst aan boord worden de nieuwe elementen opgejaagd tot een maximale rendement, vooraleer zij zelfs de gelegenheid hebben gehad het leven aan boord te kennen. **De overgang van klaslokaal naar de commerciële visserij is te bruusk.**

In tijden van grote werkloosheid heerst er geen gebrek aan vissers. In crisistijden verkiezen velen dit beroep dan in eerder armoedige toestanden te moeten leven. Op het huidig ogenblik echter, is er geen sprak van armoede, hieraan kan eveneens het verlies van 75 % toegeschreven worden. Er zijn derhalve vele andere faktoren die het bemanningsprobleem beïnvloeden.

De feiten in dit licht gesteld, verklaren waarom een opleidingsschip onschatbare diensten kan vervullen.

De tweede fase van het opleidingsschema tot visser is opgevat als een verlenging van de studies. Deze studies moeten tevens gekoppeld worden aan de mogelijkheid praktische ervaringen op te doen.

Verder zien de Britten het als volgt.

In die havens, waar de visserij van primordiaal belang is, dient de overheid over een vaartuig te beschikken, waardoor de leerlingen deze praktische kennis kunnen opdoen.

De derde fase van deze vernieuwde opleiding, dient van de regering uit te gaan en waarbij 2 à 3 vissersschepen betrokken zijn om de «harde school» aan te leren.

RUSLAND

LEVEND VERVOER VAN VIS

Twee prototypes van vaartuigen zijn naar Astrakhan afgevaren alwaar ze levende vis, op de beneden Wolga gevangen, moeten opladen.

Tien dagen laten er na een afstand te hebben afgelegd van nagenoeg 2.800 km. zullen beide vaartuigen hun levende lading te Moskou lossen.

Deze beide prototypes werden ontworpen in de afdeling Klaipeda van het Giprorybflot Instituut.

Deze vaartuigen zijn 36,27 m. lang 6,70 m. breed en hebben een waterverplaatsing van 380 ton. De hoofdmotor is een diesel van 12 cilinders en kan een kracht ontwikkelen van 300 PK. of een snelheid van 9,5 knopen. Door hun biezondere stevige konstruktie kunnen deze vaartuigen eveneens op zee varen.

Per reis kan zo'n vaartuig nagenoeg 30 ton levende vis medevoeren. Het ruim bestaat uit 10 afzonderlijke afdelingen, welke elk bekleed zijn met een isolatie-laag van bewerkte hars en plastiekschuim. Elke afdeling heeft een inhoud van 20 m3.

Door de pompinstallaties wordt het water voortdurend in beweging gehouden terwijl de temperatuur konstant schommelt tussen 8 en 10° C. Om de leefbaarheid van de vissen te vergroten, wordt het water welke 5 maal meer is dan het gewicht van de vissen, met zuurstof verrijkt.

In deze optimale omstandigheden kunnen de vissen maksimaal 15 dagen in leven gehouden worden tijdens de zomermaanden en 25 dagen in de lente- en herfstmaanden. Tijdens de reis zelf wordt er geen voedsel toegediend.

Door de vermeerdering van het visverbruik werd genoopt tot het bouwen van deze schepen. De uitbatingskosten vallen zelfs goedkoper uit dan dit tot op heden het geval was.

In 1965 werd er 5.300 ton levende vis naar Moskou verzonden; voor 1970 verwacht men dat dit cijfer tot 10.000 ton zal stijgen.

SOVJETUNIE STEUNT VISSERIJ IN SENEGAL

De Senegalese staatsorganisatie SOSAP en de Russische Promach-Export organisatie hebben een overeenkomst gesloten voor de ontwikkeling van de tonijnvisserij. Rusland zal tussen 1968 en 1970 vien visserijschepen hiervoor tot aan waarde van fr. C.F.A. 882 miljoen leveren. (10.000 fr. C.F.A. = 2.058 fr)

TWINTIG DUIZEND VISSOORTEN

In de wereldzeeën komen zo'n 20.000 verschillende vissoorten voor. Dat is een ongehoord groot aantal, vooral wanneer men het vergelijkt met de dan toch maar zeer weinig soorten die tot nu toe voor de konsumptie worden benut. De vissers beperken zich bij hun werk op zee tot een zeer bescheiden deeltje van de grote verscheidenheid, die aanwezig is. De bekendsten zijn schelvis, wijting, gul, kabeljauw, koolvis en leng. Deze worden biezonder graag gegeten, omdat zij biezonder rijk zijn aan eiwit, maar slechts weinig vet bevatten.

Daarnaast komen dan tonijn, roodbaars, en de specialer vissoorten zoals schol, tong tarbot en heilbot. Ook deze soorten zijn rijk aan eiwit en laten zich bovendien op velerlei manieren bereiden. Bovendien bevatten zij een middelmatige hoeveelheid van het hoogwaardige vet. Tot de uitgesproken «vette» vissen behoren dan tenslotte vooral haring, makreel en paling. Maar heel veel van wat de zee wellicht nog aan smakelijke vissoorten zou kunnen leveren behoort nog tot een niet ontraadseld geheim.

OVERZICHT VAN DE VISSERIJ

In het eerste kwartaal van 1967 bedroeg de aanvoer van vis ca. 2.345.000 ton. In vergelijking met dezelfde periode van 1966 is dit een verhoging van 5 %. Deze aanvoer ligt eveneens 5 % hoger met de in het 4 jarenplan vastgestelde verwachtingen.

Voor 1967 wordt de totale aanvoer geschat op 6.700.000 ton.

Deze verhoging van de aanvoer kan in hoofdzaak toegeschreven worden aan het feit dat er meer vissersvaartuigen in de vaart werden gebracht en tevens dat er meer vissers werden aangemonsterd.

Opmerkelijk met deze verhoging van aanvoer is het feit, dat de produktiviteit van de visserij-industrie met slechts 2 % toegenomen is in vergelijking met 1966.

VLOOTUITBOUW

Te Leningrad ligt er momenteel een reuze fabriekschip op stapel, waarvan de indienstelling een nieuwe stap zal betekenen in de ontwikkeling van de hoogzeevisserij. Enkele technisch biezonderheden geven een kort overzicht van het belang van deze nieuwe eenheid : lengte : 225 meter; breedte : 25 meter; hoogte : 25 meter; snelheid 25 knopen. Daarenboven is het vaartuig in staat een vloot van 14 seinevaartuigen, met zich mede te voeren. Deze seinevaartuigen zijn vervaardigd uit een gehard plastiek, waardoor de korrosi tegengegaan wordt.

Het fabriekschip „Vostok" is in staat 300 Ton vis per dag te verwerken, terwijl het 125 dagen op zee kan blijven. De bemanning zelf zal uit 600 man bestaan.

De aandrijving van het vaartuig wordt verzorgd door een hoofdmotor die een kracht kan ontwikkelen van 26.000 PK, terwijl de bediening rechtstreeks van op de kommandobrug gebeurt.

Waar gaat het dus heen ?

DE STIJGING VAN DE UITBATINGSKOSTEN VAN DE REDERS

IN GROOT-BRITTANNIE GROTER OVERHEIDSSTEUN IN BELGIE GEEN ! ! !

Ook in Groot-Brittannië hebben de reders af te rekenen met tal van moeilijkheden en met een stijging van de uitbatingskosten.

Stijging die in vele gevallen niet meer draaglijk is om een bedrijf blijvend gezond te houden.

Een van deze stijgingen betreft de verhoging van de stookolieprijs die zich heeft voorgedaan, precies zoals in ons land, sinds de krisis in het Midden-Oostende (sluiting Suez-kanaal).

In Groot-Brittannië is men echter niet bij de pakken blijven zitten en werd beslist, in gemeen overleg met de bevoegde overheid, en overeenkomstig de inkomen- en prijzenpolitiek, een taks te hefeen bij de aankoop van verse vis. Deze taks is ten voordele van de reder en wordt nu reeds geheven in de havens Hull en Grimsby. Zij moet voor de reder de stijging van de stookolie kompenseren.

Deze stijging betekent 2 £ per ton stookolie hetgeen overeenkomt met 28 centiem per kg.

De taks door de kopers te betalen in voornoemde havens bedraagt eveneens 0,28 fr. per kg. vis.

Men verwacht dat ook de andere havens zullen volgen. Door de British Trawlers Federation werd in ieder geval een aanbeveling in die zin overgemaakt.

De taks slaat ten slotte enkel op de aankoop van verse vis en dus niet op de op zee bevroren vis, die het voorwerp uitmaakt van vaste kontrakten.

Ook in de Schotse havens overweegt men de invoer van gelijkaardige taksen.

Een en ander doet ons onmiddellijk de vraag stellen, wat bij ons wordt gedaan bij de steeds toenemende lasten voor de reder.

Ook in België is de mazout met dezelfde orde van grootheid gestegen, daar de ristournes fel verminderd werden. Precies zoals in Engeland is deze post, op de lonen na, de grootste onkostenpost bij de eksploitatie. De toestand in Groot-Brittannië bewijst echter dat men ginder inziet, dat niet alles op de rug van de reder kan worden geschoven.

Daartegenover ziet men dat bij ons de ene onkostenpot na de andere toeneemt en dat van overheidswege niets gedaan wordt om daaraan te verhelpen.

Er wordt steeds meer gevraagd en geëist zonder met de ekonomische toestand rekening he houden en het is toch zo gemakkelijk te beweren dat de reder het wel zal betalen.

Het is dan ook niet te verwonderen dat het uitbaten van vissersvaartuigen geen aantrekkingskracht meer biedt en dat deze zich enkel beperkt tot de voortzetting van vader op zoon.

Wanneer dan bovendien één of andere kleine steun wordt toegekend, dan wordt enerzijds daarmede hoog van de toren geblazen langs alle kanten terwijl anderzijds allerhande kritiek wordt uitgebracht.

DE BUITENLANDSE HANDEL IN VISSERIJPRODUKTEN VAN DE BELGISCH-LUKSEMBURGSE EKONOMISCHE UNIE

Volgens een rapport van de Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel bedroeg in 1966 de waarde van de uitvoer door de Belgisch-Luksemburgse ekonomische unie, de BLEU, 548.283.000 Belgische fr.

Ten aanzien van 1965 betekent zulks een verschil in meer van 45.666.000 B. fr.

Hierin nemen kabeljauw, klipvis, gedroogd of gepekeld, 150 miljoen fr. voor hun rekening.

Verder werd voor 96 miljoen fr. verse of vervroren tong uitgevoerd.

De invoer door de BLEU van visserijprodukten beliep in 1966 1.311.381.000 B. fr. hetgeen een toename van 90.836.000 B. fr. betekent. Er worden dus eens zoveel visprodukten ingevoerd als er door ons worden geproduceerd.

In 1966 werd voor 171 miljoen fr. verse kabeljauw, stokvis en klipvis ingevoerd, voor 97 miljoen fr. gedroogde of gerookte haring; voor 80 miljoen fr. zeekreeft en voor 79 miljoen fr. mosselen.

Het aandeel van de invoer van visprodukten t.a.v. de totale BLEU invoer bedroeg 0,4.

Dit aandeel is in de laatste 5 jaar ongewijzigd gebleven.

De invoer van visserijprodukten neemt gedurig toe.

In de laatste 10 jaar was deze toename gemiddeld 63 miljoen fr. per jaar.

Voor de laatste 5 jaar bedroeg de gemiddelde jaarlijkse toename zelfs 101 miljoen fr.

NIEUWE VERKOOPUREN IN DE VISMIJN VAN OOSTENDE

MAANDAG, DINSDAG en WOENSDAG :

Vis : om 7 uur.
Kreeftjes : om 7u.15.
Kustvis : om 7 u. en 9 uur.
Garnaal : om 9 uur.
Volle en/of Sandettie haring : om 7u.30, 10 u. en 1u1.45.
IJle haring : om 7u.30, 10 u., 11u.45 en 15 uur.
Sprot : om 7u.30, 10 u, 11u.45, 16 u. en 17 uur.

DONDERDAG en VRIJDAG :

Vis : om 8 uur of onmiddellijk na haring en/of sprot.
Kustvis en garnaal : om 8 uur of onmiddellijk na haring, sprot en andere aangeboden visvangsten.
Volle en/of Sandettie haring : om 8 u., 10 u. en 11u.45.
IJle haring : om 8 u., 10 u., 11u.45 en 15 u.
Sprot : om 8 u., 10 u,. 11u.45, 16 u., en 17 uur.

ZATERDAG :

Kustvis en garnaal : om 8u.30 of onmiddellijk na de andere aangeboden visvangsten.

N.B. : wegens de geringe belangstelling werd de verkoop van sprot van 18 uur geschorst.

De Direktie der Vismijn

VERKOOPSPRAKTIJKEN IN OOSTENDSE VISMIJN OF DWAZE PRAAT

Door een Oostends joernalist die steeds alles best schijnt te weten, werd in een dagblad gemeld dat door een bepaalde rederij de sprotprijzen kunstmatig omhoog werden gehouden en dat op die manier zekere firma werd bevoordeligd.

Eens te meer wordt hier de hoofdvogel afgeschoten, met zulke praat de wereld in te zenden.

Afgunstigen of belanghebbenden zouden moeten weten dat er telkens een aanbesteding plaats heeft voor op te vangen of opgevangen sprot.

Een firma voerde voor dierenvoeding sprot uit naar Denemarken, stak hiervoor zijn prijs in en kreeg sprot van meer dan 100 in één kg toegewezen om te vermijden dat die in de markt zou komen en de prijs van de marktwaardige sprot zou ontwrichten.

Welke deloyale konkurrentie en ongezonde praktijken kan men daarin vinden met op die wijze niet kommerciële sprot aan de markt te onttrekken.

Dit is zowel het belang van de handel als van de visser.

De alweter van dit blad zou zich beter bezinnen vooraleer dergelijke praat rond te strooien.

VERANDERING IN HET SPROTREGLEMENT

Hetzelfde blad vindt de verandering in het sprotreglement waarbij s' avonds mag uitgevaren worden, in plaats van na 12 uur 's nachts, zonderling.

Wij antwoorden aan die alweter dat dit in overleg met de betrokken sprotvissers en op hun verzoek is gescheid, omdat naar mooi sprot zou kunnen verder gezocht worden en omdat na overleg met de konservenfabrieken en rokers, uitgemaakt is, dat de prijzen voor s morgens aangevoerde sprot, hoger zouden liggen, daar de dure lonen en het vervoer 's avonds te betalen, deze prijzen fel beïnvloeden. Een verkoop te 17 uur blijft voorlopig gehandhaafd voor zover in 't belang van allen.

De wijzigingen welke immers aangebracht worden geschieden na beraadslaging en naar gelang de ekonomische toestand het vereist.

Wie kan daarin graten vinden, tenzij die er niets van kennen en menen geroepen te zijn om hun eitje in het pateeltje te leggen.

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

ZO GEZOND ALS EEN VIS MET ZEEVIS

Berichten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

PROPAGANDADAG TE HASSELT

GEEN MASSALE VOLKSTOELOOP, MAAR TOCH GESLAAGD

Op zaterdag 28 oktober 1967 werd te Hasselt de vijfde en voorlaatste propagandadag voor dit jaar ingericht.

Verscheidene elementen stonden de traditionele volkstoeloop in de weg :

1) eens te meer is gebleken dat de opstelling van de stands in een zaal wel zijn voordelen heeft, maar eveneens zijn nadelen.

De VOORDELEN zijn :

— de opstelling kan daags voordien geheel afgewerkt worden in een zaal, daar waar dit bij organisatie in open lucht slechts gedeeltelijk kan geschieden. Hieruit volgt dat het geheel van de werkzaamheden meer gespreid wordt, er kan kalmer en trager gewerkt worden, zodat een betere afwerking mogelijk is;

— doorgaans is de opstellingsmogelijkheid in een zaal veel beter. Er kan een mooiere schikking gegeven worden en verlichting van de stands is mogelijk, zodat wel een bijoznder etiket aan het geheel gegeven wordt;

— Bij slecht weer gaat de volkstoeloop wel minder zijn, maar de stands kunnen blijven staan. In open lucht zou bij slecht weder vooreerst niet kunnen opgeslagen worden of zou onmiddellijk moeten opgebroken worden.

De NADELEN zijn :

automatisch een geringe volkstoeloop. Wanneer de aktie in open lucht doorgaat wordt de nieuwsgierigheid van veel mensen opgewekt bij het zien van de stands en het volk errond. Het is doorgaans moeilijk om de mensen te bewegen een zaal binnen te lopen, ook al onderlijnt men uitdrukkelijk dat alles gratis is;

— een groot aantal mensen bezoeken nooit een tentoonstelling of iets gelijkaardigs in een zaal, zelfs niet wanneer het gaat over iets uit hun eigen streek. Van deze mensen moet men zeker niet verwachten dat ze op een dergelijke propagandadag een zaal zullen binnenlopen om naar zeevis te komen kijken.

Te Hasselt is eens te meer gebleken dat qua presentatie beter gewerkt wordt in een zaal dan in open lucht, maar dat men dan niet moet rekenen op een massale volkstoeloop. Daarom verdient de opstelling in open lucht de voorkeur en dient de risiko i.v.m. slecht weer genomen.

2) De propagandadag viel einde der maand, waaruit logisch volgt dat een gedeelte van de bevolking niet cit winkelen gaat en thuis blijft.

3) Het weder was mede spelbreker. Goed in de voormiddag, maar regen op de middag en na de noen. Hieruit volgde dat velen niet uit kopen gingen en dus niet in het centrum kwamen.

4) De aard van de bevolking speelt uiteraard ook een grote rol. Het schijnt dat de uiteraard sympathieke Hasseltse bevolking moeilijk warm te krijgen is. Zo vertelde men ons dat het maar goed was dat men de scholen had bij het Koninklijk bezoek aan Hasselt vorige week, want dat er anders een zeer geringe belangstelling zou geweest zijn.

Onze konklusie is dat deze dag te Hasselt, al was er geen massale volkstoeloop, toch als geslaagd mag beschouwd worden. Al komt het aantal geldige antwoordformulieren overeen met dit van Aarlen, op grond van de gedane vaststellingen blijkt dat het aantal bezoekers te Hasselt hoger lag dan te Aarlen, nl. 3.500 in totaal.

In de zaal «De Ware Vrienden», Grote markt te Hasselt, werden van 10 tot 17 u. in de tien klassieke standjes, navolgende vissoorten in verse toestand voorgesteld : griet, dorade, makreel, pladijs, rog, kabeljauw, schelvis, knorhaan, staartvis, mosselen, garnalen kreeftjes.

In elk standje werd van de overeenkomende soort 'n bereiding tentoongesteld. Deze bereidingen waren :

— Kabeljauw op Engelse wijze;
— Gefruite doradefilets;
— Zweedse schelvis;
— Makreel met groene bessen;
— Knorhaan met kappertjessaus;
— Griet met druiven;
— Pladijs op Afrikaanse wijze;
— Staartvis Natacha;
— Mosselenbeignets;
— Gegratineerde rog.

Elders in dit nummer worden drie recepten ervan gepubliceerd.

Het was opvallend dat de bereidingen te Hasselt zeer goed opgevat en buitengewoon goed gepresenteerd werden. De leerlingen welke in de stands stonden om eventueel gewenste inlichtingen te verschaffen, waren bovendien zeer goed op de hoogte en dit bewees dat ze degelijk voorbereid waren voor de taak die van hen verwacht werd. De heer Van Vinckenroye, Direkteur van het Provinciaal Hoger Handelsinstituut te Hasselt, Mej. Pappy, lerars huishoudkunde van deze school, en de leerlingen, verdienen tenvolle gelukgewenst te worden voor wat ze gerealiseerd hebben.

De gezamentlijke stand van de visverwerkende nijverheden, waarin drie firmas hun produkten tentoonstelden, kenden eveneens sukses. De zaal, waarin de stands opgeslagen werden was centraal gelegen.

Gezien de geringe volkstoeloop hadden de visbakkers het niet zodanig druk, alhoewel ruim 115 kg vis opgebakken werd. Het duurde echter een tijdje, hetzelfde maakten we mede te Aarlen, vooraleer de bezoekers konden overtuigd worden dat gratis een lekker visje kon geproefd worden.

Te Hasselt was de prijskamp weerom een grote attraktie. Dat niet een zeer groot aantal geldige antwoordformulieren ingediend werden is een logisch gevolg van het kleiner aantal bezoekers.

Stippt te 17 u. werd de kabeljauw gewogen en Mej. Willems, deurwaarder te Hasselt, stelde het juiste gewicht vast, nl. 2,795 kg. In totaal werden 702 geldige formulieren geteld en werd de uitslag door voornoemde deurwaarder als volgt vastgesteld :

Negen deelnemers raadden het gewicht op 5 gr .na.

Na loting werden de prijzen als volgt vastgesteld :

1) Vandebroeck, Hasselt, 2,800 kg;
2) Vandenbroucke, Oostende, id.;
3) Tillieux, Brustem, id.;
4) Van Oost M.T., Antwerpen, id.;
5) Haumont, Hasselt, id.;
6) Nieuwenhuyze, Oostende, id.;
7) Peeters, Zonhoven, id.;
8 Willems E., Zonhoven, id.
9) Frederix, Hasselt, id.;
10) Martens, Hasselt, 2,810 kg;
11) Yoga, Hasselt, 2,815 kg;
12) Vanderdonck, St.-Truiden, 2,760 kg;
13) Gielkens, Diepenbeek, 2,750 kg;
14) Frederix, Hasselt, id.;
15) Stockmans, Beringen, id.;
16) Redant, Oostlnde, id.;
17) Claessens, Hasselt, id.;
18) Martens, Hasselt, id.;
19) Vandeberg, Hasselt, id.;
20) Vissers, Wellen, id.

Zeventien deelnemers benaderden het juiste gewicht op 45 gr. en de resterende prijzen werden door loting toegekend (13de tot 20ste).

Te 11.30 u. was er een officiële ontvangst op het stadhuis te Hasselt. De h. Ottenbourg, voorzitter van de Kamer van Ambachten en Neringen, lichtte in korte woorden toe, waarom de Kamer het initiatief van de Propagandavereniging genegen was en haar volledige medewerking verleend had.

De h. R. Boels, beheerder van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik, lichtte de aard en het doel van een dergelijke dag toe en verduidelijkte waarom Hasselt de voorkeur verdiende als aktieplaats. Hij dankte tenslotte al diegenen die bij de organisatie behulpzaam zijn geweest.

De heer schepen R. Rombauts, loofde in zijn slotrede het genomen initiatief en stelde voor de zeevisserijprodukten te verbroederen met de eigen Hasseltse drank, dit door het drinken van een genever, terwijl vistoastjes zouden geproefd worden.

Er dient toegegeven dat de medewerking van de vishandel te Hasselt zeer goed was. De h. Theunissen, Dorpstraat, en de h. Stevens, Paardsdemerstraat, van Hasselt, waren de ganse dag ter plaatse en stonden de Propagandavereniging zeer goed terzijde, terwijl de h. Roeckx, van de Grand Bazar te Hasselt, een grote belangstelling betoonde.

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

— Tel. 767 07 —

— O —

HET KOUDSTE

HET BEST BEWERKBAAR

(6080V)

PLADIJS OP AFRIKAANSE WIJZE

Dit recept werd uitgewerkt en beproefd door het Provinciaal Hoger Handelsinstituut te Hasselt.

BENODIGDHEDEN VOOR 4 PERSONEN

— 8 pladijsrepen
— 40 gr. boter
— 2 bananen
— paneermeel
— frituurvet
— peper en zout

SOUBISESAUS :

— 1/4 liter blonde saus
— 20 gr. boter
— 20 gr. bloem
— 1/4 liter water
— 2 uien
— 1/2 dl. witte wijn
— 1 dl. water plus bouillonblokje of 1 dl. bouillon
— 1 eetlepel boter

WERKWIJZE

— Haal de repen door gesmolten boter; wentel ze daarna in paneermeel en rooster onder de grill.
— Snij de bananen in vier, wrijf ze in met wat peper en zout en laat bakken in heet frituurvet.
— Schik de repen op een schotel, garneer ze met de banaan en dien op met een tomatensaus of soubisesaus.

SOUBISESAUS :

— Maak een blonde saus met de boter, bloem en water.
— Snij de uien in grove stukken en laat ze 10 minuten in bouillon koken.
— Doe ze vervolgens in een braadpan samen met de boter, de wijn en bouillon.
— Laat de ui nog 15 minuten stoven en steek ze door.
— Voeg het fijngemaakte mengsel bij de blonde saus.

OPMERKING

— De blonde saus moet tamelijk dik zijn.
— Een weinig room of een geutje citroensap verbeteren de smaak van deze saus.

MAKREEL MET GROENE BESSEN

Dit recept werd uitgewerkt en beproefd door het Provinciaal Hoger Handelsinstituut te Hasselt.

BENODIGDHEDEN VOOR 6 PERSONEN

— 6 kleine makrelen
— 3 eetlepels olijfolie
— 1/2 kg. groe bessen of een pot groenebessen-konfituur
— 100 fr. suiker
— 50 gr. boter of room
— peper, zout, gemberpoeder

WERKWIJZE

— Reinig de vissen.
— Leg ze daags te voren in een diepe kom; overgieten met de olie en strooi er enkele verbrijzelde bessen, zout, peper en gemberpoeder over.
— Laat de visuitdruipen en rooster op barbacue of onder de ovengrill.
— Ontdoe de bessen van de staartjes, was ze en laat ze verlekken.
— Laat koken met de suiker en een weinig zout en peper, totdat het sap een weinig stijf geworden is.
— Voeg er de boter of room bij en dien op met de gegrilleerde makrelen en de gekookte aardappelen.

GRIET MET DRUIVEN

Dit recept werd uitgewerkt en beproefd door het Provinciaal Hoger Handelsinstituut te Hasselt.

BENODIGDHEDEN VOOR 6 PERSONEN

— 1 griet

VULLING

— 100 gr. broodkruim
— 1 gehakte en gestoofde ui
— 75 gr. champignons (gestoofd)
— 1 koffielepel gehakte peterselie
— 1 hard gekookt ei
— zout, peper, muskaatnoot
— citroensap
— 30 gr. gesmolten boter
— 1 dl. witte wijn
— 250 gr. gepelde en ontpitte druivne

WERKWIJZE

— Maak de vis schoon
— Bereid de vulling door al de ingrediënten onder mekaar te mengen.
— Vul de vis hiermede, en leg ze in een beboterde braadslede.
— Bestrooi met peper en zout, bedruip met citroensap en met gesmolten boter.
— Bedek met een beboterd papier en zet ongeveer 30 minuten in een matig warme oven tot het vlees van de graat loskomt.
— Leg de gare vis voorzichtig op een verwarmde schotel.
— Pocheer de druiven in de met water aangelengde witte wijn en leg ze op de vis.
— Voeg het pocheervocht van de druiven bij het stoofvocht van de vis, laat inkoken en giet over de vis.
— Dien op met aardappelkroketten.

VISMEEL ALS VOEDINGSBESTANDDEEL

Op een konferentie, welke binnenkort te Ottawa, Kanada, plaatsgrijpt zal een overzicht verschaft worden van de tot op heden gemaakte vooruitgang met betrekking tot de vismeelproduktie, geschikt voor menselij kverbruik.

Tevens zal op deze konferentie 'n raming gemaakt worden van de verbeteringen welke kunnen doorgevoerd worden op het gebied van produktie, afzet en het gebruik van vismeel onder de vorm van gekoncentreerde proteïnen of beter gekend onder de benaming van «visbloem».

Het gebruik van gekoncentreerde proteïnen levert ongehoorde toepassingsmogelijkheden, voornamelijk in die streken waar het onmogelijk is verse vis te leveren. Daarenboven kan het onschatbare diensten leveren in die ontwikkelingslanden waar een akuut gebrek is aan proteïnen.

Dank zij de technische vooruitgang is men sedert een 10-tal jaren in staat om, ekonomisch voordelig, proteïnen te onttrekken uit grondstof, daar waar dit vroeger niet mogelijk was. In dit opzicht heeft Kanada baanbrekend werk verricht.
Zo de «visbloem» aangewend wordt als toevoegsel voor andere voedingswaren zoals brood, graangewassen en rijst, dient het van zodanige kwaliteit te zijn, dat het reuk- en smaakloos is. Dit kan tamelijk kostelijk uitvallen indien men dit wil bereiken.

De aanwending van de meeste witvissoorten, om tot deze verhouding te komen, valt tamelijk duur uit, terwijl die vissoorten met een hoog oliegehalte zoals haring, een uitgebreidere bewerking dienen te ondergaan, wat eveneens nadelig is voor de kostprijs.

De Internationale Vereniging van Vismeelproducenten is dan ook van oordeel, dat de aanwending van minder gekende vissoorten, ter bereiding van visbloem, de meest praktische en tevens de meest ekonomische oplossing is. In Peru werden, onder de auspiciën van de UNO, proefnemingen op grote schaal ondernomen. Testen, over 10 jaar verspreid, op ondervoede kinderen leverden buitengewone resultaten op.

Zo dienen de opzoekingen van Zuid-Afrika vermeld te worden om de typische smaak van visbloem tot een minimum te herleiden. Deze opzoekingen waren van zulkdanige aard, dat dit produkt aan het brood kan toegevoegd worden. Dit komt uitstekend van pas voor de gevoerde regeringspolitiek om de voedingswaarde van de armere lagen van de bevolking op te drijven.

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—

Slechts twee verkoopdagen deze week en op beide dagen een aanvoer die we eerder beperkt moeten noemen. Inderdaad, ook maandag bedroeg de aanvoer slechts 6000B. terwijl dinsdag nog maar 3200 B. vis werden aangevoerd. Tong hebben we om zo te zeggen niet gezien, alleen de westschepen zorgden op de eerste verkoopdag voor wat van die soort. Die westaanvoer was trouwens maandag redelijk omvangrijk zodat dank zij die vaartuigen van een redelijk gevarieerde markt mag worden gesproken. Er was iets meer rog dan gewoonlijk, temeer dat ook een paar noordschepen voor wat rog zorgden. De meest gebrachte soorten waren echter eens te meer gul, totten, rode zeebaars, leng en koolvis.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

Rode zeebaars kreeg een renderende prijs die boven de 11 fr. lag, de gullen werden vlot verkocht, zij het niet overdreven duur. De weersomstandigheden zijn immers niet erg gunstig geweest voor de gullenvangers die dan nog in gering aantal aan de afslag verschenen. De duurste vissoorten zijn tijdens de afgelopen week ongetwijfeld keilrog, mooie meid, staartvis, steenschol en haring geweest. Haring die steeds in zeer geringe mate wordt aangevoerd en waarvoor woensdag tot 1130 fr. per ben werd betaald.

De totale aanvoer bestond deze week slechts uit 8920 bennen vis, 300 kg kreeftjes en 500 kg tongsortering. Behalve de kustvissers kwamen er nog 27 andere vaartuigen verkopen. Een zeer laag cijfer voor het jaargetijde.

WEINIG IJSLANDERS

Vijf IJslanders voor de ganse week, zij zorgden voor 4950 bennen vis en een 300 kg kreeftjes. Grote kreeft kreeg dinsdag tot 1880 fr., de kleine sortering rond de 1400 fr. Kreeft bleef dus zeer duur. Ook staartvis was peperduur en kreeg van 58 naar 68 fr. per kg volgens de sortering. Heilbot werd aan normale prijzen verkocht, die schommelden van 50 naar 70 fr. per kg. Schelvis werd aan zeer goede prijzen afgezet met de grote sortering tot 28 fr., de middensoort rond de 22 fr. en de kleinere sortering van 11 naar 15 fr. Rode zeebaars kreeg een behoorlijke prijs met de grote soort variërend van 550 naar 620 fr. en de kleine sortering teruglopend van 400 naar 330 fr. per mand. Witte leng kreeg een middelmatige prijs die schoommelde van 430 naar 480 fr., voor blauwe sortering werd tussen 10 en 16 fr betaald, ook deze soort was woensdag goedkoper. Koolvis kreeg maandag betere prijzen dan dinsdag toen de prijs terugviel van 500 naar 430 fr per ben. Grote schotse schol was eerder goedkoop met prijzen die schommelden van 400 naar 380 fr. De middensortering was duurder en kon dinsdag tot 770 fr. bereiken. Hondstong was duur, de kleine sortering kreeg zelfs tot 370 fr., waar voor grote sortering tot 1300 fr. bekomen werd. Kabeljauw van IJsland kreeg maandag tussen 520 en 700 fr., dinsdag van 600 naar 800 fr. pepr ben. De gullen schommelden van 430 naar 470 fr. per ben en waren eerder goedkoop. De uitslagen waren voor de IJslanders niet allemaal renderend, de O.286 moest het zelfs met minder dan het minimum doen, de vangst was hier echter nogal klein en verder ook niet te best verzorgd.

WEINIG BELANGSTELLING VOOR NOORDZEE-TOTTEN

Twee Noordzeevangsten slechts, beide bestonden voor een groot gedeelte uit kleine schelvis en totten. Totten die het ook deze week niet deden en zelfs nog goedkoper waren dan verleden week. Voor totten werd immers maar tussen 220 en 350 fr. betaald, maandag werd van 230 naar 330 fr. betaald. Grote schelvis van de Noordzee, die zeer schaars was, kreeg tot 20 fr. per kg. Maandag was de kabeljauwvangst groter, shelfcod kreeg hier tot 950 fr. maar daalde naar 860 fr. per hoop. Kabeljauw in manden noteerde van 740 naar 610 fr. Gullen waren in verhouding redelijk duur met prijzen die schommelden van 340 naar 470 fr.. Haai, waarvan maandag toch een 40-tal bennen werden gelost kregen van 490 naar 520 fr., dinsdag tot 700 fr. per ben. De resultaten waren wel lager dan verwacht en varieerden tussen 213.000 en 324.000 fr., dit voor de O.334 en de O.335.

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommel-schroef

ZEER DURE KANAALSOORTEN

Kanaalvis blijft zeer schaars, zodoende werden er ook tijdens de voorbije week zeer hoge prijzen voor betaald. Vooral staart, heek, rog, keilrog en rode knorhaan waren zeer gewild. Keilrog kreeg dan ook van 1470 naar 1600 fr per ben terwijl rode knorhaan verkocht werd tegen prijzen die schommelden van 10 naar 23 fr per kg. Heek steeg tot boven de 40 fr., de kleinste sortering kreeg nog tot 900 fr. per ben. Vlaswijting ging van de hand tegen 980 fr. per mand maar kabeljauw kon slechts 16 fr. per kg halen. Steenschol van het kanaal kreeg tussen 28 en 33 fr., terwijl de weinige schotse schol die er was verkocht werd aan 28 fr per kg. Waar de tongen deze week bijzonder schaars waren kon voor lappen toch maar 63 fr bekomen worden, tarbot echter, die al even schaars was, kreeg tot 105 fr. per kg. Staartvis werd verkocht boven de 65 fr. per kg, terwijl voor schelvis van 17 naar 28 fr. werd betaald. Kleine haai kreeg toch nog tot 390 fr. per ben, kleine vlaswijting tot 14 fr. Voor zeebaars kon even boven de 20 fr. per bekomen worden, een zeer renderende prijs. De uitslagen waren voor beide kanaalschepen zeker renderend en schommelden van 113.000 naar 293.000 fr.

WEINIG NOORDSCHEPEN

Al waren er niet te veel noordschepen verwacht, toch waren er nog minder. Het slechte weer zal hier wel oorzaak van zijn. De schepen die kwamen verkopen deden het overigens na korte reizen en losten meer gevarieerde vangsten. Meer rog en wel iets minder omvangrijke gulvangsten. Roggen waren alleszins zeer welkom. Dit kwam tot uiting in de bekomen prijzen, waarbij voor grote rog rond de 21 fr werd betaald, tilten rond de 19 fr haalden, scherpstaart van 16 tot 18 fr. kreeg en gladrog tegen 23 fr. werd verkocht. Ook soms nogal ruime partijen steenschol, die meer dan duur was en van 1470 fr. (kleine) naar 1780 fr. noteerden. Kabeljauw was niet bijzonder duur en kreeg rond de 20 fr. Grote gul tot 13 fr., de middenslag van 9.60 naar 11 fr. en kleine sortering van 6 naar 9 fr. Dinsdag waren de gulprijzen echter merkelijk hoger. Wijting van de noord kreeg maandag rond de 7 fr. Wat de uitslagen betreft, deze waren zeker renderend.

GEVARIEERDE WESTVANGSTEN

Van de west kregen we maandag een aanzienlijk aantal schepen met gevarieerde vangsten. Deze vangsten bevatten zowel platvis, rog, gul, kabeljauw als wijting, tong, tarbot en haai. Sommige soorten weliswaar in beperktere mate dan de andere. Waar de prijzen voor de meeste soorten renderend waren werden hier doorgaans bevredigende resultaten geboekt. Kabeljauw van de west kreeg tot 20 fr., gullen van 480 naar 700 fr. volgens de grootte. De kleinste gullen noteerden nog 280 fr. per ben. Platvis kreeg dinsdag betere prijzen dan maandag toen kleine iek steeg van 670 naar 870 fr. per ben. Platjes waren maandag evenmin duur en kregen slechts van 5 naar 7 fr. Dinsdag werd voor platjes minstens 9 fr. betaald. Schar kreeg een ietwat grotere belangstelling dan gewoonlijk en schommelde van 7 naar 11 fr. Voor grauwe poon werd rond de 10 fr. bekomen, terwijl wijting tussen de 7,60 en de 11 fr. kreeg. Katrog werd verkocht tegen 12 fr. per kg en hondshaai tegen 13 fr.

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

GUL VOOR DE KUSTVISSERIJ

Er schijnt wel wat gul te vangen te zijn voor onze kustvissers. Alleszins te oordelen naar de vangsten die bij ongunstig weer werden vergaard en die tot 45 bennen bedroegen. Die vangsten bestonden grotendeels uit gul en wijting. Gullen die vooral dinsdag hogere prijzen kregen. Voor de grotere schepen die op de kust visten werden het eveneens flinke resultaten, dit dan dank zij de wijtingprijs die opliep van 400 naar 560 fr. per ben en de gullenprijs die steeg van 380 naar 480 fr. per ben.

WEINIG SPROT

De sprotvisserij is momenteel weinig renderend. De vangsten zijn aan de kleine kant en ook de prijzen vallen tegen. Neem bvb. de cijfers van dinsdag; toen werden 1500 kg aangevoerd wat niet belette dat de prijs slechts rond de 6 fr. schommelde. In elk geval zijn de bereikte resultaten weinig moedgevend. Gelukkig komt er bij die sprot ook nog wat haring en vis in het net, zodat de gezamenlijke besommingen het nog wel doen. Haring was deze week trouwens zeer duur en kreeg van 17 naar 23 fr. per kg.

GUNSTIGE GARNAALCIJFERS

De garnaalvissers bedreven de visserij met wisselende kansen. De vangsten waren dinsdag het best toen de meeste schepen meer dan 100 en sommige zelfs meer dan 200 kg in de markt zetten. De prijzen waren trouwens zeer goed en schommelden van 40 naar even boven de 50 fr., zodat zeer renderende resultaten bereikt werden. Bij de garnaalopbrengst komt dikwijls ook nog wat vis, zodat alles bijeen de week voor garnaalvissers redelijk gunstig werd. We moeten immers rekening houden met het jaargetijde en de weersomstandigheden.

Voor de bouw van moderne

VISSERSSCHEPEN

op één uur 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 DE VAART EN IN OPBOUW !

Boomkorvissers wees voorzichtig

Een nieuwe ramp heeft onze visserij voor de zoveelste maal in zware rouw gedompeld.

Nadat het lijk van matroos Vantorre aangespoeld was, hadden we vrijdag in Nederland een onderhoud met enkele Urkers.

Daar wees men ons voor de zoveelste maal op de gevaren van de bokkenvisserij en de noodzakelijkheid zoveel mogelijk alle veiligheidsmaatregelen bestendig elke reis te kontroleren.

Het is verder ten zeerste aangeraden de weerberichten bestendig te volgen en biezonder met de bokken vissend, alle visserij bij slecht weer te staken.

Het is weliswaar begrijpelijk dat men bij slecht weer graag een mooie vangst aanvoert en onze vissers behoren niet tot het ras van de roekelozen maar van de sjouwers die alles trotseren, ook de wind. Maar de natuur is baas en zal altijd baas blijven, hoe sterk, hoe werkzaam en hoe heldhaftig zij ook zijn.

Marktoverzicht Zeebrugge

MAANDAGMARKT

Voor wat de aanvoer van de tongsoorten betrof, waren deze goed vertegenwoordigd, de andere vissoorten in mindere mate. Voor de tongen waren de prijzen aan lagere prijzen gestart dan het vorig week-einde het geval was. Voor de grote, van 56 tot 68 fr., voor de middenslag van 85 tot 94 en de kleinste slag van 81 tot 86 fr. voor de TP en van 81 tot 78 fr. voor de slips. De tarbots evenals de grieten, vormden een bijzonder grote aantrek, zodat topprijzen werden betaald. Niet bijzonder veel ronde vis aan de afslag, voor de kabeljauws en de gullen werd van 16 tot 22 fr. geboekt. Voor de mindere sortering van 5 tot 14 fr. De wijtingprijzen schommelden tussen de 7 en de 12 fr. De haaien en zeehonden bekwamen van 12 tot 15 fr.

De platvisaanvoer was ruimschoots voldoende, zodat deze prijzen sterk opliepen, van 12 tot 22 voor de grote, middenslag en 3de slag. De kleinere soorten, van 7 tot 9 voor de deelvis en van 4 tot 7 voor de meiers. Zoals gebruikelijk waren de roggevissoorten vrij klein in aanvoer, zodat ook deze vissoort sterk opliep in prijs. Van 19 tot 25 en van 11 tot 20 fr. voor de kleinere soorten.

De besommingen : van 35.460 voor de 570 tot 101.170 voor de 551 en van 122.230 voor de 262 tot 183.210 voor de 465. Voor de gullevangers werden opbrengsten geboekt van 3.160 voor de 495, met de 257 tot 15.970 voor de 477 met de 553.

DINSDAGMARKT

Wanneer de gullevangers hun vangsten niet hadden aangeboden aan de afslag, dan was er praktisch geen vis geweest aan de afslag.

Voor de tongen waren de prijzen van 56 tot 74 fr. Voor de grotere soorten, de middenslag van 83 tot 95 fr. en de kleinste slag van 83 tot 92 fr., de gemiddelde prijs bedroeg 75,14 fr. Tarbots evenals de grieten bekwamen van 41 tot zelfs 128 fr. voor de grote en van 36 tot 51 voor de grietsoorten. Aan ronde vis was er geen tekort, dank zij de gullevangers, de prijzen schommelden van 10 tot 24 fr. en van 5 tot 14 fr. voor de kleinste slag. De wijtingsoorten bekwamen eveneens betere prijzen dan gisteren. De haaien en zeehonden van de West brachten van 6 tot 14 fr. op. Robaards en knorhanen vielen eveneens in de smaak. Voor de weinige roggevis was er opnieuw een vrij grote belangstelling, de prijzen zijn door een bewijs van 20 tot 26 voor de grotere sorten en van 9 tot 19 voor de kleinste slag. Voor de platvissoorten was er opnieuw zeer grote belangstelling, zodat de prijzen sterk opliepen, de grote, middenslag en derde slag van 13 tot 19 fr. en de kleinere soorten van 4 tot 10 fr.

De besommingen : van 16.790 voor de Z.560 tot 90.980 voor de Z.568 en van 137.810 voor de 603 tot 222.800 voor de Z.573. De vaartuigen in span : van 16.170 voor de 54/404 tot 53.510 voor de 201/544.

BERICHT AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

22/170(T) Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/16-1967.
Gedurende de periode van 13 tot en met 25 oktober 1967, zullen alleen op dinsdag 14, donderdag 16, vrijdag 17, woensdag 22, donderdag 23 en vrijdag 24 november 1967, schietoefeningen gehouden worden door artillerie in de grote sektor.
Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsondergang.
De schikkingen van B.a.Z. 1/17-1967 zijn van kracht.
(Med. A.A. Sch. Lombardsijde 20-10-'67 — H. 45352).

22/171 Belgische kust. — Oostende. Blankenberge. Boeien opgenomen.
De boeien gelegd ten behoeve van de jachtsport werden opgenomen.
B.a.Z. 7/73(T) en 10/99(T)-1967 vervallen.
(Zie Belg. krt. „Vlaamse Banken").
(Med. Loodswezen Oostende 11 en 12-10-'67 — H. 45319).

22/172 Scheur-Wielingen route. — Lichtboei Sch 3 gewijzigd.

Positie : 51°24'17"N — 3°02'38"E.
De zwarte lichtbrulboei Sch 3 werd vervangen door een zwarte lichtboei zonder fluit.
Zie Belg. krt. „Vlaamse Banken" en Lichtenlijst 1965 - N° 232).
(Tel. med. Loodswezen Oostende 23-10-'67).

NEDERLAND

22/173 Zeegat van Vlissingen. — Sardijngeul. Ton gelegd.

Op 51°26'53"N — 3°33'21"E aanbrengen een rode stompe ton met radarreflektor „SG 2".
N.B. Deze ton dient ter dekking van het onderwater gedeelte van een paalhoofd.
(Zie Belg. krt. „Vlaamse Banken").
(Ned. B.a.Z. 2701 — H. 45323).

22/174 Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Kabelborden herplaatst.

Op a. ± 51°21'.0N 3°46'.6E en b. plusminus 1250 m ESE van a. zijn in onderstaand B.a.Z. als tijdelijk verwijderd vermelde kabelborden herplaatst.
B.a.Z. 6/62(T)-1966 vervalt.
(Zie Belg. krt. „Schelde").
(Ned. B.a.Z. 2702 — H. 45323).

NAAR REKORDCIJFERS IN DE VISMIJN TE ZEEBRUGGE

Door de stad Brugge werd de laatste jaren een grote inspanning gedaan voor een efficiënter uitbating van de vismijn ten bate van de visserij zelf en ten bate van de handel. Nieuwe bouwwerken werden ondernomen, de vismijn werd praktisch voor de helft vergroot, ook nieuwe pakhuizen kwamen ter beschikking van de handel. Een meer rationele verdeling van het werk inzake vislossen en vissorteren werd ingevoerd. Verder werd een werkelijke inspanning gedaan om de visserij te helpen : stadspremie voor boomkorrevisserij, een „service" werd ingesteld ten voordele van de reders o.m. kuisen en schilderen van schepen. Ook voor de handel werd een dienst ingericht om bedrijfsafval regelmatig weg te halen.

Meerdere plannen zijn nog voorzien, o.a. het bouwen van nieuwe slipways, verbeteringswerken rond de Werfkaai, enz. Dit alles om de opgang van de Zeebrugse visserij in de hand te werken. Zoals blijkt uit de hieronder opgegeven cijfers, is de visverhandeling en -verkoop te Zeebrugge in drie jaar tijds verdubbeld.

In 1964 bedroeg het verkoopcijfer 147.564.810 fr.; in 1965 ging het naar 211.473.650 fr. en in 1966 was het reeds 253.020.902 fr. Momenteel is het cijfer van verleden jaar reeds overschreden (meer dan 260.000.000 fr.) en er mag verwacht worden dat de 300 miljoen ruimschoots zal overtroffen worden.

Te Zeebrugge wordt er een hoge prijs voor de vis betaald. De gemiddelde prijs per kg. bedroeg in 1966, 21 fr. wat als zeer hoog mag aanzien worden. Aan wat zijn deze mooie prijzen te danken ? In de eerste instantie aan de kwaliteitsvis. De Zeebrugse reders hebben het probleem van „verse vis" tijdig aangevoeld en hebben hun vaartuigen laten ombouwen om de boomkorrevisserij te kunnen bedrijven, met als gevolg : rapper vissen, kortere reizen en natuurlijk meer verse vis aanbrengen. Door met de boomkorren te vissen kunnen ze tevens duurder soorten vangen, zoals tong, tarbot, enz. en alzo betere besommingen maken. Het bedrijven van de boomkorrevisserij betekent echter voor de Zeebrugse vissers zelf, dubbel zo hard werken dan destijds met de plankenvisserij. De uiteindelijke opgang van onze visserij is dus vooral te danken aan het noeste werk van de Zeebrugse reders, vissers en handelaars en aan de goede verstandhouding die heerst én tussen reders-vissers én handelaars én openbare instanties.

ZIJ HADDEN PECH...

— De Z.405 „Kamina" van schipper O. Vantorre kende een bewogen zeereis. Uitgevaren ter visserij naar de Witte Bank kon deze niet bedreven worden wegens de hevige wind, kracht 8. Zo besloot de schipper de haven van Heligoland aan te doen om daarna de visserij te vervoegen. Bij het inwinden van de netten is het tandwiel dat de lier aandrijft gebroken. De bakboordboel kon met de hand ingewonden worden doch dit bleek niet mogelijk voor de stuurboordboel. Radiokontakt werd opgenomen met de Z.212 „Annie-Marguerite" die ter plaatse de boel kwam inwinden. Beide vaartuigen stevenden toen naar Heligoland om de boel over te geven. De Z.405 is dan naar Cuxhaven afgevaren voor herstelling om van daaruit terug de Witte Bank te vervoegen. Bij storm 8 diende het schip bijgelegd en kreeg het schip de netten in de schroef. Langs de radio werd de hulp ingeroepen van de Z.496 „Damar" die het schip naar Esbjerg bracht.

— De Z.550 „Zeemansmoed" diende dezer dagen opgesleept door de staatssleepboot „Zeetijger". Het vaartuig lag op visgrond 102 toen de korre bij het wegzetten in de schroef terecht gekomen is. Daar alle pogingen vruchteloos bleken, deed de schipper beroep op Radio Oostende, die de sleper uitzond.

— Na normaal de visserij bedreven te hebben op visgrond 102 stevende de Z.410 „Marco-Polo" van schipper Jozef Vlieghe naar de thuishaven. Bij het binnenvaren, ter hoogte van de jachthaven, hoorde men een harde klop, gepaard gaande met trillingen. Het vaartuig werd op de kuisbank gezet en het bleek dat één blad van de schroef afgeslagen was.

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN

IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge			Nieuwpoort		
	30-10-1967	30-10-1967	31-10-1967	31-10-1967			31-10-1967		
Tong groot (1 à 2 st/kg)	63.80-81.—	56.—68.—	.....	56.—71.—	.....	.....	55.—62.—	.....	.....
bloks (3 st/kg)	71.—94.—	60.—65.—	.....	65.—74.—	.....	.....	58.—64.—	.....	.....
fruit (4 st/kg)	79.20-92.—	76.—90.—	.....	83.—95.—	.....	.....	68.—72.—	.....	.....
schone kleine (5 st/kg)	79.20-90.—	85.—94.—	.....	92.—94.—	.....	.....	83.—92.—	.....	.....
kleine (6 st/kg)	.....	78.—81.—	.....	83.—86.—	.....	.....	80.—90.—	.....	.....
slips (alleen zeebr.)	111.5-112.0	95.—100.0	.....	91.—128.0	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot groot (1 - 2 - 3)	100.0-112.0	86.—92.—	.....	41.—59.—	.....	.....	100.0- ——	.....	.....
middel (1 - 2 - 3)	.....	42.—48.—	.....	31.—39.—	.....	.....	80.— ——	.....	.....
klein (1 - 2 - 3)	.....	38.—46.—	.....	41.—51.—	.....	.....	60.— ——	.....	.....
Griet groot (1 - 2 - 3)	.....	.....	.....	36.—40.—	.....	.....	55.— ——	.....	.....
middel (1 - 2 - 3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1 - 2 - 3)	10.—13.20	19.—22.—	12.— ——	16.—19.—	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1 - 2 - 3)	9.—15.60	14.—19.—	12.— ——	13.—15.—	.....	.....	8.—12.—	.....	.....
Gr. iek (1 - 2 - 3)	12.20-13.60	12.—16.—	15.80- ——	13.—16.—	.....	.....	10.—18.—	.....	.....
kl. iek (midden plad) (1)	11.80-15.40	7.— 9.—	17.50- ——	6.—10.—	.....	.....	4.—10.—	.....	.....
Iek 3e sl. (deelvis) (1 - 2)	4.— 9.—	4.— 7.—	9.—13.—	4.— 5.—	.....	.....	.....	.....	.....
platjes (meyres) (1 - 2)	20.—26.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot (1 - 2)	12.60-10.40	.....	6.40- 8.40	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	40.—42.50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1 - 2)	35.—38.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot (1)	28.— ——	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	14.20-24.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	17.—32.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	.....	22.—25.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog (1 - 2 - 3)	.....	19.—21.—	.....	25.—26.—	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2 - 3)	.....	19.—20.—	.....	21.—23.—	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten (2 - 3)	.....	18.—20.—	.....	20.—24.—	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart (2 - 3)	.....	.....	.....	20.—21.—	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans (2 - 3)	.....	.....	.....	13.— ——	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt (2)	12.10-23.—	20.—22.—	13.40-22.60	9.— 13.—	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	5.60-14.—	16.—19.—	7.—15.60	18.—24.—	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw (1 - 2 - 3)	.....	5.—14.—	.....	10.—16.—	.....	.....	17.— ——	.....	.....
Gul groot (1 - 2 - 3)	67.60- ——	.....	.....	4.— 8.—	.....	.....	10.—15.—	.....	.....
Gul klein (2)	5.80-11.60	7.—12.—	3.40-12.60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme (1)	.....	.....	.....	5.—11.—	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot (1 - 2 - 3)	5.60- 7.—	3.— 6.—	.....	4.—10.—	.....	.....	8.— ——	.....	.....
klein (1 - 2 - 3)	27.—36.—	.....	.....	8.— 9.—	.....	.....	6.— ——	.....	.....
Schar (1 - 2 - 3)	9.80-15.40	14.—15.—	14.60- ——	30.—39.—	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol (1 - 2)	12.—12.40	.....	.....	8.—14.—	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai (1 - 3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1 - 2 - 3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1 - 2)	17.—35.60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng (1 - 2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	.....	.....	20.—22.60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1 - 2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	19.40- ——	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2 - 3)	.....	12.—14.—	.....	6.— 8.—	.....	.....	16.— ——	.....	.....
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon .Roob.) (1-2-3)	.....	.....	.....	20.—23.—	.....	.....	.....	.....	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	9.60- ——	.....	.....	18.— ——	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan (1 - 2)	6.20-23.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

LEEST „HET VISSERIJBLAD"

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

30-10	20	284.900	3.495.596		
31-10	7	161.500	1.670.359		
	27	446.400	5.165.955		

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

25-10	14	1.274	44.294	27.—	37.—
26-10	6	233	9.769	30.—	48.—
27-10	8	767	28.117	31.—	43.—
30-10	6	474	24.145	47.—	56.—
31-10	9	1.278	57.826	41.—	51.—
VISMIJN					
31-10	1	111	4.218		38.—

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

25-10	10	12.000	53.448		
27-10	8	17.800	48.696		
30-10	6	3.080	22.050		
19-10	19	5.772	181.603	25,—	46,—
20-10	18	4.925	160.085	23,—	46,—
23-10	18	7.003	196.128	21,—	48,—
24-10	19	7.993	176.413	15,—	41,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

26-10	3	2.125	26.180
30-10	15	27.788	491.712
31-10	2	1.398	17.460

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

27-10	8	508	22.827	36.—	50.—	45.—
30-10	4	324	15.774	47.—	53.—	49.—
31-10	10	897	26.130			

PANHARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

26-10	1	294	8.600	28.—	32.—

AFVAARTEN

Oostendse haven

DONDERDAG 26-10-1967

IJsland : O.236
Noord : O.176 — O.120

VRIJDAG 27-10-1967

IJsland : O.224 — O.242
Noord : O 274 — O.29 — O.114 — O.132 — O.123 — O.295 — O.119 — O.128 — O.527.
Oost : O.35 — Z.108.
West : O.15 — O.192.
Witte Bank : O.218.

ZATERDAG 28-10-1967

IJsland : O.90.
West : N.720.

MAANDAG 30-10-1967

Noord : O.132 — O.66 — O.195.
Oost : O.37 — Z.34 — Z.38 — Z.189.
West : N.744 — N.703 — N.750 — N.710 — O.214 — O.156 — N.819 — O.174.

DINSDAG 31-10-1967

West : N.800.

REDERS,
LEEST UW
VAKBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	30-10-1967	31-10-1967
Grote schelvis	24.—27.—	27.40-27.60
Middelmatige schelvis	16.—26.40	25.— ——
Kleine schelvis	6.— 6.40	5.—14.—
Kabeljauw	8.60-13.—	9.—15.—
Gullen	3.40- 9.40	6.60-10.—
Wijting	6.20-10.—	4.40- 8.—
Schaat	26.— ——	27.— ——
Zeebaars	6.20-13.—	6.—11.60
Leng	7.—14.40	3.60-15.40
Schartong	6.—17.—	7.80-15.—
Heilbot	50.—72.—	68.—70.—
Koolvis	2.50-10.—	5.40- 8.80
Hondstong	7.60-28.—	7.40-26.—
Zeewolf	.....	22.— ——
Platen	.....	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

DONDERDAG 26-10-1967

Z.445	4	400	40	73.560
Z.429	4	750	30	80.380
Z.550	1	50	10	18.440
Z.584	10	1000	50	117.900
Z.547	8	700	60	75.830
Z.516	1	150	10	20.240
Z.596	1	50	10	18.070
Z.563	2	200	15	26.220
Z.509	4	900	90	126.700
Z.421	4	800	120	124.940
Z.517-538				42.230
Z.481-161				10.050
Z.508-601				15.290
Z.493-450				15.290
Z.233-432				24.290
Z.410-541				12.310
Z.553-477				16.980

MAANDAG 30-10-1967

Z.570	2	100	20	35.460
Z.580	3	400	40	82.190
Z.400	6	100	50	68.400
Z.424	7	1000	70	141.280
Z.531	8	1000	100	110.390
Z.212	9	1600	70	182.030
Z 465	9	1600	80	183.210
Z.484	9	3000	90	316.640
Z.559	9	1500	50	174.540
Z.262	4	1200	65	122.230
Z.549	8	1500	50	186.020
Z.290	6	400	40	47.600
Z 575	6	800	50	90.250
Z.533	9	50	65	43.820
Z.551	10	150	100	101.170
Z.599	8	50	70	81.350
Z. 24	10	50	90	79.490
Z.477-553				15.970
Z 545				910
Z.54-404				900
Z.432-233				9.570
Z.495-257				3.160

DINSDAG 21-10-1967

Z.579	10	1500	65	140.640
Z.419	10	1500	65	157 800
Z.199	8	600	100	110 250
Z.603	9	350	90	137 810
Z 573	12	20000	110	222.800
Z 507	9	1400	65	174.110
Z.568	8	50	80	90 980
Z.196	10	150	70	76 500
Z.562	10	1200	60	-115.060
Z 570	3	100	10	16 790
Z.511				9.850
Z 477-553				38 300
Z 233-432				41 170
Z.580				10.610
Z 517-538				57.700
Z 468				44 610
Z.469				19 400
Z. 54-404				16.170
Z.508-601				43.750
Z.410-541				46.500
Z.436-438				28.120
Z 201-544				53 510
Z.257-495				28.410
Z.450-493				16.480
Z.563				33.570

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG 26-10-1967

N.758	2.000	N.753	15.830
N.805	8.475	N.807	8.475

MAANDAG 30-10-1967

N.753	4.250	N.730	21.360
N.704	93.400	N 715	16.672
N.152	13.115	N. 36	13.115
N.491	75.334	N.734	32.810
N.722	32.810	N.763	15.306
N.761	25.010	N.720	16.080
N.788	11.475	N.790	11.475
N.805	9.335	N.807	9.335
N. 7	11.195	N.209	11.195
N.800	68.440		

VERWACHTINGEN

MAANDAG 6-11-67
IJSLAND : O.85 met 2000 B ttz. 900 bonen - 700 koolvis - 100 varianten 150 kab en gul - 150 leng
O.324 met 650 B vis en 5 B kreeft
O.216 met 1000 B ttz 400 bonen 100 leng, 400 koolvis, 50 gutvis en 10 kreeft
en 50 varia
O.217 met 485 B ttz. 475 vis en 10 kreeft.
NOOP HEAD : O.237 met 800 B 100 haaien, 250 gutvis, 50 schol en mieten
NOORD : O.180, O.285, O.193, O.232, O.229
West : O.15, O.192, O.232, O.229
KANAAL : O.118
WITTE BANK : O.198
MAANDAG of DINSDAG
IJSLAND : O.129
DINSDAG 7-11-67
IJSLAND : O.202 (700 B)
OOST : O.37, O.35
NOORD : O.176, O.120
WEST : N.744 N.703, N.750, N.710 O.214
WOENSDAG 8-11-67
OOST : Z.34, Z.38, O.189
WEST : O.156, N.819, O.174

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER STIJGEN

1. OOSTENDE

MAANDAG 30-11-1967

IJSLAND :				
O.331	18	800	—	539.896
O.288	17	1400	—	694.685
O.286	20	550	—	208.955
NOORDZEE :				
O.335	15	700	—	324.330
NOORD :				
O.309	8	300	—	181.380
O.275	8	300	—	108.950
O. 69	8	200	—	119.920
O.284	4	180	—	113.650
WEST :				
N.449	5	40	—	34.400
N.185	6	110	—	61.920
O.142	1	20	—	9.660
N.710	8	150	200	74.520
N 738	8	160	—	109.750
N.750	7	90	—	64.250
O.147	4	60	—	39.060
N.744	6	110	—	93.650
O.225	4	40	—	29.450
N.703	6	80	200	83.290
KANAAL :				
Z.597	16	260	—	293.260
O.287	9	140	—	113.230

DINSDAG 31-11-1967

IJSLAND :				
O.318	17	900	—	509.692
O.317	19	1300	—	525.900
NOORDZEE :				
O.334	11	500	—	213.152
OOST :				
N.800	5	90	—	55.490
WEST :				
O.204	5	80	—	64.750
O.369	5	130	—	90.085
Z.543	5	130	—	90.085
KUST :				
O.261	1	18	—	12.905
O. 52	1	18	—	12.905
O 116	1	7	—	6.095
O.818	1	7	—	6.095
O. 18	1	12	—	8.250
O.327	1	12	—	8.250
O. 77	1	8	—	5.500
O.263	1	8	—	5.500

Matroos gewond

Tijdens de visserij, bij het werken op het dek van de N.735, onder bevel van schipper Arthur Vanhoutte kreeg matroos Ronny Vanhoutte een losgekomen onderdeel van de navigatielichten op het hoofd. Hij liep hierbij een diepe hoofdwonde op. — N.

GENT

Van 21 tot 27 oktober 1967
(per kg.)

Tongen 3/4 140; tongen v/kl. 90-110; Tongen kl. 80; Tarbot, gr. 160; tarbot midd. 100; tarbot kl. 85; griet 135; griet midd. 95; griet kl. 80; grote iek 38-44; kleine iek 30; platjes 20; schelvis, gr. 78; schelvis midd. 65; rog 45-52, rogvleugels 120; kabeljauw 50-96; gullen 38-45, gulrepen 76 ; wijting 30-36; makreel 34-50; rode knorhaan 48; zeebaars repen 70-86; ijle haring 30-38; haringshaai gepeld 70-130; heilbot 140; sprot 20; zalm 250; verse garnalen 60-120; gepelde garnalen 300-360; kreeftjes 100-120; forel 85-100.

INFORMATIES UIT HET BUITENLAND

ZUID-AFRIKA

HET „IJS" VAN COLUMBUS

Het is simpel maar ge moet er maar op denken. De zuid-afrikaanse vissers hebben geen transportmogelijkheden meer. De aloude vrees dat het door hen meegenomen ijs, door smelting, onvoldoende zou zijn is verdwenen.

Momenteel zijn zij in staat om, op volle zee, 1000 kg ijs per dag te vervaardigen. Dit ijs wordt rechtstreeks uit zeewater gemaakt.

Dit ijs heeft daarenboven het voordeel dat de houdbaarheid tienmaal langer is dan ijs uit zoetwater vervaardigd.

SCHOTLAND

We vernemen dat te Aberdeen, bij wijze van proef, de vreemde vaartuigen zullen worden gelost en verkocht in volgorde van aankomst.

Zoals bekend dienden alle vreemde schepen te wachten tot 4 uur 's avonds vooraleer hen een plaats werd toegewezen.

JAPAN

12-MIJLEN ZONE

De „Overseas Trawlers Association" in Japan, is zinnens een delegatie, bestaande uit 7 topfiguren, te sturen naar Spanje en Mauritanië. Deze missie zal tot doel hebben de uitbreiding van de territoriale wateren van laatstgenoemde landen te bespreken.

In mei van toekomend jaar zal Spanje de eksklusieve 12 mijlen visserijzone invoeren, terwijl Mauritanië onlangs tot een herziening is overgegaan van de reeds bestaande 12 mijlen zone.

Door deze uitbreidingen wordt de Atlantiekvisserij van Japan fel benadeeld; de vangsten van bodemvis op de westkust van Afrika gevangen, liepen met 30 % achteruit, terwijl deze van inktvis met 80 % daalden. Het is tevens niet uitgesloten dat besprekingen op regeringsvlak zullen aangeknoopt worden.

Japan poogt, met het zenden van deze missie, de toelating te bekomen om toch binnen de 12 mijlen zone de visserij te blijven beoefenen.

BEMANNINGSTEKORT

In het kader van de modernisatie van de vloot en om het vraagstuk van het bemanningstekort tegen te gaan, heeft een Japanese rederij de werkvoorwaarden aan boord verbeterd, door de technische installaties rationeel op te stellen.

Op deze wijze wordt de bemanning op 25 à 26 man teruggebracht, daar waar vroeger 32 à 33 man vandoen waren.

Voor het diepvriezen van de vis aan boord werd eveneens een nieuwe metode uitgewerkt, waardoor men op een totaal van 20 man, 7 man kon uitsparen.

Deze twee proefnemingen werden aan boord van tonijnvaartuigen doorgevoerd.

STOFFELIJK OVERSCHOT VAN MATROOS VANTORRE OPGEPIKT

Vorige week donderdag werd door een Nederlandse kotter het stoffelijk overschot opgepikt van matroos Leon Vantorre. de 37-jarige matroos die samen met zijn vaartuig. de Z.443 «Mercator» vermist is. Het was de Nederlandse kotter uit Katwijk, de «Anna Jacob» die het lijk in de korre kreeg op ongeveer 40 mijl benoorden de verkenningsboei van het Molengat.

De familie Vantorre begat zich onmiddellijk naar Den Helder ter identifikatie van de betreurde matroos.

Dinsdag jl. dan werd matroos Vantorre Leon. vader van vier kinderen onder een ruime belangstelling te Heist ten grave gedragen

Ons blad biedt de familie Vantorre zijn innige deelneming aan.

— B



HEBT U REEDS DE NIEUWE

Kaart van de Vlaamse Banken

80 F

Ook met deccalijnen

NOORDZEE BOEKHANDEL
Vindictivelaan, 22
Oostende

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

TE KOOP
GENERATOR SETS
15 tot 20 Kw 110 à 220 V
Gelijkstroom Nieuw
N.V. ALGETRAMI
Amerfoortsestraatweg 57
Bussum — Nederland
Tel 021/59 10963
(8365N—6129V)

NEDERLAND

Markt IJmuiden

VAN DAG TOT DAG

Besommingen van woensdag in IJmuiden : KW 38 f 3410 KW 102 f 2160 KW 178 f 2570 KW 109 en 177 f 1780 KW 79 f 670 KW 12 en WR 25 f 12.000 KW 134 en 136 f 8860 WR 96 f 840 WR 144 f 40 KW 167 en IJM 211 f 10.570.

Donderdag zorgden 22 schepen voor een aanvoer van 1260 kisten vis, waarvan 50 wijting, 120 gul, 750 schol, 80 haring, 50 varia, 10.500 kg tong en 60 stuks kabeljauw.

In Scheveningen was de aanvoer 600 kisten schelvis, 80 wijting, 200 gul en kabeljauw, 500 schol, 250 stuks kabeljauw en 7000 kilo tong. Aan de markt waren de trawlloggers SCH 250 met f 20.000, SCH 9 met f 5260 en 29 kustvissers met f 84.985 aan verse vis. Er werden 915 kantjes gezouten haring aangevoerd en 42 kantjes gezouten makreel. De notering per kantje was voor volle haring 78-86, steurharing 48-75, gezouten makreel 40-44. De besommingen in IJmuiden waren donderdag KW 94 f 1510 KW 150 f 3560 KW 160 f 2990 KW 130 f 2290 KW 105 f 2090 KW 220 f 3340. Vrijdag zorgden 26 schepen in IJmuiden voor een aanvoer van 3590 kisten vis, waarvan 31.500 kilo tong, 100 stuks stijve kabeljauw, 460 kisten schelvis, 580 kleine kisten schelvis, 190 wijting, 22 kleine wijting, 130 radio, 450 gul en kabeljauw, 90 haai, 75 kleine haring, 120 makreel, 250 kleine makreel, 1340 schol, 35 tarbot en 175 varia. In Scheveningen had donderdag een aanvoer plaats van 90 kisten wijting, 210 gul en kabeljauw, 700 makreel, 200 kleine makreel, 30 schar, 150 schol en 1500 kilo tong. Aan de markt was de SCH 45 met f 16.450. Verder waren er 6 kustvissers met in totaal f 21800 aan verse vis. De aanvoer van gezouten haring was 150 kantjes. Per kantje steurharing werd f 46 f 52 betaald.

Maandag was de aanvoer door 61 schepen 7350 kisten vis, waarvan 1010 tong en tarbot, 516 schol, 15 schar, 51 makreel, 685 schelvis, 385 wijting, 565 kabeljauw en gul, 56 haai, 10 poon, 5 koolvis, 52 diversen.

De besommingen waren : KW 202 f 17750 KW 128 f 4560 KW 70 f 1490 KW 195 f 8410 KW 26 f 5830 KW 172 f 7420 KW 146 f 5310 KW 200 f 4300 KW 152 f 8980 KW 8 f 7140 KW 196 f 9480 KW 87 f 9960 KW 54 f 10.120 KW 217 f 7030 KW 98 f 9120 KW 173 f 5910 KW 206 f 8510 KW 222 f 7330 KW 114 f 7350 KW 73 f 7810 KW 101 f 24.620 KW 205 f 6160 KW 72 f 3480 KW 165 f 6290 KW 161 f 4500 KW 79 f 230 KW 92 f 3060 KW 17 f 5140 KW 117 f 17.150 KW 137 f 8880 KW 38 f 700 KW 194 f 1570 KW 178 f 590 KW 105 f 230 KW 190 f 3290 KW 156 f 4200 IJM 154 f 8690 IJM 46 f 13.830.

In Scheveningen was er een aanvoer van 10 kisten wijting, 10 gul en kabeljauw, 70 schol en 1400 kilo tong. Zaterdag hadden de trawlloggers SCH 9 voor f 1410 en SCH 55 voor f 660 aangevoerd. Voorts waren toen aan de markt 18 kusten spanvissers met f 19.635 aan verse vis. Maandag werd de aanvoer verzorgd door 4 kustvissers die f 13.730 besomden. Er was toen een aanvoer van 630 kantjes gezouten haring. De notering per kantje was voor volle haring f 80 f 85, voor steurharing f 65 f 75. De aanvoer van gezouten makreel was 20 kantjes. De notering per kantje gezouten makreel was f 41 f 43.

Dinsdag zorgden in IJmuiden 26 schepen voor de aanvoer van 3950 kisten vis, waarvan 930 schelvis, 80 kleine schelvis, 140 wijting, 60 kleine wijting, 430 gul en kabeljauw, 30 koolvis, 1650 spanharing, 350 makreel, 1213 kleine makreel, 140 schol, 10 tarbot en 140 varia. Verder 8000 kilo tong en 120 stuks kabeljauw. In Scheveningen kwamen aan de markt de trawlloggers SCH 8 met f 3100, SCH 23 met f 11.970, SCH 46 met f 10.580, SCH 49 met f 5170, VL 84 met f 9450 en 34 kustvissers en spanvissers met samen f 121.255 aan verse vis of verse haring. De aanvoer van gezouten haring was 970 kantjes. De notering per kantje : steurharing : 58-74.

Besommingen van dinsdag in IJmuiden : KW 121 f 5950 KW 132 f 8470 KW 94 f 850 KW 226 f 7310 KW 186 f 6050 KW 170 f 1600 KW 119 f 7620 KW 130 f 1580 KW 150 f 2150 KW 96 f 660 KW 100 f 8730 KW 79 f 655 KW 102 f 540 KW 109 en KW 177 f 290 IJM 45 f 3320 VL 115 f 530 WR 51 f 2460.

Woensdag zorgden 25 schepen in IJmuiden voor 1075 kisten vis, waarvan 55 schelvis, 10 wijting, 25 gul en kabeljauw, 445 kleine gul, 10 koolvis, 350 haring, 970 kleine haring, 80 makreel, 40 schol, 60 varia, 1400 kilo tong en 400 stuks kabeljauw.

In Scheveningen was de aanvoer 5 schelvis, 4 0wijting, 350 gul en kabeljauws, 400 haring, 600 kleine haring, 180 makreel, 250 schol en 2.500 kilo tong. Aan de markt waren de trawlloggers SCH 246 met f 21.000 en 55 kust- en spanvissers met f 140.700 aan verse vis. De aanvoer van gezouten haring was 1200 kantjes. De noteringen per kantje : steurharing 52-74, volle haring 80-84. De aanvoer van gezouten makreel was 125 kantjes. Per kantje werd betaald 42.10 - 44.50.

OMZET VAN URKER VISAFSLAG BOVEN DE 25 MILJOEN GULDEN

Zaterdag heeft de omzet aan de Urker visafslag de 25 miljoen gulden overschreden. Ruim drie maanden eerder dan vorig jaar. Dit bedrag werd bereikt door de aanvoer van de UK.68, schipper Romkes, terwijl de vishandelaar Hulstuit Harderwijk de koper was van deze aangevoerde vis en daarmede de 25 miljoen volmaakte.

Urk, hoewel midden in Nederland gelegen, is nu op één na de grootste aanvoerhaven van Noordzeevis. De kottervloot van Urk breidt gestadig uit, maar zoals uit door de burgemeester, de directeur van de visafslag, de h. Keuter en anderen gehouden toespraken bleek, de regering is nog steeds niet ten volle overtuigd van de noodzaak van vergroting der Urker aanvoerhaven. In de grote gemeentelijke visafslag heerste een zeer feestelijke stemming.

PUBLICITEIT IN

het visserijblad

DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

„ORION" VERGAAN

Maandagnacht heeft de Katwijkse logger «Anna Jacob», KW.186 't stoffelijk overschot gevonden van de 41-jarige Nico Varkevissers, matroos van de kotter KW.37 «Orion», die tussen Egmond en IJmuiden is vergaan. De «Anna Jacob» had het lijk drijvende aangetroffen op vijf mijl van de Texelse wal.

De Orion van reder H. Hoek, waarover de 26-jarige J. Nijgh schipper was, had zes opvarenden aan boord. In de nacht van zaterdag op zondag spoelde op het strand bij Callantsoog 'n reddingsboei aan en zondagmorgen werd op 't Texelse strand het stoffelijk overschot gevonden van de 35-jarige Arie Hus, een der bemanningsleden van de «Orion».

Het schip had zaterdagmorgen in IJmuiden moeten binnenlopen. Toen dit niet gebeurde werd 'n reddingsaktie op gang gebracht. Een «Neptune» van de Marine Luchtvaart Dienst patrouilleerde vergeefs tot men zag hoe op het Texelse strand het lijk van Arie Hus was gevonden. De Texelse kustwacht meldde de vondst van een boei van de kotter bij De Koog. Ook bij Callantsoog werd een boei gevonden. Schipper Nijgh had vrijdagavond nog een radiogesprek gehad met zijn in Katwijk wonende vader. Hij meldde toen zich ter hoogte van het lichtschip Terschellingerbank te bevinden en Den Helder te willen binnenlopen.

Het meest tastbare bewijs dat de «Orion» was vergaan kwam toen op de Haaksgronden de masten van 'n schip werden ontdekt. De bemanning van de «Orion» bestond uit de 26-jarige Jan Nijgh, de 35-jarige Arie Hus, de 20-jarige Willem Ouwehand, de 41-jarige Nico Varkevissers, de 26-jarige Arie van der Plas, de 22-jarige Cornelis van Rijn. Ook de Wieringer garnalenkotter WR.225 heeft een lijk in zee aangetroffen. Maar omdat het schip eerst het vistuig moest binnenhalen, wat met veel moeilijkheden gepaard ging, raakte men het stoffelijk overschot later weer kwijt.

Bij Egmond spoelde later nog een visschuif van de «Orion» aan.

De KW.37 «Orion», die pas in de vaart was, was één van de twee Engelse drifters, die de reder enkele weken geleden had aangekocht van de rederij Small en Co in Lowestoft. Beide schepen, de «Ocean Starlight» en de «Ocean Sunlight» waren in 1952 gebouwd. Nadat het dek was dichtgemaakt werden de schepen door de scheepvaartinspektie in IJmuiden onderworpen aan een stabilisatieproef. De resultaten werden opgestuurd naar het scheepsbouwkundig bureau Rietdijk in Oegstgeest. Het in IJmuiden verrichtte onderzoek gaf volgens de scheepvaartinspektie in IJmuiden geen enkele aanleiding eerst het resultaat van de stabiliteitsproef af te wachten voordat de «Orion» een voorlopig certifikaat van zeewaardigheid kreeg. Het schip is op dit voorlopige certifikaat gevaren. Het is nog niet bekend of het zusterschip «Neptunus» vaarverbod zal krijgen.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Door 67 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd tijdens de periode van 16 tot en met 21 oktober 1967.

Tong	29.792	157.821,61	8,10 — 4,35
Tarbot	3.692	11.473,34	7,30 — 2,30
Griet	622	855,94	1,90 — 1,50
Schol	63.930	31.480,93	1,50 — 0,40
Schar	110	57,63	0,80 — 0,50
Wijting	2.330	1.329,51	1,00 — 0,50
Kabeljauw	7.170	5.160,27	1,50 — 0,60
Diversen	1.703	2.619,13	—
TOTAAL	**109.349**	**210.798,36**	

Door de 48 kotters werden tijdens de week van 23 tot 28 oktober jl. volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

Tong	37.406	182.165,49	6,92 — 3,49
Tarbot	3.077	10.480,88	7,20 — 2,50
Griet	560	872,86	1,85 — 1,50
Schol	109.694	42.467,91	1,30 — 0,30
Schar	785	328,50	0,60 — 0,30
Wijting	6.147	2.907,77	0,70 — 0,40
Kabeljauw	10.190	9.689,40	1,50 — 0,43
Poon	2.165	1.121,50	0,80 — 0,42
Diversen	875	2.063,46	—
TOTAAL	**170.899**	**252.097,77**	

Biezonderheden : op 24 oktober 1967 werd de twaalf miljoen overschreden dit was in 1966 op 1 december.

ONDERSCHEIDING

De chef van het bedrijf distributie elektriciteit van het Staatsvissershavenbedrijf te IJmuiden, de heer M. Kolkman, heeft uit handen van de directeur van dit bedrijf, de heer J. Oorebeek, de medaille in goud verbonden aan de orde van Oranje Nassau, in ontvangst genomen.

De heer Kolkman, die 65 jaar geworden is, is nu met pensioen gegaan.

Brief uit Yerseke

YERSEKE, 28-10-1967

Met leedwezen maken we melding van de dood van de niet alleen in Yerseke overbekende en geachte heer Willem Bakker, die deze week na een langdurig lijden op ruim 82-jarige leeftijd van ons ging. Hoewel Bakker niet in oesters, mossels of andere visserijbranche bezig was, toch stond hij zo dicht bij en tussen de mensen die op 't water hun brood verdienen, dat we zijn heengaan niet onvermeld willen, noch mogen laten. Ruim 40 jaar was hij hier gevestigd als machinefabrikant en dan speciaal in en van scheepsmotoren en voor de visserij en nog andere benodigde materialen, zoals vis- en korlieren, scheepspompen, enz. Wij ontmoetten Bakker voor het eerst in 1916 of 1917. Hij was toen werkzaam bij van Rossum te Papendracht, die toen vertegenwoordiger was voor de Zweedse Scandia-scheepsmotoren, waarvan er ook enige geplaatst werden in Yerseekse vissersschepen. In verband daarmee kwam hij later nog wel eens zelf vaak op Yerseke om mankementen aan de geleverde motoren te verhelpen. En toen was het reeds zoals het later altijd bleek te zijn : «Wat Bakker doet is goed». Zodoende kwam hij (naar we menen) naar Yerseke, om daar een voor zijn rekening ingerichte reparatieinrichting uit te baten. En met welk sukses ! De eigenschappen voor al de humane en beminnelijke omgang met de klanten en zijn devies : «Goed werk boven al», maakten dat spoedig een grote klantenkring uit vrijwel alle visserijplaatsen bij Bakker kwam repareren. En wat deed hij veel voor de zoveel financieel zwakke broeders in de slechte tijd vóór de oorlog ? Velen op Yerseke, ook schrijver dezes, zijn hem daarvoor dank verschuldigd en we vinden het een aangename plicht dit als laatste eer aan de overledene te bieden. Dat hij ruste in vrede.

De mosselzaadvisserij, begunstigd door uitzonderlijk mooi en kalm najaarsweer ,verliep naar we vernemen, over het algemeen gunstig. Of de door ieder kweker gewenste soort en grootte te vangen was weten we niet, maar wel kwam ons ter ore dat er veel kon worden boven gehaald en uitgezaaid op de bewerkte percelen. Teveel kan niet gauw worden gezaaid, alleen bestaat de mogelijkheid, zoniet bestaat er vrees dat de storm er wat schade aan doet, maar dit dient afgewacht. Niet afgewacht dient te worden (althans als we een bericht lezen in ons streekblad afkomstig van Bruinisse) om te weten of de storm van vorige week schade deed aan de mosselvoorraad op de gronden in de Waddenzee. In genoemd bericht waarboven in grote letters : «Stormschade aan mosselpercelen in de Waddenzee», staat o.m. : «Gesproken wordt van het wegstormen of onder het zand geraken van meer dan 100 duizend tonnen (van 100 kg) mosselen. Dit zou een schade betekenen van één tot anderhalf miljoen gulden». Zo eindigt het bericht. We willen vanzelf geenszins de mogelijkheid uitsluiten van stormschade. Maar even groot is de mogelijkheid van grove overdrijving. Vanuit Bruinisse komen altijd de eerste en hardste noodkreten; die mensen daar schijnen tot klagen en mopperen voorbeschikt. We hebben er hier al op gewezen dat ook in de slechte mosseltijd (vóór de tweede oorlog dus) steeds de grootste noodkreten en jammerklachten opklonken vanuit datzelfde Bruinisse. Die hebbelijkheid schijnt die bevolking, ondanks het zoveel betere mosselklimaat der (vele) laatste jaren, nog steeds bij te zijn gebleven. Men kan zoals men hier doet zeggen : «Klagers hebben geen nood» of (met Huygens» : «Die 't lekke schip beschreit, zeilt daarom niet te dichter». We laten dit alles voor wat het straks zal blijken te zijn. Wij hopepn echt dat het mee mag vallen. We willen nu (zoals we vorige week beloofden) aangeven in welk verband Vondel schreef : «De gunst des volschs. enz.». Zoals (naar ik hoop) de meeste lezers wel weten schreef Vondel naar aanleiding van de moord op Oldenbarnevelt, een drama of treurspel genaamd : «Palamedes» of de vermoorde onnoselheidt. De eerste regels zijn : «Die sorght, en waacht, en slaeft en draeft en ploegt en zweet. En tot 's lands oorbaer (voordeel) vast een lastigh ampt betreed, En waent de menschen aan sijn vroomheyd te verbinden. Die sal sich jammerlijck in 't end bedrogen vinden. Van 't wisperturigh volck : dat veel te los van hoofd, Ghenooten dienst verdan volgt aaneedkaoepeerstao geet, en leyder ! 't quaed gelooft». En dan volgt aan het eind van «de darde handel» (het derde bedrijf) zoals gewoonlijk 'n Rey-zang. Daarin schildert de dichter in onnavolgbare regels in het eerste rey-deel de vreugde en de rust die de stille landman geniet : «Die in een liefelijcke streeck, Bij 't ruysschen van een silverbeeck. Syn landhuis sticht en boersche woning. Wat is dat een gesegent koning». Daartegenover stelt hij in het tweede rey-deel de onrust en de gevaren waarin en waarmee «de man van staat» leeft en te doen heeft : «Van sorghe, die niet rusten laet. Die slaef wordt van een vrijen staat — Den man van staat het lijf ontseggen. En sijne voorspoed laegen leggen». En dan volgt : «De gunst des volcks, dat wispeltuur. En wuft nu stroockt dan steeckt sijne heeren...».
We hopen hiermee aan de verlangens van de vragers te hebben voldaan. We raden hen aan : lees «Palamedes» zelf in zijn geheel, 't loont de moeite.

MARKTCIJFERS IJMUIDEN

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

	26-10-1967	27-10-1967	30-10-1967	31-10-1967	1-11-1967	
Tongen, grote — Sole, grosse	5.52- 5.30	4.97- 4.69	5.50- 4.97	5.70- 5.32	5.25- 4.7 4	.....
¾ tongen — ¾ sole	4.35- 4.02	3.96- 3.67	4.49- 4.24	5.30- 4.63	4.93- 4.70	.....
Bloktongen — Sole moyenne	5.82- 5.30	5.35- 4.61	6.00- 5.54	6.68- 6.24	6.02- 5.90	.....
Voor-kleine — Petite	6.83- 6.39	6.54- 5.72	7.15- 6.37	7.59- 6.81	6.40- 6.19	.....
Kleine — Toute petite	5.00-45.80	5.83- 5.36	6.84- 5.48	6.56- 5.71	6.40- 6.19	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	8.— 7.50	6.70- 6.30	6.60- 5.50	7.20- 7.—	6.08- 5.45	.....
Middel — Moyenne	240.0-190.0	222.0-140.0	230.0-198.0	**214.0-148.0**	**170.0-** ——	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	140.0- ——	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scholle — Plie	**55.—50.—**	**60.—55.—**	**80.—52.—**	**75.—70.—**	**72.—65.—**	.....
Grote iek — Grosse	**35.—50.—**	.....	**80.—52.—**	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	**60.—51.—**	.....	**72.—50.—**	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	**35.—28.—**	**28.—20.—**	**72.—50.—**	**65.—42.—**	**65.—42.—**	.....
Platjes — Toute petite	**20.—15.—**	**24.—15.—**	**40.—20.—**	**51.—20.—**	**57.—51.—**	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	**62.—44.—**	**55.—44.—**	**53.—37.—**	.....	.....
Middel — Moyen	.....	**43.—25.—**	**47.—25.—**	**37.—23.—**	**36.—32.—**	.....
Kleine — Petit	.....	**31.—27.—**	.....	**43.—30.—**	**34.— ——**	.....
Heek grote — Merlu gros	.....	.....	.....	.....	**54.— ——**	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	**52.—58.—**	.....	.....	**42.— ——**	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	**4.70- ——**	**22.— ——**	**27.—25. —**	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**50.———**	**45.—40.—**	**96.—52.—**	**62.—51.—**	**50.—42.—**	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	**57.—17.—**	**61.—28.—**	**65.—32.—**	**45.—32.—**	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	**224.0- ——**	.....	.....
Wijting — Merlan	**41.—36.—**	**27.—20.—**	**56.—34.—**	**42.—37.—**	**43.—39.—**	.....
Schar — Limande	**30.—22.—**	.....	**32.—20.—**	**63.—49.—**	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	**128.0-110.0**	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	**42.—12.—**	**36.—31.—**	.....
Makreel — Maquereau	**40.—16.—**	**11.50- —— a**	**42.—12.—**	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	**72.— ——**	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	**36.—34.—**	**43.—41.—**	.....	**37.—32.—**	**27.—24.—**	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	**37.—20.—**	**47.—27.—**	**50.—43.—**	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	**6.70- 6.10**	.....	6.60- 4.90	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	**52.—42.—**	**52.—44.—**	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	**76.— ——**	**67.— ——**	**90.—66.—**	**46.—36.—**	.....
Pollak — Lieu Jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St. Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	**16.—12.—**	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	.....	.....

VOOR

NIEUWBOUW

EN

HERSTELLINGEN

VAN

SCHEPEN

N.V.

BELIARD-MURDOCH

(5007V)

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)

REDERS en VISSERS, voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

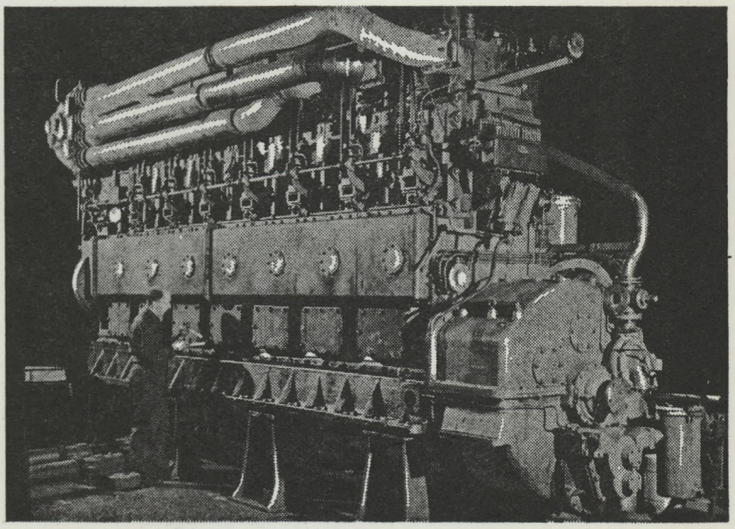
HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

ACEC-CARELS

Scheeps-dieselmotoren

van 500 tot 30.000 PK



ACEC-CARELS Dieselmotor type E35-PS van 2700 PK

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES DE CHARLEROI
SOCIÉTÉ ANONYME

Afdeling GENT
Verkoopdienst :
« MECHANISCH MATERIEEL »
Dok 52, Gent - Tel. (09) 25.76.01
Telegr. : ACEC-Gent
Telex : ACEC-Gent (09) 267

Algemene vertegenwoordigers van de ACEC-CARELS DIESELMOTOREN

R. BAUWENS & C°

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

VISSERS

WIJ HEBBEN VOOR U IN STOCK

Tienduizend lampen alle voltage — Zoeklichten — Ventilatoren 24 Volt — Motoren - 110, 24 Volt — Dynamo's 50-100-150-225 Amp. - 24 Volt — Alternatoren 150 Amp. - 24 Volt — Elektrische waterpompen - 24 Volt — Automaten, relais, enz.

E.D.M.C. **Rederskaai 28 ZEEBRUGGE**
Tel. 547 22

(6132V)

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

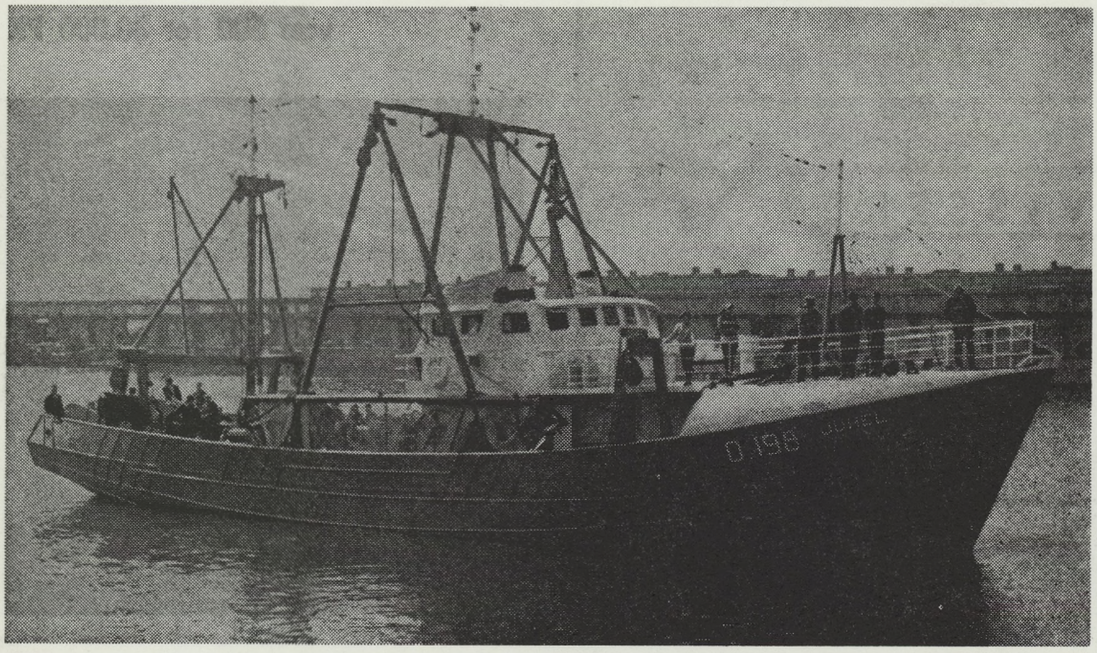
(5001V)

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)