

HET VISSERIJBLAD

33e jaargang — nr 45 — Vrijdag 10 nov. 1967 — Verschijnt wekelijks — Prijs 15 fr.



CASINO- KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB

« LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 11 november
van 22 uur af
Zondag 12 november,
the-dansant van 16 tot 20 uur

**MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA**

FRANZ ANDRÉ
piano

Als attractie :

JANINE PERRIER

AUDITORIUM

Zaterdag 11 november
te 21 uur :

« HET GEORGISCH BALLET »

Org. « a.d.a.c. »
Plaatsen : 200 - 150 - 100 Frs

Zondag 26 november
te 20.30 uur :
De « Galas Karsenty-Herbert »
stellen voor :

« ADORABLE JULIA »

van Marc-Gilbert Sauvajon
naar Somerset Maugham
en Guy Bolton
Met

JEAN MARAIS
en
**MADELEINE
ROBINSON**

Plaatsen :
250 — 200 — 150 Frs
Miliciens : 100 Frs
Abonnementen (7 gala's) :
1.270 — 965 — 660 Frs
Plaatsbespreking :
Casino-Kursaal

Dinsdag 28 november
te 20 uur :

De KNS stelt voor :

« WARENAR »

van P.C. Hooft
Met

LUC PHILIPS
in de titelrol en

**JET NAESSENS,
HELENE VAN HERCK,
WARD DE RAVET,
FRANK**

AENDENBOOM

Voorstelling ingericht
onder de auspiciën van het
Nederlands-Belgisch
Kultureel Akkoord

Plaatsen :
70 — 60 — 50 Frs
Jeugd : 50 — 40 — 30 Frs.
Abonnementen (5 vertoningen)
300 — 250 — 200 Frs.

Plaatsbespreking en
inlichtingen :
Casino-Kursaal Oostende
Tel : (059) 751 11
(van 10 tot 13 uur en
van 16 tot 19 uur)
(2475W—8455N—6136V)

VOORBEHOUDEN

Diesel- scheepsmotoren

DEUTZ

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

(5008V)

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)

REDERS, LEEST HET VISSERIJBLAD

VOOR
NIEUWBOUW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN

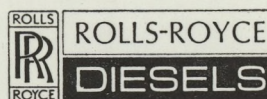
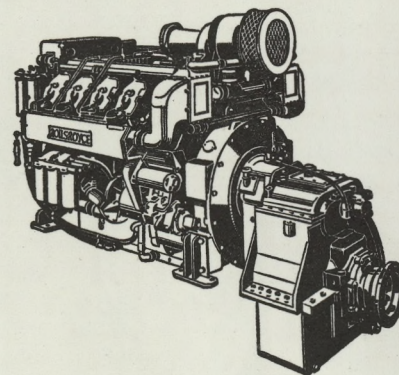
N.V.

BELIARD- MURDOCH

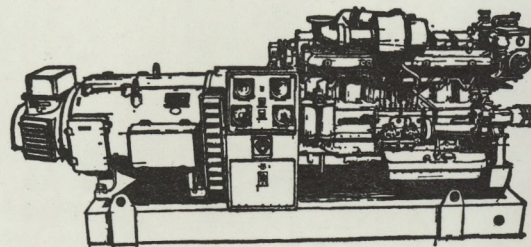
(5007V)

DIESEL SCHEEPS- MOTOREN

4 - 6 - 8
cilinders
van 70 tot 700 P.K.



Een wereldberoemde naam
tot uw dienst



DIESEL
ELECTROGENE GROEP
van 60 tot 410 KW.

Verdeler :
BUREAU TECHNIQUE
123, Rameistraat
OVERIJSE — Tel. 57 76 60 (5 lijnen)

BIA

(6083V—A)

HET VISSERIJBLAD

Vrijdag, 10 nov. 1967

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

Nr 45

DE EKONOMISCHE ASPEKTEN VAN DE ZEEVISSERIJ - ENKELE BESCHOUWINGEN

STIJGING VAN HET EKONOMISCH RISIKO

In een vorige bijdrage vroegen wij ons terecht af, onder de titel „Naar nationalisering van de volle zee?“, wat in de toekomst nog zal overblijven van de vrijheid van de zee. Dit naar aanleiding van de steeds toenemende uitbreiding, zelfs tot 200 zeemijl, van de voorbehouden visserijzones.

Terloops merkten wij hierbij op, dat aan de basis van het vóór of tegen zijn van de uitbreiding van de territoriale wateren, **ekonomische redenen** verbonden zijn, in tegenstelling tot vroeger waar aan de grondslag van talrijke problemen steeds een juridisch aspekt lag, te weten het probleem omtrent de toe te passen wetgeving.

Zoals wij ten titel van voorbeeld opmerkten, was, Groot-Brittannië gekant tegen elke uitbreiding van de territoriale zee boven de 3 mijl. De redenen hiervoor waren van ekonomische aard. Enerzijds omdat men er alle voordeel bij had dat de scheepvaart zo weinig mogelijk wordt gehinderd — gezien de vooraanstaand plaats die de Engelse vloot in de wereld inneemt — en anderzijds is er het belang van de zeevisserij waarbij door elke uitbreiding in de Noordzee of in de Atlantische oceaan, visgronden voor Britse vissers verloren zouden gaan. Een dergelijke stellingname van de Britse delegatie kwam trouwens tot uiting in de eerste Konferentie van Genève terzake. De uitbreiding van de territoriale wateren waartoe Groot-Brittannië precies zoals vele andere landen echter in de afgelopen tijd is overgegaan is eveneens ingegeven door ekonomische redenen t.w. het eksklusief visserijrecht.

Wij zijn hierop teruggekomen omdat bij de beoordeling van de ontwikkeling van de visserij in de wereld, pas sinds enkele jaren de **ekonomische aspekten** op de voorgrond zijn getreden, daar waar voorheen enkel sprake was van de natuurwetenschappelijke factoren. Ook het wetenschappelijk visserij-onderzoek is meer aandacht gaan hechten aan de bestudering van de daarmee samenhangende problemen.

Het gaat inderdaad niet meer op dat zo maar een vissersvloot wordt uitgebouwd en ter visvangst uitgestuurd zonder dat hiervoor een ekonomische verrechtvaardiging bestaat, en aldus enkel rekening houdend met biologische factoren.

In de geïndustrialiseerde landen worden steeds meer en steeds grotere visserij-schepen, fabriekschepen en visserij-transportschepen aan de bestaande vloot toegevoegd.

Tengevolge anderzijds van de afhankelijkheid van de natuur, en anderzijds door de steeds stijgende investeringen groeit het **ekonomisch risico** van het bedrijf steeds maar aan.

De oplossing van vele problemen dringt zich hierbij op.

DE ZEE ALS VOEDSELBRON

Wanneer men bedenkt dat van de circa 20.000 vissoorten die in zeeën en oceanen leven er daarvan weinig gekend zijn op heden als voedingsprodukt, dan rijst onvermijdelijk de vraag, wat de wateren die 71 % van ons aardoppervlak overspoelen, nog aan schatten voor de mensheid verbergt. Het is dan ook in die richting dat steeds meer internationale organisaties, regeringen van grote visserijlanden en wetenschapsmensen een oplossing gaan zoeken voor het steeds stijgend tekort aan dierlijke eiwitten in de wereld.

Alhoewel men mag aannemen dat de landelijke bronnen nog niet volledig zijn uitgeput — men denke hier bv. aan synteetische produktie van eiwitten — is men algemeen de mening toegedaan dat de zee in de toekomst bij de voedselvoorziening van de mens een overheersende rol zal spelen. Het is dan zeker ook niet toevallig dat de sekretaris-generaal van de UNO belast werd met het opmaken van een rapport, tegen eind 1968, over de mogelijkheden van een optimale uitbating van de zee. Aan dit rapport werken zowel de UNESCO als de FAO (Voedsel- en landbouworganisatie) mede.

Het is duidelijk dat hierbij niet enkel de zeevisserij onder de loep zal worden genomen, maar dat tevens andere takken zoals het onderzoek naar aardolie en aardgasbronnen, het ontzouten van zeewater en mineralen zullen worden bestudeerd.

De oprichting van een speciale organisatie in het raam van de Verenigde Naties, voor de bestudering van de zeeën is uit dit oogpunt dan ook volkomen verrechtvaardigd.

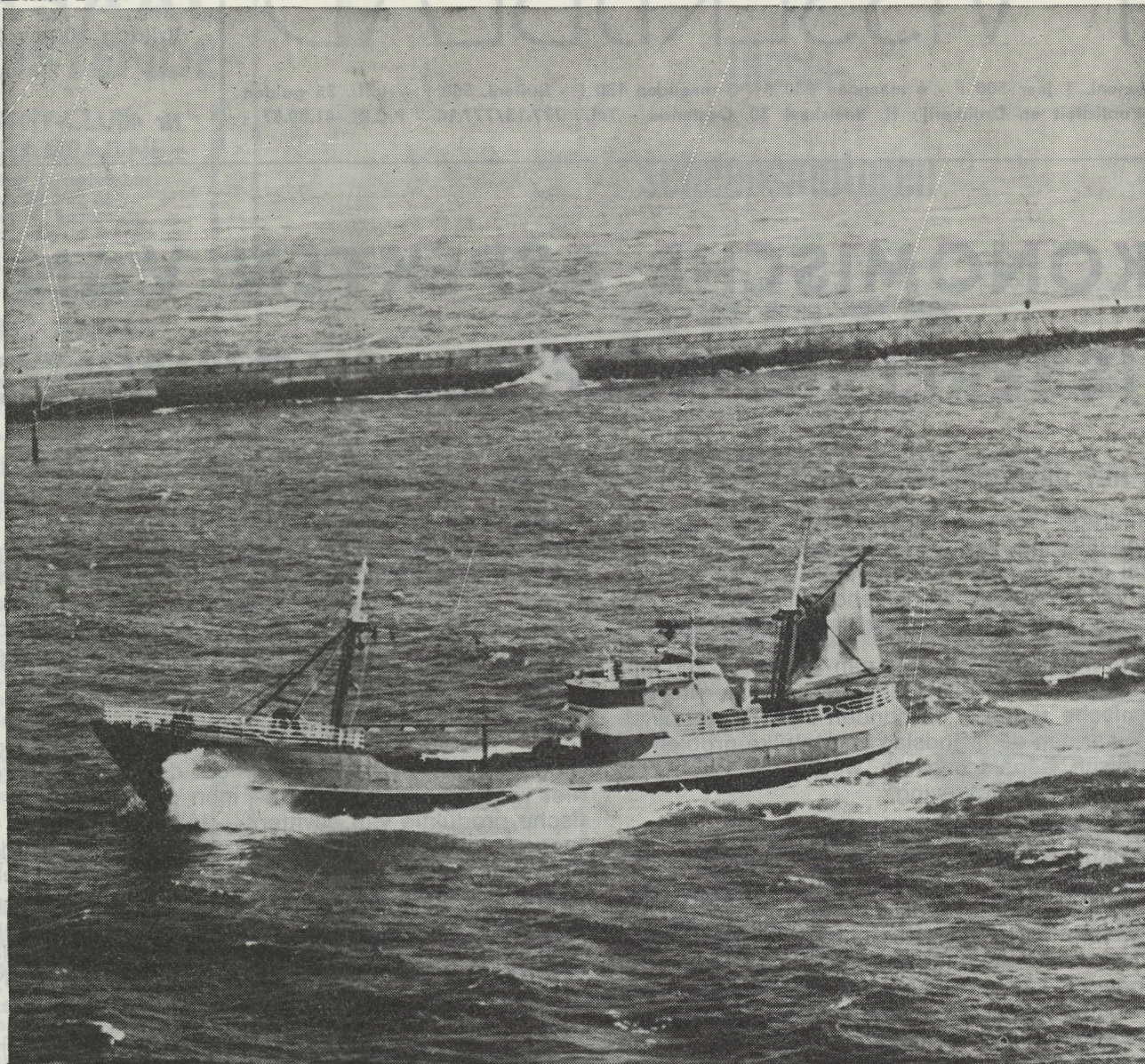
NOODZAKELIJKHEID AAN INTERNATIONALE SAMENWERKING

Zoals gezegd richten de zeevisserij-onderzoekingscentra, naast de biologische aspekten steeds meer hun aandacht op de ekonomische aspekten die verband houden met de zeevisserij.

Internationale samenwerking van de diverse onderzoekingscentra op dit gebied is niet alleen wenselijk maar noodzakelijk, terwijl bovendien van deze centra de nodige vulgarisatie in de bedrijfsmiddens moet uitgaan.

Er kan gelukkig worden gekonstateerd dat deze samenwerking de laatste jaren sterk is toegenomen en dat er weinig politiek-voorbehoud wordt gemaakt door de betrokken landen.

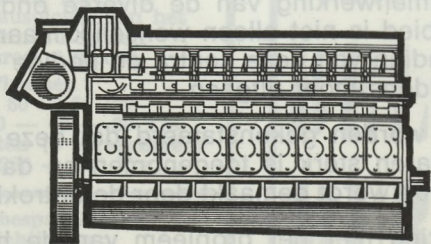
Natuurlijk stelt zich hier het probleem van de beschikbare geldmiddelen. Wellicht zou ook hier een oplossing kunnen worden gevonden in het kader van de Verenigde Naties.



Nog even en hij is op zijn motor aangewezen

Buiten de veilige armen van de pieren komt het erop aan. Overgeleverd aan water en wind. Dan is een betrouwbare voortstuwingsmotor een eerste vereiste. Motoren van Stork, Werkspoor en Kromhout bieden U die betrouwbaarheid. Onder alle omstandigheden. Vanaf het moment dat U

van wal steekt tot het afmeren. Betrouwbare kracht en een groot uithoudingsvermogen kenmerken deze voortstuwingsmotoren. Dieselmotoren voor de visserij worden geleverd in vermogens vanaf 36 pk en toerentallen tot 1800 omw/min.



VMF

STORK-WERKSPOOR DIESELMOTOREN DIVISIE

STORK HENGELO - WERKSPOOR AMSTERDAM - STORK ZWOLLE - KROMHOUT AMSTERDAM

Officiële Verdelers :

« MEKANICA », de Buyser & Serruys
Kielbankstraat 5, Zeebrugge. Tel. 544 97.

DE MEEST VOORDELIGE UITBATING VAN DE ZEE

Ondanks eeuwenoude ervaring ontbreekt het ons nog aan voldoende kennis omtrent het **optimaal economisch benutten** van het werkterrein van de visser.

De grens van de produktiviteit van de zee is nog steeds niet te bepalen. De vraag hoe men met de minst mogelijke kosten een zo hoog mogelijk rendement bereikt is in de zeevisserij tot op heden en groot vraagteken.

Op velerlei gebied blijft men op schattingen aangewezen; schattingen die echter niet kunnen gelden op lange termijn.

Anderzijds mag men zich inzake produktie ook niet laten verblinden door de stijging van de wereldproduktie in de laatste jaren.

Derhalve is optimisme of pessimisme uit den boze maar dient er een nuchtere, realistische beschouwing worden op na gehouden van alle factoren die het gebeuren in de zeevisserij bepalen.

De economische feiten die de visvangst bepalen zijn echter zeer uitgebreid. In het middelpunt van de problematiek staat de **vangtechniek** en de best-mogelijk **afzet** van het aangevoerde produkt.

Ondanks de snelle technische evolutie is het een feit dat de vangtechniek nog ten achter staat en nog op punt moet worden gesteld.

Inzake afzet stelt zich een bijkomende moeilijkheid, t.w. het feit dat het aandeel van de producent (reder) in de prijs die uiteindelijk door de verbruiker moet worden betaald, **te gering** is. Het vraagstuk van de distributie komt hierbij aan de orde, alsmede dit van de subsidiëring.

Bovendien is er het feit dat de visserij-ekonomie in haar geheel en de visserij zelf in het bijzonder aan grote aanpassingsmoeilijkheden onderhevig is; moeilijkheden ten gevolge van de **afhankelijkheid van de natuur**; de scherpe **internationale concurrentie** en de **nationaal-economische ontwikkeling**.

Men denke bv. aan de gevolgen der uitbreiding van de territoriale wateren waardoor kostbare visgronden voor de andere landen verloren kunnen gaan en waarbij niet steeds in de vervanging daarvan gelukt wordt.

Kunnen deze moeilijkheden worden opgevangen of uitgeschakeld?

Het is een feit dat de **afhankelijkheid van de natuur** met wetenschappelijke data en gegevens enigszins kan worden beperkt, men kan ze echter niet uitschakelen.

Inzake **internationale concurrentie** is er daarentegen wel iets te doen; en zulks o.m. op grond van **internationale akkoorden**.

Op **economisch gebied** gaat het in de eerste plaats om kapitaal, arbeid en stabiliteit van de markt.

Hier kan alleen worden ingegrepen door de overheid in geval van een geleide ekonomie. In een vrije ekonomie zijn evenwel alle risico's maar ook alle kansen op slagen voor de ondernemer.

De bestaansvoorwaarden in de zeevisserij verschillen al naar gelang de staat van ontwikkeling van het land.

Men heeft kunnen konstateren dat die bestaansvoorwaarden in sterk-geïndustrialiseerde landen ongunstiger zijn dan in minder-geïndustrialiseerde landen. Veel factoren zijn hiervan oorzaak.

Het zijn echter niet enkel natuurlijke maar ook en vooral economische oorzaken.

Zo is er bv. het feit dat de Amerikaanse behoefte aan visprodukten gemakkelijk zou kunnen gedekt worden op eigen kracht; nochtans wordt deze behoefte door circa 60 % door de invoer gdekt. Ook de economische toestand van de visserij-industrie in de andere landen wordt steeds moeilijker wanneer men er niet in gelukt, enerzijds de visserij los te maken van de regionale begrenzing, en anderzijds nieuwe afzetmogelijkheden te vinden waarbij de noodzakelijkheid van koöperatie met vreemde ondernemingen op de voorgrond treedt.

HET PROBLEEM VAN DE OVERBEVISSING

Een optimale economische uitbating van de zee stelt zoals het reeds duidelijk moet zijn gebleken ingewikkelde problemen. Vraagstukken als **kostprijsberekening**, capaciteitsbenutting, rendement e.d.m. gaan een hoofdrol spelen. Daarnaast is er het heel moeilijke probleem van de **overbevissing** waarbij, bij het zoeken naar een oplossing, de economische aspecten evenzeer aan de basis moeten liggen, daar waar vroeger enkel sprake was van de biologische aspecten.

Inzake het optimaal benutten van de zee dient een stelsel, een systeem, als het ware het voorwerp van een internationale overeenkomst uit te maken, aan de basis van dewelke 2 elementen de hoofdrol spelen t.w. : **de meest gunstige vangtechniek** en **beschermingsmaatregelen tot instandhouding van de visstapel**, dermate dat de visserij-uitbating nog economisch verdedigbaar is.

Een dergelijk systeem moet soepel zijn, t.t.z. het hoeft regelmatig te worden herzien enerzijds, en aan de veranderde omstandigheden aangepast, anderzijds.

Een en ander veronderstelt gelijke concurrentievoorwaarden voor alle deelnemende landen. Derhalve moet de formule zo worden opgevat dat iedere benadeling ten opzichte van een of andere deelnemende natie vermeden wordt. Hierin schuilt nu de grote moeilijkheid.

Ieder land heeft immers zijn eigen specifieke structuur, zijn eigen karakteristieke visserij-uitrusting, zijn eigen vismetodes. Het is een kwestie van geven en nemen. Zonder pessimistisch te willen zijn, lijkt een oplossing niet voor de onmiddellijke toekomst. Teveel nationaal belang staat immers op het spel. Verder is er het probleem van de controle (bilaterale of multilaterale controle ?; bevoegdheid van het controle-organisme ?).

Om deze redenen is men steeds niet tot een internationale overeenkomst gekomen inzake beschermingsmaatregelen tot instandhouding van de visstapel.

Het enige waarin de Noord-Oostatlantische visserijkonferentie 1959 (Overfishing Conference) is geslaagd, is een aantal beschermingsmaatregelen op te leggen betreffende de minimumlengten per vissoort (beschermde vissoorten) alsmede omtrent de minimum-maaswijdte van netten. Zoals bekend heeft ook ons land deze Konventie bekrachtigd.

Andere voorstellen tot beschermingsmaatregelen waaromtrent tot dusver nooit een overeenkomst is bereikt : het beperken van het aantal vaartuigen; het beperken van het aantal vaartuigen en van de tonnemaat; het invoeren van vangkwota's; de verdeling in vanggebieden; het afsluiten van bepaalde perioden (het zg. rotatiesysteem); het beschermen van broedplaatsen, e.d.m.

De standpunten en meningen omtrent de voorgestelde maatregelen lopen, uiteraard, ook zeer uiteen. De voor- en nadelen berusten op economische grondslag.

Vrij algemeen is men van oordeel dat het stelsel van de **vangkwota's** economisch niet vol te houden is. Volgens dit stelsel mag slechts een bepaalde hoeveelheid van bepaalde vissoorten in bepaalde gebieden worden gevangen. Ieder deelnemend land zou hiervan een gedeelte mogen vangen berekend volgens bepaalde gegevens zoals bv. de vangsten

van het land vorig jaar; de capaciteit van iedere vloot, en dergelijke meer. Dit systeem wordt reeds toegepast in een overeenkomst tussen de Verenigde Staten en Kanada betreffende de vangst op heilbot.

Het grote nadeel van een dergelijk systeem is echter het feit dat de vloot met de grootste vangkapaciteit in een kort tijdsbestek al spoedig werkloos in de haven dient te liggen bij het bereiken van de toegelaten vangkwota's. Bovendien is continuïteit in de aanvoer uitgesloten. Ten slotte is, ingeval van meer dan 2 kontrakterende partijen, doelmatige controle zeer moeilijk.

Een ander voorstel slaat op de **begrenzing van de tonnage van de vissersvaartuigen**. Het doel van een dergelijk stelsel is het reserveren van bepaalde visgronden voor bepaalde categorieën van vaartuigen, waarbij dient vermede te worden dat bv. grotere vaartuigen de visgrond die normaal bewerkt wordt door kleinere vaartuigen niet zouden bevissen. Het voordeel van een dergelijk systeem is ongetwijfeld het feit dat het ganse jaar door kan blijven gevist worden waardoor aldus een maximum aan capaciteit-benutting kan worden bereikt. Bovendien blijft de kennis en de bevoegdheid van de reder, schipper en bemanning van de vissersvaartuigen spelen. Ten slotte is controle gemakkelijker door te voeren. Het principe van de **verdeling van de zeeën in vanggebieden** vindt vooral aanhangers bij landen wier visserij van uitermate groot belang is voor de nationale economie. Het systeem komt neer op een arbeidsverdeling op wereldvlak. Met betrekking tot de zeevisserij zou zulks echter leiden tot een volledige opheffing van de vrijheid van de zee.

De uitbreiding van de territoriale wateren tot 100 of 200 zeemijl kan reeds als een aanslag worden aanzien op de vrijheid van de volle zee; een eenzijdige aanslag dan, en als dusdanig te veroordelen.

Alhoewel het stelsel van vanggebieden om meer verrechtvaardigde redenen is ingegeven is men over het algemeen van oordeel dat het onrealistisch en weinig kans op slagen inhoudt.

Ten slotte is er het z.g. **rotatie-systeem**. Volgens dit procedé zou de visvangst in bepaalde zones en voor bepaalde periode verboden worden. Gedurende die periode zou de visstand de gelegenheid tot wederaangroei moeten hebben. Hier is men de mening toegedaan dat een dergelijk stelsel enkel aanvaardbaar is voor visserijnaties die steeds de wijde wereld hebben bevestigd, zoals bv. Japan en de Sovjet-Unie. Voor de landen wier visserij regionaal begrensd is, blijkt zulks als onaanvaardbaar voor te komen.

Uit dit alles moge blijken hoe ingewikkeld het probleem wel is. Naast de afhankelijkheid van de natuur die slechts tot op zekeren hoogte kan worden beïnvloed, zijn er tal van **economische** problemen in de wereldvisserij op te lossen.

Natuurwetenschap, economie, techniek en praktijk moeten hier de handen in elkaar slaan.

Zowel op nationaal als op internationaal vlak dient aan een gekoördineerd structuurbeleid te worden gedaan waarbij overinvestering moet worden vermeden. Men moet er toe komen een optimaal nut uit de zee te halen, en rekening houdend met het gevaar van overbevissing, dient enerzijds de aangroei en anderzijds de uitroeiing van de vissoorten te worden gecontroleerd en beschermingsmaatregelen worden op punt gesteld.

Enkel met inachtneming van deze principes kan men ertoe komen om de zee, met haar tot nog toe steeds ongekende schatten, te „beheren” in de werkelijke zin van het woord. Meteen zal ook de zee in het kader van de voedselvoorziening een nog grotere betekenis en rol toegewezen krijgen.

A. WITTEVRONGEL

APELDOORNSE

von Zeppelin



NETTENFABRIEK

& Co N.V.

APELDOORN - HOLLAND

Uw garnalen- en tongennetten van

ANZA-NYLON

garanderen U betere vangsten en een langere levensduur

Bijna 100 jaar ervaring in netten maken verschaffen Anza-producten een wereldnaam.

Distributeurs voor België :

SCAP

OOSTENDE

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

PRAKTISEREN

MARKT (1)

Er blijft nog veel te doen om de vismarkt, eender in welk land, te begrijpen. Zoals we verleden week schreven heeft de diepgevroren vis nog de harten van de verbruiker niet veroverd hier in België, wellicht over het grootste deel van Europa's vasteland nog niet. Onze mama's kopen nog gaarne een grote moot vis, of een flinke schelvis, kabeljauw, griet, tarbot op zijn geheel. Ze laten nog graag hun vis kuisen door de vismarchang, onder hun goedkeurende blik. Dat er geen kop meer zou aan vastzitten vinden ze wellicht niet meer zo erg. En daarin verschillen ze reeds van de primitieve Afrikaanse vrouw, want die zwarte mama moet de kop van de vis ook zien. Dan maar eerst heeft de visser kans zijn zootje te verkopen.

MARKT (2)

Dit is een heel klein, maar (allicht) belangrijk facet van de menselijke invloeden die de visserijmarkten bepalen. Anderzijds doen er zich veel verschuivingen voor in de markt, deze wijzigt voortdurend. Op algemeen plan vatten we de zin van deze wijzigingen, maar we hebben op gebied van hoeveelheid weinig begrip.

De verbruiksstatistieken zijn trouwens onbetrouwbaar. Het cijfer dat bvb. het verbruik per inwoner aangeeft moet men met wantrouwen benaderen want de nationale statistiek betreffende de verkoop bestemd voor andere doeleinden dan het menselijk verbruik, biezonderlijk voor het dierenvoer en het vismeel, zijn helemaal ontoereikend, evenals de statistieken van de schommelingen der voorraden van diepgevroren vis.

MARKT (3)

Er zijn trouwens nog andere onbekenden. Welke zijn de hoeveelheden verbruikt door scholen, ziekenhuizen, gevangenis? Welke zijn de hoeveelheden verbruikt door de gemeenschappen zoals industrie-kantines? Welke hoeveelheden worden verkocht door de spijshuizen?

Heeft iemand een juist gedacht van deze hoeveelheden, en wat belangrijker is, van hun schommelingen? Zijn de statistieken waarover we (eventueel) beschikken altijd samenhangend?

Het komt, bvb in Groot-Brittannië, voor dat de cijfers aangestipt in de verslagen van het nationaal bureau voor voedselverbruik een totaal verbruik aangeven dat helemaal verschilt met de gekende aanvoer van vis.

Er wordt gepoogd dit verschil uit te leggen door de schommelingen van de aanwezige diepgevroren visvoorraden. Maar het verschil is te groot opdat dit argument ernstig zou kunnen in overweging genomen worden.

MARKT (4)

De Ross-groep uit Engeland, een allroundredery, begon reeds 4 jaar geleden met de produktie, op zee, van de diepgevroren vis. In de beginne werd de diepgevroren vis geleverd door twee konventionele, maar omgebouwde trawlers. Dit was vanzelfsprekend ook niet allemaal suiker en zeem. Een der vaartuigen voer met verlies, doordat het niet lang genoeg kon vissen in zwaar weer zonder de veiligheid van het schip en bemanning in gevaar te brengen. Er zat voor de rederij niet veel anders op dan het vaartuig terug geschikt te maken voor de gewone verse visserij. Maar sedertdien heeft de maatschappij speciaal gebouwde schepen in dienst die niets anders aanvoeren dan blokken bevroren kabeljauw die 45 kg wegen.

Met de vloot van 6 dergelijke schepen, van 62 meter lengte, wordt 18.000 ton diepgevroren vis aangevoerd.

MARKT (5)

Wat wel belangrijk is, in feite het belangrijkste element van de hele zaak, dat zijn de visgronden. Ervaren vissers weten maar al te goed dat er visgronden zijn die vis leveren van mindere of zelfs slechte kwaliteit (beren-eilanden, Labrador soms). En 't is niet omdat vis van slechte kwaliteit diepgevroren wordt dat ze beter wordt. Trouwens, niet alleen de visgronden zijn schuld van mindere hoedanigheid, maar ook de tijd van 't jaar waarin bepaalde vissoorten physische waarderingen ondergaan en daardoor het visvlees minder vast wordt en de smaak minder lekker voorkomt.

Diepvriezen verandert niets aan de zaak.

Anderzijds is de wijze waarop de vis op dek komt en behandeld wordt uiterst belangrijk. Tenslotte is alleen de stuurman daarvoor verantwoordelijk, terwijl de kapitein aansprakelijk moet gesteld worden voor het vissen van soorten die niet in hun beste lichamelijke toestand verkeren. Twee uiterst belangrijke sleutelmannen, die schipper en stuurman, die aldus oorzaak kunnen zijn, gewild of niet, van slechte markt. Maar het leven op zee is danig hard en ruw dat er vanwege de rederijen ook begrip moet opgebracht worden voor bepaald onvermijdelijke fouten in de aanvoer.

SCHEEPSBOUW (1)

Het is allemaal zo eigenaardig ingewikkeld in onze moderne wereld, en dit treft ook de scheepsbouw. Met verbazing lezen we in een van onze lijfbladen dat een Oostenrijkse scheepsbouwwerf treilers bouwt voor Ni-

geria, een Afrikaanse staat. Die gaan het ver zoeken, inderdaad. Deze werf ligt op 1900 km van de zee, zodat het ook al geen goedkoop geval is de schepen over deze afstand te moeten brengen. Hoeveel kosten deze vaartuigen dan? De werf die sedert 1852 bestaat, moet ongetwijfeld een grote ervaring hebben in scheepsbouw, dan lijdt geen twijfel. Maar toch lijkt het ons een beetje ver gezocht aldaar vissersvaartuigen te laten bouwen.

Volgens een der bestuurders van de werf werd een tiental jaren geleden vastgesteld dat er toekomst stak in de werf doordat het F.A.O. een grote bedrijvigheid aan de dag legde om overal ter wereld de visserij-industrieën te ontwikkelen. Treilers bouwen voor de uitvoer was een kans.

Het eerste grote succes was een bestelling van een Griekse rederij voor een 76 meter lange diepvrieshektrawler. Vervolgens werd een reeks vriestrellers gebouwd voor Nigeria en nu een nieuwe reeks van 5 hektrellers van 18,5 m voor Nigeriaanse eigenaars.

Het feit dat ondanks de ongemakkelijke 1900 km naar de Zwarte Zee deze werf nog kan wedijveren en met succes, met de andere werven aan de zee is merkwaardig. De kosten voor de afvaart van de Griekse trawler moeten buitengewoon hoog geweest zijn vermits de DOHAU, de rivier die Oostenrijk verbindt met de Zwarte Zee de diepgang van 4,80 m niet toelaat!

W_e zegden het reeds dat het allemaal zo verbazend en ingewikkeld is in onze moderne wereld.

SCHEEPSBOUW (2)

Wat ons echter een beetje dwars zit is dat die bestelling door de visserij-afdeling van het F.A.O. werd geplaatst. Wij, onverschrokken en goedbetalende Belgen, leveren voor de ontwikkelingshulp aan de derde wereld ook een niet te onderschatten financiële bijdrage. We menen zelfs eens bemerkt te hebben dat we bij de mildst betalende naties behoren. Kan op grond daarvan nu eens niet gevraagd worden aan die organismen die onze (anderzijds wel gejeunde) centen ophalen en wellicht gedeeltelijk aan FAO's visserijsektor schenken, kan er eens niet aan de organismen gevraagd worden ook eens aan ons (arm) Vlaanderen te denken. (Arm) Vlaanderen, arm in bestellingen voor haar (nochtans) bescheiden scheepsbouwerven. Wij denken er, zoals steeds, ernstig over na een mars op Rome te organiseren. Dat zij die het nog niet weten nu meteen nota nemen van het feit dat daar het FAO hoofdkwartier gevestigd is.

Voor Dries Claey's wordt het ook wel een eindje verder dan het Ministerie van Buitenlandse Handel waar hij reeds de bevoegde minister aan de tand veelde naar eventuele bestellingen uit het buitenland. Zo te zien ook zonder veel succes. We overwegen ernstig het meer spektakulair aan de dag te leggen, maar we hebben geen traktoren om te betogen zoals de (vlijtige) boeren. Onze vreedzaamheid laat ons niet toe kasseien uit de grond te halen. Bordjes zouden we eventueel kunnen meedragen maar we geloven daar niet erg aan, de mensen lezen niet veel meer. Gaan zitten vóór de betrokken ministeries? Daarvoor zijn we niet talrijk genoeg. We hebben aan de hippies gedacht. Zij zullen het allemaal redden in onze schokkende wereld. Zij doen het met bloemen. Bloemen op hun hemd, op hun hoofd, op hun huid, with flowers in their hair.

Wij zullen hippieën met schubben. Voor onze scheepswerven.

BERICHTEN VAN DE REDERSCENTRALE OPNIEUW STRENGE VEROORDELINGEN TEGEN VISSERS Lieten hun schip in de steek

De matrozen M. Rouzée, R. Goormachtig en Roelofs J. werden op 31 oktober jl. veroordeeld tot een strafrechterlijke geldboete van elk 1000 fr. en werden zij tevens veroordeeld tot een gezamenlijke geldboete van circa 17.000 fr., te vermeerderen met de interesten en de gerechtskosten, en dit als schadevergoeding voor de getroffen reder.

Bovendien werd de matroos Goormachtig tot 15 dagen gevangenisstraf voorwaardelijk, veroordeeld.

Voornoemde veroordeelden lieten zonder reden hun vaartuig in de steek.

Voor dezelfde reden werden matrozen Deley en Simoens E. eveneens veroordeeld tot 1000 fr. strafrechterlijk en tot het betalen van 10.000 fr. aan schadeloosstelling aan de reder.

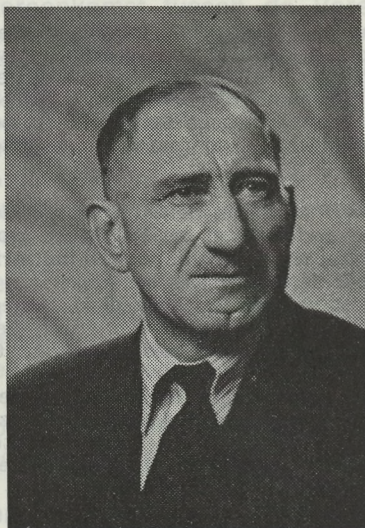
We kunnen gelukkig vaststellen

dat het aantal kontraktbreuken in de afgelopen tijd afneemt. De uitgesproken straffen zijn immers streng en binnen de perken van de wet, wordt op het loon beslag gelegd als afkorting op de te betalen schadevergoeding.

Het feit dat de overtreders, het zijn tenslotte altijd dezelfde, beginnen te beseffen, dat ze door hun onverantwoord optreden niet alleen de reder, waarmee ze tenslotte hun brood verdienen, financieel benadelend, maar ook hun eigen kollega's vissers.

Wanneer immers een vaartuig 2 of 3 dagen aan wal moet blijven liggen wegens gebrek aan bemanning ten gevolge van het optreden van de een of de andere, dan betekent zulks voor de overige bemanning eveneens een verlies van 2 of 3 dagen.

PROSPER GERYL IS NIET MEER



Dinsdag jl. werd reder Prosper Geryl, die vorige week donderdagmorgen schielijk overleed, onder een ruime belangstelling ten grave gedragen. Velen uit de visserijmiddens hadden er inderdaad aan gehouden een laatste hulde te brengen aan een zeer hard werker, een bewaam visser en reder en een voorbeeldig man en goede vriend.

Prosper Geryl was in onze visserijmiddens een zeer gekend figuur. Op amper 13-jarige leeftijd stak hij reeds aan boord van de smeck van zijn vader Isidoor het zeevat in en leerde weldra de hardheid van het vissersberoep kennen. Later werd zijn vader eigenaar van een motortreiler, nl. de O.211 en ook op deze eenheid voer Prosper Geryl regelmatig de visserij uit.

Door hard werken en flink sparen, had hij ondertussen 'n

klein kapitaal gespaard en besloot hij zelf reder te worden. Het was aldus dat hij in 1932 een treiler liet bouwen bij de scheepswerf Deweert, nl. de O.225. Tijdens de jongste wereldoorlog trok hij met zijn vaartuig en gans de familie naar de Britse vissershaven Newlyn, van waaruit hij verder de visserij bedreef. Het vaartuig ging evenwel verloren ter hoogte van de Nederlandse haven Stellendam.

In 1950 kocht hij dan de O.295 van de motorvisserij; eenheid waaraan hij al zijn zorgen en arbeid wijdde en miserie mee kende, tot een hartaanval hem tenslotte fataal werd. Regelmatig nog voer Prosper Geryl ter visserij uit, teneinde een toch zo groot mogelijke rentabiliteit van zijn vaartuig te bereiken. Aan 67-jarige ouderdom moest hij nog naar zee om zelf alle zorgen te besteden aan zijn vaartuig op een zee welke hij lief had en waarop hij had leren zwoeven tot zijn laatste levensdag.

In zijn rijk gevulde loopbaan was Prosper Geryl steeds een voorbeeld van werklust en initiatief, dienstbetoon en hulpvaardigheid. Aldus was hij o.m. beheerder van de verzekeringsmaatschappij «De Ster», beheerder van de Verenigde Motor-Visers-Reders, Lid van de Federatie der Belgische Zeelieden der beide wereldoorlogen, vereremerk met het zee-ereteken 1940-45, nijverheids-ereteken 1ste klasse, Ridder in de Orde der Zeeverdiensde (Frankrijk).

Met Pros Geryl verdwijnt niet alleen een eerlijk man van de «oude garde», maar ook een strijder voor het bestaan van de Belgische zeevisserij. Ons blad biedt aan de familie Geryl haar meest oprechte blijk van deelneming aan

NOG STEEDS DE TOEKOMSTIGE E.E.G.-VISSERIJPOLITIEK

Zoals we in een vorige bijdrage de gelegenheid hadden te vermelden, bekommeren eveneens de leden van het Europees Parlement zich met het ontwerp van toekomstig visserijbeleid.

In d Kommissie voor de Landbouw werd daartoe een speciale werkgroep «Visserij» ingesteld, welke opdracht had het probleem te bestuderen en verslag uit te brengen. Rapporteur is de heer H. Kriedemann (West-Duitsland).

De Belgische parlementaire vertegenwoordigers in deze kommissie zijn: de hh. Lefebvre, liberaal, oud-minister van Landbouw; Breyne, socialistisch volksvertegenwoordiger; Dupont, C.V.P. volksvertegenwoordiger.

De werkgroep had een eerste vergadering te Bremerhaven op 25 en 26 juli ll., met de vertegenwoordigers van het bedrijf, gegroepeerd op Europees niveau.

Zo was het Europêche welke als woordvoerder voor de visserij optrad. Teneinde zich een beter inzicht te geven van de karakteristieken van de nationale visserijen, bezocht de werkgroep twee vissershavens van Italië, en op 2 en 3 oktober 1967 de haven van Boulogne in Frankrijk, om zich aldaar door de representatieve redersgroeperingen hun wensen te horen voorleggen en de nodige uitleg te verschaffen.

Op 6 en 7 november begaf de werkgroep zich naar Den Haag, om de Benelux-vertegenwoordigers te aanhoren.

Van Nederlandse zijde trad de Stichting voor de Nederlandse Visserij op, van Belgische zijde was het de Rederscentrale, vertegenwoordigd door de h. R. Bauwens, voorzitter, en de hh. C. Menu en E. Vlietinck van de Rederscentrale.

Door de voorzitter van de Werkgroep, de h. Kriedemann, werd ruimschoots aan de vertegenwoordigers van het bedrijf de gelegenheid gegeven hun standpunt voor te dragen en te verdedigen.

Zowel door hemzelf als door de leden van de Werkgroep werden allerlei vragen gesteld, welke meestal konden beantwoord worden.

Verheugend is dat de standpunten van de Nederlandse en van de Belgische bedrijfsgenoten grotendeels dezelfde zijn, althans wat betreft de basisprincipes.

Bij het einde van de besprekingen wees de Voorzitter erop, dat deze buitengewoon belangrijk en konstruktief waren geweest, en dat hijzelf en ook zijn leden nuttige inlichtingen hadden ingewonnen.

Ook voor de redersvertegenwoordigers waren deze gesprekken interessant, waarbij vooral dient gewezen op de vriendschappelijke geest welke de gesprekken beheerste.

GARNAALANVOER IN OKTOBER BIJNA VERDUBBELD

Nadat tijdens de maand september zeer gunstige cijfers werden geboekt voor wat betreft de garnaal-anvoer en de opbrengst, zijn ook voor oktober zeer gunstige cijfers uit de bus gekomen. Waar we in oktober toch met veel storm hadden af te rekenen, waardoor de schepen gedeeltelijk of helemaal belet werden uit te varen, kregen we toch een aanvoer die bijna dubbel zo groot was als die van verleden jaar. Het aantal vangsten was weliswaar groter, hetgeen per schip verkocht werd in de garnaalmarkt heeft echter de doorslag gegeven. De gemiddelde vangst steeg met 50 kg en beliep nu 124 kg tegen 74 kg vorig jaar. Het aantal vangsten steeg van 188 naar 220, zodat we uiteindelijk aan een aanvoer van 27.294 kg geraakten, tegen slechts 14.267 kg vorig jaar.

Dat bij een dergelijke aanvoer-

stijging de prijzen dalen is wel normaal, vooral als de prijsdaling in zo geringe mate verloopt als vorige maand het geval was. We kregen immers nog 28,75 fr. gemiddeld per kg tegen 32,75 fr. vorig jaar. Vorig jaar dus een niet zoveel betere prijs. Dit wijst dus op een regelmatige markt, waar vaste prijzen betaald worden.

Dank zij de ruimere aanvoer en ondanks de lagere prijs is de opbrengst gevoelig opgelopen. We geraakten inderdaad aan 784.729 fr., tegen maar 467.453 fr. vorig jaar. Niettegenstaande dit hogere bedrag door een groter aantal schepen moest worden verdeeld, is de gemiddelde opbrengst toch gestegen en wel van 2486 fr. naar 3567 fr.

Dat de oktobermaand dit jaar zeer gunstig was blijkt wel uit onderstaande vergelijkende statistiek:

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1963	249	24.679	463.656	18,78	99	1.862
1964	83	11.329	185.151	16,34	136	2.230
1965	100	6.346	201.917	31,81	63	2.019
1966	188	14.267	467.453	32,75	74	2.486
1967	220	27.294	784.729	28,75	124	3.567

(1) Vangsten; (2) Aanvoer in kg; (3) Opbrengst in fr.; (4) Gem. prijs in fr.; (5) Gem. vangst in kg; (6) Opbrengst in fr.

We kregen dus de ruimste aanvoer van de laatste vijf jaren, tevens de hoogste opbrengst. De prijs is lang niet slecht geweest, terwijl tenslotte de opbrengst per schip met ruim 1000 fr. is gestegen.

VIER MILJOEN Overschreden NA 10 MAANDEN

Na vier jaar, het is geleden van 1963, kunnen we nog eens de vier miljoen overschrijden. Na 10 maanden heeft de garnaal te Oostende inderdaad 4.123.307 fr. opgebracht. Dit niettegenstaande de eerste zes maanden zeer slechte cijfers te zien gaven. Moest men wat eerder de koe bij de horens hebben gevat dan zouden we dit jaar heel zeker de vijf en misschien zelfs de zes miljoen hebben overschreden. Uitgesteld is niet verloren. In elk geval stonden we eind oktober reeds met een hogere opbrengst dan vorig jaar

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1963	2.512	138.944	4.787.667	34,75	55	1.905
1964	1.364	102.154	2.870.298	28,19	75	2.104
1965	1.538	77.194	3.578.772	46,36	50	2.326
1966	1.360	71.951	3.255.093	45,24	53	2.393
1967	1.507	120.435	4.123.307	34,23	80	2.735

(1) Vangsten; (2) Aanvoer in kg; (3) Opbrengst in fr.; (4) Gem. prijs in fr.; (5) Gem. vangst in kg; (6) Opbrengst in fr.



Berichten van de Propagandavereniging voor meer visverbruik

PROPAGANDADAG TE ROESELARE GROEIDE UIT TOT EEN ENORM SUKSES

De week die de propagandadag vooraf ging was gekenmerkt door storm en regenvlagen. Gezien de stands te Roeselare in open lucht zouden opgeslagen worden, werd algemeen gevreesd voor een succesvol verloop.

Het weder was echter met ons en in de voormiddag hadden we zelfs prachtig zonnig weer. In de namiddag verkoelde het, donkere dreigende wolken stapelden zich op, maar tot werkelijke regen kwam het niet, tenzij 's avonds te 20 uur, ogenblik waarop de vis gewogen werd.

Het weder heeft alleszins een grote rol gespeeld en veel bijgedragen tot het bekomen resultaat.

De standplaats was bovendien zeer goed, nl. op de Botermarkt, dicht tegen de grote markt, en voor de hallen van de druk bezochte jaarbeurs van Roeselare. Dat was ten andere ook de reden waarom juist zondag 5 november gekozen werd om een propagandadag te Roeselare : de inrichters hadden ons medegedeeld dat deze dag inderdaad de topbezoekdag zou worden, de dag waarop vele mensen van de omliggende gemeenten en dorpen de jaarbeurs van Roeselare zouden komen bezoeken. En dit is inderdaad ook zo geweest.

AANTAL BEZOEKERS TE ROESELARE OVERTROF ALLE VOORGAANDE PROPAGANDADAGEN

Gezien de massale volkstroom naar deze Jaarbeurs en gezien het feit dat ingevolge de openstelling van de stands voor deze jaarbeurs de grote meerderheid van de bezoekers langs de stands moesten voorbijgaan, werd bekomen dat te Roeselare het max. aantal bezoekers genoteerd werd. Ons steunende op de klassieke gegevens, maar vooral op het feit dat 18.200 betalende bezoekers aan de jaarbeurs genoteerd werden, kunnen wij besluiten dat onze stands door minstens 15.000 personen bezocht werden.

TENTOONSTELLING

Zoals in de andere plaatsen werden te Roeselare 10 verse vissoorten tentoongesteld : nl. pladijs, makreel, staartvis, knorhaan, kabeljauw, schelvis, dorade griet, haring, wijting, garnalen, kreeftjes.

Naast deze vissoorten werden 12 bereidingen tentoongesteld nl. 1) Toast met garnalen 2) Oostendse waterzooi 3) Wijting naar Bretoense wijze 4) Gestooftde haring in 't groen 5) Koude gevulde griet 6) Dorade Bercy 7) Schelvis bouillabaisse 8) Kabeljauw naar Kreoolse wijze 9) Knorhaan surprise 10) Korstje met staartvis 11) Makreel in room 12) Gegratineerde pladijzen, waarvan we er vier in dit nummer publiceren. De recepten van deze bereidingen werden onder de bezoekers verspreid.

Ook de gezamenlijke stand van de Groepering der visverbruikende nijverheden werd te Roeselare opgeslagen. Slechts 2 firma's stelden hun produkten tentoon nl. : Captain Byrd en La Couronne. We hadden wel de indruk dat deze stand te Roeselare minder belangstelling kenden dan in de andere plaatsen.

EEN PLUIMPJE VOOR DE PRESTATIE VAN DE HEREN LERAARS EN LEERLINGEN VAN HET HOGER STEDELIJK TECHNISCH INSTITUUT, afdeling hotelwezen van Oostende

De bereidingen die te Roeselare tentoongesteld werden, werden uitgewerkt en beproefd door de heren leraars en leerlingen van het Hoger stedelijk technisch instituut, afdeling hotelwezen. Uit de aard van de hiervoor vermelde bereidingen blijkt de degelijkheid en originaliteit ervan. Door de h. F. Peere, leraar aan bedoelde school, werd eens te meer bewezen dat hij niet alleen een kundig vakman is, maar dat hij, samen met zijn leerlingen aardig wat knepen kent voor wat de presentatie aangaat. Zo waren de schotels qua voorstelling en als blikvangers uiterst mooi. Origineel in de presentatie was wel, dat de heer F. Peere, te Roeselare bij elke presentatie een tafereeltje opbouwde met de groenten die in het overeenstemmend

recept aangewend worden. Dit tafereeltje, aangevuld met enig keukengerel was dan ook een aanvullend element dat aan het geheel van de tentoonstelling een speciaal karakter gaf.

De leerlingen zelf hebben de ganse duur van de tentoonstelling in de stands gestaan en bijkomende uitleg verschaft over de bereidingen. Met voldoening kon opgemerkt worden dat de leerlingen in kwestie goed op de hoogte waren van hun taak en zich hieraan buitengewoon goed gekweten hebben.

Een plumpje dus voor de heer J. Decluyre, directeur, de heer F. Peere, leraar, en de leerlingen van de voornoemde school, voor de te Roeselare geleverde prestatie.

ECHO-OPNAMEN TE ROESELARE

Een ploeg van Echo was te Roeselare en heeft gefilmd aan de stands en het visbakkraam.

Een snuffje over vis is alleszins te verwachten in het TV programma Echo van zaterdag a.s.

VISPROEVERTJES

Het visbakkraam, opgeslagen juist naast de ingang en winketten van de jaarbeurs, kende een overrompend succes. Tussen 10 en 12 uur 14 en 20 u werden niet minder dan 200 kg gekuiste vis gebakken, m.a.w. ruim 3000 visproevertjes, werden gratis onder de bezoekers uitgedeeld. Te Roeselare is aan dat kraam eens te meer bewezen dat de mensen nog wel degelijk graag vis eten, op voorwaarde dat hij in goede omstandigheden kan aangeschaft worden en in dit verband vernamen we wel een en ander te Roeselare dat sommige vishandelaars van aldaar precies niet tot eer strekt.

PRIJSKAMP : MAX AANTAL ANTWOORDFORMULIEREN

De klassieke prijsvraag : het gewicht van de verse kabeljauw raden en de gewone 20 prijzen aan best geklasseerden, groeide uit tot een groot succes. Er werden niet minder dan 2810 geldige antwoordformulieren genoteerd, wat dus in ruime mate de aantallen van de vorige propagandadagen overtrof.

Onder geringe belangstelling, het regende juist, werd te 20 u. de vis gewogen en stelde de heer Duprez, deurwaarder, vast dat de vis juist 6,445 kg woog. Onmiddellijk werd overgegaan tot het depouilleren van de formulieren en kende de heer Duprez de 20 prijzen als volgt toe :

- 1 Jean-Paul Bosman, Roeselare wint 500 fr en 2 kg verse vis, 6,450 kg
- 2 Edmond Thon, Roeselare, wint 400 fr. en 2 kg verse vis, idem
- 3 Georges Deseure, Roeselare, wint 300 fr en 2 kg verse vis, idem
- 4 Christine Dewulf, Elverdinge, wint 200 fr en 2 kg verse vis, idem
- 5 Gard Debackere, Roeselare (Beveren), wint 100 fr en 2 kg verse vis idem

Winnen 2 kg verse vis :

- 6 Rafael Vandewiele, Roeselare, idem
- 7 Irène Verpont, Roeselare, idem
- 8 Karel Despierre, Zarren, idem
- 9 Maria Vandepitte, Oostnieuwkerke, idem
- 10 Marcel Devarrewaere, Roeselare, idem
- 11 Robert Vanneuville, Oostende, idem
- 12 Simonne Vanparijs, Oostende, idem
- 13 Achiel Depuydt, Lendeledede, idem
- 14 Roger Deprez, Roeselare, idem
- 15 Hugo Vanryckegem, Roeselare, idem

16 Denis D'Hondt, Izegem (Emelgem), idem
 17 Lucien Saelen, Rumbek, idem
 door loting :
 18 Pierre Thomas-Van Beirs, Roeselare, 6,460 kg
 19 Lus Tillie, Roeselare, idem
 door loting

20 Lieve Sercu, Roeselare, 6,420 kg
 Te Roeselare hebben de vismijnvrienden zich weerom verdienstelijk gemaakt door het verspreiden van de prijskampformulieren in de winkelstraat en tussen de massa volk, vóór de jaarbeurshallen. Uit de lokaliteiten die voorkwamen op de antwoordformulieren kon besloten worden dat de aktie van 5 november 11. veel verder strekte dan Roeselare.

OFFICIELE RECEPTIE

Te 11 uur werden de personaliteiten op het stadhuis ontvangen en de heer R. Boels, beheerder, legde in korte woorden het doel van een dergelijke dag uit en lichtte beknopt toe uit wat zo'n dag juist bestaat. De heer Senator De Man, Burgemeester van Roeselare, hield een korte maar zeer opgemerkt rede, waarin de nadruk gelegd werd op de voedende waarde van zeevis en de gustige invloed die bepaalde kerkelijke wijzigingen op het visverbruik zou kunnen hebben. Na de gebruikelijke drink werden de personaliteiten uitgenodigd tot een gezamenlijk bezoek aan de stands waaraan spontaan gevolg werd gegeven.

x x x x

Uit inlichtingen die ons verstrekt werden in de loop van deze week, kan besloten worden dat de propagandadag te Roeselare een grote weerklank heeft gehad. Men deelde ons mede dat het door de Propagandavereniging voor meer Visverbruik beoogde doel bereikt werd.

KOUDE GEVULDE GRIET

Dit recept werd uitgewerkt en beproefd door de heren leraars en leerlingen van het Hoger Technisch Instituut voor Handel en Nijverheid — afdeling Hotelwezen, te Oostende

BENODIGDHEDEN VOOR VIER PERSONEN

- 1 griet van 1,5 kg.
- 1/2 liter visbouillon
- 1/2 liter chaud-froidsaus of blanke vissaus met gelei
- 300 gr. malse aardappelpuree
- 1/4 liter gelei
- blaadjes dragon, schijfjes truffel, tomaat
- peper, zout en boter
- Vulsel van :
 1 kop vers broodkruim
 2 lepels room
 2 lepels gehakte peterselie, kervel en dragon

WERKWIJZE

- Verwijder de graat uit de schoongemaakte en gespoelde griet.
- Snij hiervoor de visrepen, aan de blanke zijde los, zodat de graat er kan uitgenomen worden. Leg de filets opnieuw op hun plaats.
- Maak een vulsel van geweekt uitgeperst broodkruim en room. Kruid met zout en peper en roer er de gehakte groene kruiden door. Verdeel het vulsel tussen de losgesneden repen.
- Schik de griet in de geboterde visslade, kruid en begiet ze met de visbouillon. Bedek de vis met beboterd papier en maak gaar in 20 min. Laat de gare griet op een doek of op een roosterijtje afdruipten en afkoelen.
- Versier de rand van de vis met gespoten aardappelpuree.
- Bedek hem met de lauwe chaud-froidsaus en zet de bereiding in de koelkast.
- Herhaal deze bewerking verschillende keren zodat de griet mooi bedekt is. Versier nu naar willekeur met blaadjes dragon, schijfjes truffel of stukjes tomaat. Bedek het geheel met enkele lepels gelei.
- Schik de koude griet op de schotel en omring ze met gehakte gelei. Versier met peterselietakjes en dien op met sla en tartare saus.

GESTOOFDE HARING IN 'T GROEN

Dit recept werd uitgewerkt en beproefd door de heren leraars en leerlingen van het Hoger Technisch Instituut voor Handel en Nijverheid — afdeling Hotelwezen, te Oostende

BENODIGDHEDEN VOOR VIER PERSONEN

- 4 vette haringen
- 2 tomaten, 2 uien, 200 gr. spinazie, 50 gr. zuring
- tijm, venkel, 1 teentje knoflook, peterselie, zout, peper, 1 citroen
- 4 lepels olie

WERKWIJZE

- Maak de haringen schoon, ledig en spoel ze. Verwijder de kop en snij de ruggegraat uit. Leg de haringrepen op hun plaats zodat de vis zijn oorspronkelijke vorm behoudt.
- Dompel de tomaten in kokend water om ze nadien gemakkelijk te pellen. Snij ze dan in dikke schijven. Maak dunne plakjes van de uien. Maak de spinazie en de zuring schoon, spoel in vers water en hak grof.
- Verdeel de genoemde ingrediënten op de bodem van een gratineerschotel en bestrooi met een snuifje tijm en venkel en met gehakt knoflook en peterselie.
- Schik de haringen op het bed van groenten en kruiden.
- Kruid het geheel met zout en peper en besprenkel met de olie en het citroensap.
- Breng de bereiding aan de kook op het vuur en maak verder gaar in een matig verwarmde oven gedurende ca 45 min.
- Overgiet de vis af en toe met het stoomvocht.
- Overstrooi de schotel met grof gehakte peterselie.
- Dien heet op met een kom dampende gekookte aardappelen.



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

ZEELAND'S ROEM

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

Alleen Importeur
 Fa. Joh. DE JAGER

Riemstraat 45 ANTWERPEN
 TEL. (03) 38 24 65 (6117V)

REDERS

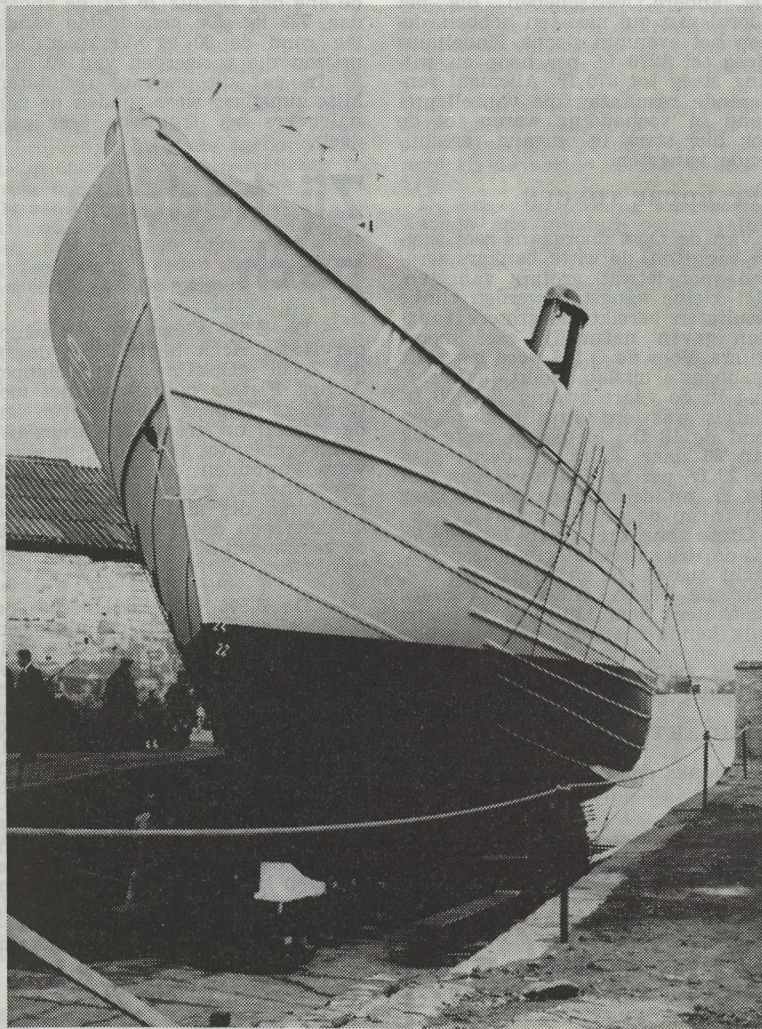
LEEST UW

VAKBLAD

Vlotte stapelloop van N.719 „Marlu”

Zaterdagmiddag greep op de scheepswerf Seghers, te Oostende, de stapelloop plaats van een prachtige konventionele treiler, nl. de N.719 „Marlu” welke aldaar gebouwd werd voor rekening van de zeer gekende Nieuwpoortse reder Marcel Vercoutter.

Is reder Marcel Vercoutter sedert 1964 reeds eigenaar van de flinke eenheid N.720, dan mag de huidige stapelloop aanzien worden als de bekroning van de harde arbeid die vernoemd reder, op een voorbeeldige wijze bijgestaan door zijn even hard werkende echtgenote, in de jongste jaren heeft gepresteerd.



De stoere steven van de prachtige treiler

Vele personaliteiten uit de marietie wereld hadden er blijkbaar aan gehouden deze stapelloop bij te wonen. Wij bemerkten o.m. schepen Vanden Kieboom van de Oostendse haven; stadsontvanger Mollemans; de h. Vivey, schepen van de visserij te Nieuwpoort, samen met de h. Verbanck, mijnbestuurder te Nieuwpoort. Verder nog de hh. Michiels, e.a. inspekteur-dienstchef bij de Zeevisserijdienst; volksvertegenwoordiger Dries Claeys; Hovart, directeur van het Proefstation voor de Zeevisserij; Vanroose, sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; Vanbroeck, directeur van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik; Wittevrongel, sekretaris van de Rederscentrale e.v.a. belangstellenden.

Natuurlijk was het Marcel Vercoutter en zijn dame die in het middenpunt van de belangstelling stonden toen, bijgestaan door meter mejuffer Jeanine Vercoutter, visserij-aalmoezenier E.H. Corneillie het

vaartuig doopte.

Onder luid applaus volgde dan n vlotte stapelloop van een nieuwe kloeke treiler die onze visserijvloot in het algemeen en de Nieuwpoortse vloot in het bijzonder, eens te meer luister zal bijbrengen

**„WACHT NIET MET DE
AANVRAAG TOT
SCHEEPSKREDIET”
aldus
volksvertegenwoordiger
Dries Claeys**

Vervolgens greep in een der loodsen van de feestende werf een ontvangst plaats waarop het woord werd gevoerd door o.m. volksvertegenwoordiger Dries Claeys. Gingen zijn eerste woorden in de eerste plaats vol lof naar werf en reder, dan stelde hij toch met vreugde vast, dat ook de Nieuwpoortse vissersvloot op tijd en stond een ver-

betering en verjonging ondergaat waarbij hoofdzakelijk de staalbouw gehuldigd wordt

Spreker uitte evenwel zijn ongerustheid nopens bepaalde factoren uit onze visserij zoals o.m. de lage prijzen in de vismijn maar heel in het bijzonder het feit dat men, voor wat de scheepskredieten betreft, er niet zo schitterend voorstaat. Hij heeft destijds herhaaldelijk gewaarschuwd dat er een ogenblik van beperking zou komen inzake scheepskredieten. Hij meent dat dergelijk moment thans is aangebroken. Het is een «spartelen» geworden, aldus spreker om aan de nodige kredieten te geraken en alles laat voorziet dat hierin niet zo vlug een sanering zal komen. Men moet inderdaad rekening houden met de konstruktie van de grote scheepsbouw Dergelijke kredieten beperken zich, zoals voor de visserij, niet tot enkele miljoenen maar belopen belangrijk hoge sommen, derwijze dat ook het Fonds uiteindelijk zal uitgeput zijn. Hij waarschuwt dan ook de reders die een nieuwbouw in het vooruitzicht hebben, niet te lang te wachten met hun kredietaanvraag. «De eersten zullen de besten zijn» is hier dus wel degelijk de geldende lijfspreuk.

ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

De N.719 «Marlu» is een stalen konventionele middenslagtreiler met volgende hoofdkarakteristieken :

- lengte over alles : 25 m.
- lengte tussen loodlijnen : 21 m.
- breedte op spanten : 6,20 m.

VERDIENDE LOF

Namens het stadsbestuur van Nieuwpoort kwam mijnbestuurder Jef Verbanck aan het woord, die in de eerste plaats een warme hulde bracht aan de scheepswerf en reder Marcel Vercoutter. Biezonder treffend waren evenwel de lofwoorden die spreker richtte tot de echtgenote van de gelukkige reder die, aldus spreker, een enorm aandeel heeft in de gezonde uitbating van de N.720 en dit evenzeer zal volhouden bij de exploitatie van hun nieuwe «Marlu».

Deze woorden spraken recht tot het hart van de vele aanwezigen en lokten dan ook een ware ovatie uit.

- holte boven kiel midden : 3,80 m.
- diepgang achter : 3,65 m.

De «Marlu» zal voortgestuwd worden door een Bolnesmotor type 6 L met een vermogen van 300 PK bij 475 toeren per minuut en voorzien van een hydraulische keerkoppeling Brevo type 514 D.R. en een reductie 2 op 1. Een hulpgroep Lister type S.R. 2 MA van 11 PK bij 1800 toeren per minuut is eveneens ingebouwd.

Het logiest, dat zich in het achterste gedeelte van het vaartuig bevindt, is voorzien voor zes opvarenden, terwijl het schip ingedeeld is door vijf waterdichte schotten.

De hydraulische stuurinrichting merk Hydrostar, type H.S., werd geleverd door de firma Brusselle uit Nieuwpoort; deze firma stond eveneens in voor de visliet type Neptune D3.

De tanks hebben een respectievelijke inhoud van 26.000 l. brandstof en 3.500 l. drinkwater. Volgende navigatietoestellen werden geleverd door de firma S.A.I.T.-Electronics: decca met plotter, 2 echosounders, 2 zenders, 2 ontvangers, 1 richtingzoeker en 1 radar.

Wij sluiten ons gaarne aan bij de gelukwensen die reder Vercoutter en de werf in ontvangst mochten nemen.



Nog twee opnamen van de stapelloop. Foto boven : de nieuwe eenheid na de vlotte lancering Foto onder : de gelukkige reder met familie omringd door een afgevaardigde van de werf, volksvertegenwoordiger Dries Claeys en vismijndirecteur Jef Verbanck.

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.

Er was meer vis tijdens de voorbije week, dan tijdens de voorgaande. Maar alleen maandag kon van een ruime aanvoer worden gesproken. Dinsdag was die aanvoer reeds de helft kleiner en woensdag werd in feite alleen nog gul, wijting, maar ook platvis en tong gebracht. Het aantal verkopende schepen was nochtans zeer groot, wat dan veroorzaakt werd door het grote aantal kustschepen dat aan de afslag verscheen. Ze kregen zaterdag trouwens de beste prijzen voor hun gullen terwijl toen ook de enkele bennen haring vlot verkochten.

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE Zaltbommelschroef

Maandag was de aanvoer vooral samengesteld uit gul, leng, rode zeebaars en haai. Inderdaad werd een nogal ruime partij haai op de eerste verkoopdag aangevoerd van Noop Head.

De kwaliteit verbeterde van maandag naar woensdag; maandag inderdaad een paar te lange reizen en nogal wat vis van kwaliteit B.

De prijzen waren op de drie dagen zeer goed met evenwel toch dalende noteringen voor gul op de dinsdagmarkt. Soorten als rog, wijting, staart, steenschol en platvis bleven de ganse week zeer duur. De resultaten waren voor de verschillende schepen zeker renderende, de ene echter meer dan de andere. Van de noord werden sterk verschillende vangsten aangevoerd.

De aanvoer bestond uit ongeveer 11.900 bennen vis, 1000 kg kreeftjes en een 11.000 kg tongsortering. 91 schepen kwamen verkopen en besomden 9.422.820 fr.

VLOTTE VERKOOP VAN IJSLANDVIS

Alhoewel ook maandag goede prijzen betaald werden voor de meeste IJslandse soorten, gingen sommige soorten toch nog stijgen op de tweede verkoopdag. Dit was dan in de eerste plaats het geval met rode zeebaars. Waar maandag voor deze vissoort tussen 520 en 620 fr. werd betaald, steeg die prijs dinsdag tot 810 fr. Leng daarentegen kende dalende prijzen en zakte van 550 naar 430 fr., de blauwe sortering van 750 naar 640 fr. Kabeljauw was duur er kreeg tot bij de 18 fr. per kg. Schelvis hebben we bijna niet gezien. De prijs schommelde van 25 naar 30 fr. Hondstong was eveneens erg schaars en kreeg dan ook tot 27 fr. per kg. Schotse schol deed het veel beter dan de vorige weken en steeg met 2000 fr. per ben tot 570 fr. Ook witte tong werd duurder, de grote soort steeg tot 550 fr., de kleine tot 420 fr. per mand. Staartvis was de ganse week erg duur, maandag echter

duurder dan dinsdag. Gewoonlijk kreeg de grote sortering meer dan 60 fr., de middensoort rond de 58 fr. en de kleine ruim 50 fr. per kg. Heilbot werd eveneens duur verkocht en noteerde van 50 naar 74 fr. per kg.

Deze week werden ook wat kreeftjes aangevoerd. De grootste aanvoer was op de tweede verkoopdag. De grote sortering noteerde rond de 60 fr. en erboven, de kleine soort rond de 36 fr. De koolvis tenslotte doet het momenteel helemaal niet slecht en werd verkocht aan zowat 8,50 fr. per kg.

Doorgaans renderende resultaten voor deze schepen, uitzondering te maken voor de grootste IJslanders, die te weinig besomden in vergelijking met de kleinere.

MEER NOORDSCHEPEN

Een twaalfstal noordschepen kwamen deze week hun sterk in omvang verschillende vangsten aanbieden. Wat de soorten betreft, was er zeer weinig verschil. Voor sommige schepen was het bijna uitsluitend gul. Verder steenschol, wijting, rog en platvis. Roggen die peperduur waren en tot 30 fr. haalden, steenschol die verkocht werd tussen 39 en 49 fr. en wijting waarvan de prijs steeg tot 800 fr., om nadien terug te vallen naar 660 fr. per ben. De zeer weinige kabeljauw kon tot 27 fr. halen, grote gul tot 16 fr. De middensortering, samen met de kleine gullen het meest aangevoerd, kreeg van 9 naar 12 fr., terwijl kleine gul van 8 naar 12 fr. noteerde.

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

Allemaal prijzen die we moeilijk slecht kunnen noemen en waardoor het mogelijk was dat alle schepen tot renderende resultaten geraakten, ook met al eens minder grote vangsten.

EEN KANAALVANGST

De éne kanaalvangst, karig weekrantsoen, werd gebracht door de O.118, die gewoonlijk op de Noord viste. De vangst bestond uit 300 B. vis en 1700 kg tong en bracht 441.380 fr. op. Een mooie partij rog gaf de doorslag bij het bepalen van dit resultaat. Roggen die zeer duur verkocht werden met grote rog tot 1200 fr. en tilten tot 1050 fr. Ook scherpstartaarten kregen van 18 naar 20 fr., terwijl gladrog boven de 20 fr. bleef. Vanzelfsprekend waren ook de tongen duur, temeer daar die tongen verkocht werden tussen 70 en 114 fr. per kg. De midden en kleine sorteringen waren stukken duurder dan de grotere soorten. Andere zeer welkome en duur verkochte soorten waren hier staart, schotse schol, platvis, wijting, rode knorhaan en tarbot. Staart kreeg tussen 43 en 58 fr. per kg, schotse schol noteerde tot 36 fr. en schaat tot 31 fr. per kg. Kleine rode knorhaan kreeg rond de 10 fr., de grote sortering tot 23 fr. Witte tong was maandag nogal goedkoop, al werd er toch ruim 10 fr. per kg betaald. Voor tarbot steeg de prijs boven de 100 fr. per kg en rode poot of roodbaard kreeg tot 26 fr.

WEINIG WESTSCHEPEN

Het aantal westschepen was erg beperkt. Het slechte weer was hiervan zeker de enige oorzaak. De westschepen zorgden in hoofdzaak voor gul, met dinsdag toch 'n schip met wat meer rog. Rog waarvoor meteen tot 1400 fr. werd betaald en tilten die tot 1200 fr. kergen. Die vangst werd dan ook verkocht aan een gemiddelde prijs van 1000 fr. per ben, want ook zeehond, haai en wijting waren zeer duur. Platvis kreeg dinsdag nooit onder de 25 fr. De andere westschepen, die het vooral van gul moesten hebben, deden het evenmin slecht. Kabeljauw steeg tot 1270 fr. per hoop en wijting steeg tot 870 fr. Allemaal renderende resultaten die vanzelfsprekend in verhouding waren tot de ook hier sterk in omvang verschillende vangsten.

PEPERDURE TONGEN

Van de Oost doorgaans zeer kleine vangsten, de witte bankers zorgden voor ietwat grotere vangsten. Met kleine vangsten werden flinke resultaten bereikt, de grotere vangsten gaven natuurlijk zeer mooie cijfers. Voor de O.198 werd het zelfs de hoogste uitslag sedert het vaartuig in de vaart kwam: 316.000 fr. Platvis was erg duur met platen rond de 18 fr., kleine en grote iek van 20 naar 25 fr. en derde slag tot 23 fr. per kg. Platjes stegen van 300 fr. op de maandagmarkt naar 600 fr. op de dinsdagmarkt.

Grote tong kreeg van 70 naar 75 fr., de driekwartsortering werd verkocht tussen 74 en 98 fr. per kg. bloktong begon onder de 100 fr., maar steeg naar 110 fr. Voor/kleine tong kende eveneens een stijgende prijs en krom van 108 naar 120 fr. per kg. De kleine sortering tenslotte varieerde van 105 naar 118 fr.

TOCH AKTIEVE KUSTVISSERIJ

Ondanks de vaak zeer ongunstige weersomstandigheden heeft de kust-

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

visserij tijdens de afgelopen week een vrij drukke tijd gehad. Telkens het even stilde, werd uitgevaren, zodat zaterdag reeds een 200 bennen werden aangevoerd, dit in enkele uren tijd, met gul en wijting die zeer goede prijzen kenden en zelfs de beste noteringen van de week kregen. Ook maandag verschillende van deze schepen, en ook dinsdag en woensdag telkens verschillende spannen. Steeds met vangsten die ruim 20 en vaak 30 en zelfs tot 50 bennen bevatten. Waar de prijzen gunstig bleven werd het voor de gulvissers een gunstige week.

WEINIG SPROT

De sprotvisserij kende minder belangstelling. De sprotvissers waren trouwens gelukkig ook mooie vangsten vis te kunnen aanvoeren, alsmede enkele manden haring Haring waarvoor werkelijk zeer hoge prijzen betaald werden en die van 16 naar 21 fr. schomelden. Sprot was heel wat minder duur, ondanks de

grote schaarste. Dinsdag werd tot 9 fr. betaald, hetgeen op zich zelf toch wel een goede prijs is.

SCHOMELLENDEN GARNAALAAANVOER

Van zodra het weer het enigszins toeliet, trokken onze garnaalvissers het zegat uit. Dat ze hiertoe reden hadden, bewijzen de soms rijke garnaalvangsten die konden binnengebracht worden. De garnaal aanvoer was echter aan erge schommelingen onderhevig en zo kregen we de ene dag slechts 16 kg, de andere dag 728 kg. De gemiddelde vangst lag rond de 80 kg. Verkocht aan prijzen die varieerden van 40 naar 54 fr. gaf dit eerbare resultaten. Mits gunstiger weer zouden de garnalvissers het trouwens zeer goed doen.

Zij hadden pech ...

— De Z.579 «Karine» van schipper Roger Ackx heeft dezer dagen de Z.415 «Dolfijn» van schipper August Fletzer opgesleept met motordefekt. Tijdens het bedrijven van de visserij op grond 215 kreeg het schip oproep tot sleephulp; de korre werd gewonden en naar de Z.419 gestevend bij zeer zware zee. Na 'n opsleping, die niet zonder talrijke hindernissen doorging, kwamen beide vaartuigen behouden in de thuishaven toe.

— De Z.575 «Polaris» sleepte de Z.290 «Excelsior» op die met een weggeslagen roer af te rekenen had. De Z.575 was van Zeebrugge uitgevaren ter visserij op grond 403 en bedreef deze normaal. Aldaar kreeg het schip een oproep van de Z.290 die zich in zware storm bevond. Bij het werbergen aan boord van dit vaartuig van het vismateriaal, kreeg het een zware zee op het achterschip, waardoor het roer losgeslagen werd. Deze kon opgevangen en vastgelegd aan dek. Na een tijdje op eigen kracht huiswaarts gevaren te hebben kwam men naderhand, nadat veelvuldige oproepen onbeantwoord gebleven waren, toch in contact met de Z.575.



Doet zoals deze gelukkige reder. Schenk Uw vertrouwen aan de

Scheepswerven van LANGERBRUGGE

Gent (Post Wachtebeke)

Tel. (09) 78 04 01

Voortdurend schepen in aanbouw

Marktoverzicht Zeebrugge

MAANDAGMARKT

4 vaartuigen van de reis, 11 van 1 tot 2 zeenachten en 9 vaartuigen in span met gulsoorten.

Voor de 9.700 kg tongsoorten waren de prijzen bijzonder hoog, voor de grote van 73 tot 94 fr., de middenslag van 101 tot 118 fr. Voor de kleinste slag schommelden de prijzen eveneens van 100 voor de slips tot 115 fr. voor de TP, de gemiddelde prijs bedroeg 100 fr. Zoals gebruikelijk bleef de tarbot duur, de grietsoorten waren eveneens in trek, maar dan in mindere mate. De aanvoer van beide soorten was dan ook zeer gering. Aan gulsoorten was er geen tekort, door de gullevangsters werden grote hoeveelheden gelost. De prijzen van 20 tot 23 fr. voor de kabeljauws en voor de gullen van 12 tot 18 fr., de kleinere soorten bekwamen van 6 tot 11 fr. Van de platvissoorten waren de kleinere soorten het best vertegenwoordigd, de grotere soorten behaalden van 12 tot 23 fr. Zeer weinig roggevis aan de afslag, gaf hoge prijzen, van 18 tot 27 voor de grote en van 12 tot 17 voor de kleinere slag. De prijsstijging werd niet gevolgd door de wijtingsoorten. Voor de eerder zeldzame vissoorten zoals zeehaaien en homden, schelvis en steenschol, waren de prijzen bijzonder hoog.

De opbrengsten : van 197.350 voor de Z.452 tot 347.560 voor de Z.459 met 2000 kg. tongen en 130 bennen vis. De kleinere reijsjes, van 21.430 voor de 593 tot 69.880 voor de 582. De vaartuigen in span van 21.100 voor de 481 met de 161 tot 103.710 voor de 544 met de 201.

DINSDAGMARKT

Praktisch geen aanvoer op deze tweede verkoopdag, slechts 'n 8-tal vaartuigen met kleine hoeveelheden vis en één van de reis met 180 bennen ronde vis.

Met de zeer hoge prijzen van gisteren werd nog iets bijgeteld, voor de grotere soorten werd van 77 tot 99 fr. betaald, voor de middensoorten van 106 tot 120 en de kleinere soorten van 106 tot 122, deze laatste prijs was dan ook het hoogste cijfer welke bereikt werd sinds verschillende jaren achteruit. De tarbots en de grieten blijven duur in afname. Buitengewone hoge prijzen werden geboekt voor de platvis : van 16 tot 30 fr. voor de grote, middenslag en 3de slag. Deelvis en meiers geraakten eveneens tussen die hoge prijzen, van 9 tot 23 fr. Wanneer de roggevis werd afgeslagen, was de belangstelling zeer hoog en de prijzen bijgevolg zeer winstgevend, van 21 tot 29 fr. voor de grotere soorten en van 14 tot 20 fr. voor de kleinste slag. De ronde vissoorten kenden een grote bijval, waar de kabeljauws en gullen van 16 tot 26 en de kleinere slag van 6 tot 15 fr. De wijtingsoorten waren praktisch verdubbeld in prijs.

De besommingen : van 22.000 voor de 429 tot 62.730 voor de 407 en van 43.190 voor de 580 tot 180.140 voor de Z.348.

WOENSDAGMARKT

De aanvoer was merklijk groter dan de vorige verkoopdag. Buitenverwachting onderging de platvis, ronde en tongsoorten een gevoelige prijsdaling. Van de 18 vaartuigen waren het grootste gedeelte afkomstig van de Noord, daarbuiten waren er 12 vaartuigen in span met ronde vis, ongeveer 900 bennen.

Onder ruime belangstelling werden deze laatste aangeboden, doch de prijzen waren niet meer zo rendend als de vorige verkoopdagen.

De ongeveer 6000 kg tongsoorten werden aan mindere prijzen afgenomen dan gisteren, vooral dan de middensoorten. De grote van 67 tot 82 fr., de middensoorten van 83 tot 102 en de kleinste slag van 90 tot 100 fr.

Tarbot blijft duur, voor de grote van 82 tot 105 en de middenslag van 86 tot 71. Voor de grietsoorten was er een prijsdaling. De platvis lag nu beneden het normale, dit nam niet weg dat ook voor deze vissoort zeer lage prijzen werden betaald, dit natuurlijk in vergelijking met de vorige verkoopdag. Ze schommelden tussen 9 en 20 fr. voor de grote, middenslag en 3de slag. Voor de kleinere soorten werd van 5 tot 11 fr. betaald. De roggevis bleef duur in prijs, van 21 tot 29 en van 13 tot 19 voor de kleinere soorten. Steenschol, evenals haaien en zeehonden bleven duur. Voor de robaards, knorhamen en rode soldaten waren de prijzen eveneens aan de hoge kant.

De besommingen : van 68.050 voor de 420 tot 205.430 voor de Z.584 en van 94.030 voor de 460 tot 225.320 voor de 108. De vaartuigen in span: van 12.880 voor de 501 met de 520 tot 54.140 voor de 508-601 en van 20.430 voor de 233-432 tot 47.050 voor de 201-544.

MEREN LANGS DE ZEEBRUGSE VISMIJN

In een mededeling vestigt vismijndirekteur Millet van Zeebrugge er de aandacht op dat, zonder gebeurlijke voorafgaandelijke toelating, geen andere vaartuigen aan de kaai van de vismijn mogen meren dan deze die op de e.v. markt zullen verkopen. aSnkties zullen genomen worden zo deze regeling niet zou gevolgd worden.

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

TEWATERLATING VAN DE ESPERANZA Z.589 TE ZEEBRUGGE

Woensdag laatst vlagde de scheepswerf Leon De Graeve & Zoon, toen voor de 41ste maal een voltoid casco naar het water werd gebracht.

Een tewaterlating te Zeebrugge is eigenlijk een evenement op zichzelf daar het vaartuig aan zware kabels, ondersteund door enorme krukken, over de straat dient getrokken te worden tot aan de heling van de kuisbank. Het is een enige gelegenheid om een vaartuig van naad tot naad te gaan betasten en zijn eigen kleinheid te meten tegenover een mastodont die naar het water wordt gesleurd.

Deze 41ste parel van Leon & Roger De Graeve, werd besteld door Mevrouw Weduwe Jules Serie en haar zoon Walter, die hiermede aan hun derde proefstuk begonnen, gezien zij vroeger achtereenvolgens de Z.410 en de Z.541 hebben uitgebaat en zoals bij alle goede evoluties van een klein garnaalbootje, over een klein middenslagtype, thans naar een klassieke hekkbaker van 27,50 m. zijn overgegaan.

De «Esperanza» zal de brug centraal krijgen, zodat de bemanningsverblijven vooraan komen te lig-

gen en het voorschip dusdanig helemaal zal toegebouwd zijn, in tegenstelling met de vroegere kanaalschepen van die grootte die hun achterdek helemaal toegebouwd kregen.

Ook de stabiliteit werd reeds voorzien, want de grootste breedte bedraagt 6.70 m., voor een vaartuig dat omstreeks 100 Bruto ton zal meten. Kromhout levert de motor en belooft een vermogen van 530 PK. bij 750 toeren per minuut, waarachter een hydraulische keerkoppeling in lijn wordt geplaatst met een reductie van 3 tot 1 van het merk Brevo ; de vislier wordt geleverd door de Firma Padmos van Bruinisse, die blijkbaar steeds gemakkelijker in de Belgische Zeevisserij binnendringt ; Zaltbommel zorgt voor stuurinrichting en schroeven en Hand in Hand verzorgt de elektrische installatie met 2 Hansadynamo's van respectievelijk 16 & 12 KW.

Melden wij nog dat de kiel werd gelegd op 17 mei 1967 en dat bouwers en reders hopen rond nieuwjaar deze hoopgevende «Esperanza» in de vaart te kunnen brengen, ter welker gelegenheid wij hier nader zullen op terug komen.

Berichten Propagandavereniging voor meer Visverbruik

**Het Hoger Stedelijk
Technisch Instituut,
afdeling Hotelwezen,
bewijst eens te meer
dat zij gewonnen is
voor het propageren
van het visverbruik**

**LESSELIJST VOOR DE
MAAND NOVEMBER**

Lesgeefster : Mw. WILLEMYNS

Vrijdag 10 november 1967 :
Prov. Landb. school, Rivierenhof,
Turnhoutsebaan 250, Deurne.

Dinsdag 14 november 1967 :
Institut de l'Enfant Jésus, Ecole
Professionnelle, Chaussée 512,
Haine St-Paul.

Donderdag 16 november 1967 :
Institut Technique Féminin, rue de
la Garenne 16, Charleroi.

Vrijdag 17 november 1967 :
Sancta Maria Instituut,
Groenstraat 13, Zaventem.

Dinsdag 21 november 1967 :
Kind Jesus Instituut, Elf Novem-
berstraat 27, Mariakerke-Gent.

Vrijdag 24 november 1967 :
Rondreizende Landb. huish. school,
Karel Van Manderstraat 7,
Meulebeke.

Dinsdag 28 november 1967 :
C.M.B.V. Zaal «De Kring», J. De
Boeckstraat 73, Merksem.

Woensdag 29 november 1967 :
Rondr. Landb. school,
G. Gezellestraat, Zomergem.

Donderdag 30 november 1967 :
Rijkstechnisch instituut,
Tolpoortstraat 3, Deinze.

De directie van deze school heeft in het verleden vaak de toelating gegeven dat de leraars en leerlingen samenwerkten met de Propagandavereniging voor meer visverbruik, bij meerdere activiteiten, zoals bvb. de inrichting van seminarietagen voor hoteliers, propagandadagen, schoolbezoeken aan de kust, enz.

Uit het programma van de demonstraties en gastronomische banketten die tijdens het Salon van de Gastronomie ter Groene Poorte, St.-Michiels Brugge, zullen gegeven worden, blijkt dat slechts één hotelschool van de vier deelnemende, het aangedurfd heeft een «banket voor zeeproducten» te geven, nl. de Stedelijke Hotelschool van Oostende.

Proficiat voor deze school, die op vrijdag 24 november a.s. navolgend menu zal opdienen :

— ★ —
Zeevispastei
Vissoep op zijn Oostends
Gevulde aardappelen met
zeevruchten
Grietreep S.T.I.O.
Kaas
IJssloep

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	6-11-1967	6-11-1967	7-11-1967	7-11-1967	8-11-1967	8-11-1967	6-11-1967	8-11-1967	6-11-1967	8-11-1967
Tong groot (1 à 2 st/kg)	64.80-72.60	73.—78.—	.....	77.—85.—	70.—75.—	67.—75.—	70.—	70.—77.—	.....	.....
bloks (3 st/kg)	74.—98.30	90.—94.—	.....	95.—99.—	75.80-89.80	75.—82.—	80.—	80.—	.....	.....
fruit (4 st/kg)	93.20-109.4	101.0-106.0	.....	106.0-114.0	88.40-97.20	83.—90.—	107.0—	85.—	.....	.....
schone kleine (5 st/kg)	108.0-117.4	111.0-118.0	.....	112.0-120.0	99.80-106.40	96.—102.0	118.0—	100.0—	.....	.....
kleine (6 st/kg)	105.0-116.2	110.0-115.0	.....	116.0-122.0	97.80-100.8	96.—100.0	112.0-115.0	88.—100.0	.....	.....
slips (alleen zeebr.)	.....	100.0-106.0	.....	106.0-113.0	.....	90.—96.—	.....	.....	.....	.....
Tarbot groot (1-2-3)	106.0-110.0	80.—113.0	.....	100.0-109.0	111.0-120.0	82.—105.0	.....	120.0—	.....	.....
middel (1-2-3)	75.—	49.—89.—	.....	48.—75.—	90.—102.0	36.—71.—	95.—	90.—	.....	.....
klein (1-2-3)	67.50—	36.—48.—	.....	31.—47.—	.....	26.—35.—	70.—	65.—	.....	.....
Griet groot (1-2-3)	.....	60.—75.—	.....	51.—59.—	.....	35.—49.—	60.—	.....	.....	.....
middel (1-2-3)	.....	40.—48.—	.....	45.—50.—	.....	30.—34.—	.....	.....	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol (plad.) (1-2-3)	14.60-19.80	16.—19.—	12.50-12.90	18.—21.—	11.—11.40	14.—16.—	18.—	18.—20.—	.....	.....
Gr. iek (1-2-3)	20.40-26.—	12.—15.—	.....	16.—17.—	13.—14.40	12.—14.—	22.—	16.—22.—	.....	.....
kl. iek (midden plad.) (1)	18.—26.40	18.—23.—	25.—	27.—30.—	15.80-17.80	9.—20.—	8.—16.—	14.—18.—	.....	.....
Iek 3e sl. (deelvis) (1-2)	23.40-27.—	13.—18.—	25.—	21.—23.—	19.40-21.80	7.—11.—	.....	.....	.....	.....
platjes (meyres) (1-2)	6.—10.40	4.—7.—	9.—12.60	9.—19.—	10.20-12.60	5.—7.—	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot (1-2)	21.90—	20.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1-2)	12.—13.40	10.—13.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel (1)	19.—31.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
klein (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (1)	21.—27.60	.....	25.40-29.—	.....	16.—23.—	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog (2-3)	.....	21.—27.—	.....	27.—29.—	.....	26.—29.—	28.—	26.—	.....	.....
Tilten (2-3)	.....	22.—24.—	.....	26.—27.—	.....	22.—23.—	22.—	24.—	.....	.....
Scherpstaart (2-3)	.....	18.—21.—	.....	21.—25.—	.....	21.—24.—	20.—	19.—21.—	.....	.....
Halve mans (2-3)	.....	17.—19.—	.....	22.—	.....	18.—21.—	19.—	20.—	.....	.....
Teelt (2)	.....	18.—19.—	.....	20.—21.—	.....	18.—19.—	.....	.....	.....	.....
Katrog (2)	.....	12.—14.—	.....	14.—	.....	13.—15.—	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw (1-2-3)	16.—22.—	20.—23.—	17.—26.40	21.—26.—	21.—25.60	18.—21.—	22.—28.—	22.—	.....	.....
Gul groot (1-2-3)	7.60-17.—	12.—18.—	8.40-13.60	16.—25.—	7.60-16.—	10.—17.—	11.—20.—	10.—20.—	.....	.....
Gul klein (2)	.....	6.—11.—	.....	6.—15.—	.....	4.—9.—	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme (1)	43.60-58.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot (1-2-3)	8.60-12.—	6.—9.—	13.40-17.—	16.—19.—	4.40-12.—	5.—6.—	10.—12.—	7.—9.—	.....	.....
klein (1-2-3)	.....	5.—8.—	.....	12.—15.—	.....	3.20-5.—	8.—10.—	5.—6.—	.....	.....
Schar (1-2-3)	9.80-11.—	8.—12.—	9.40-11.60	11.—19.—	10.—18.20	6.—15.—	12.—20.—	12.—18.—	.....	.....
Steenschol (1-2)	39.40-48.—	39.—45.—	44.40-48.40	40.—51.—	41.—48.40	42.—51.—	.....	.....	.....	.....
Zeehaai (1-3)	7.40-12.60	14.—15.—	14.20-15.60	16.—15.—	12.—15.60	11.—20.—	15.—	.....	.....	.....
Hondshaai (1)	8.40—	.....	14.60-17.60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman (1-2-3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel (1)	.....	.....	18.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat (1)	31.—31.60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong (1)	17.80-38.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring (1)	.....	.....	19.—21.—	.....	10.—15.60	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hellbot (1)	66.40-76.—	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis (1-2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis (1)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol (2)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond (2-3)	.....	9.—11.—	.....	.....	.....	8.—10.—	21.—	20.—	.....	.....
Bot (3)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
R. Poon .Roob.) (1-2-3)	26.80—	.....	.....	.....	.....	11.—22.—	22.—	24.—	.....	.....
G. Poon (Knorh.) (1-2-3)	.....	9.—	.....	.....	.....	13.—18.—	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan (1-2)	9.8—	.....	26.—	.....	.....	16.—18.—	.....	.....	.....	.....

LEEST „ HET VISSERIJBLAD ”

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

4-11	15	11.900	155.726
6-11	30	378.360	5.368.375
7-11	21	186.550	2.769.593
8-11	25	57.200	1.129.126
	91	634.010	9.422.820

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

1-11	1	37	2.183	59,—	59,—
3-11	1	16	1.104	69,—	69,—
4-11	9	728	35.782	39,—	53,—
5-11	1	46	2.436	51,—	51,—
6-11	2	95	5.754	58,—	64,—
7-11	7	615	31.533	32,—	46,—
8-11	14	1.259	43.178	22,—	40,—

VISMIJN 4.522 38,— 38,— 8-11 1 119

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

3-11	2	442	2.520	5,60
7-11	6	700	6.310	9,— 10,60

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

2-11	7	12.146	169.934
6-11	13	32.286	523.827
8-11	14	16.820	263.639

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

2-11	1	21	1.470	70,—	70,—	70,—
3-11	1	104	7.488	72,—	72,—	72,—
4-11	1	16	1.184	74,—	74,—	74,—
6-11	1	30	1.560	52,—	52,—	52,—
7-11	3	326	13.675	37,—	47,—	42,—
8-11	11	1.220	37.807			

PANHARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

8-11	3	2.329	41.870	16,—	24,—
------	---	-------	--------	------	------

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

2-11	18	26.119	708.550	27,12
6-11	35	74.672	1.936.350	27,—
7-11	9	20.635	414.890	20,16

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

2-11	16	4.818	405.410	84,14
6-11	17	9.786	978.390	100,—
7-11	7	887	94.840	100,60

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

2-11	1	1.990	102.996	42,—	69,—
3-11	5	573	36.019	60,—	74,—
6-11	7	2.962	127.087	35,—	61,—
7-11	7	1.787	80.686	40,—	58,—

AFVAARTEN

Oostendse haven

WOENSDAG, 1 november

O.331, IJsland
O.288, IJsland

DONDERDAG, 2 november

O.317, IJsland
O.318, IJsland
O.309, Noord
N.738, West

VRIJDAG, 3 november

O.334, Noordzee
O.335, Noordzee
O.275, Noord

ZATERDAG, 4 november

O.305, Noordzee
O.69, Noord
Z.597, Kanaal
Z.581, Kanaal

ZONDAG, 5 november

Z.38, Oost
N.185, West
O.147, West
O.287, Kanaal

MAANDAG, 6 november

Z.543, West
O.369, West

DINSDAG, 7 november

O.141, Noord
O.301, Noord
Z.34, Oost
O.37, Oost
Z.418, Oost
O.142, West
O.225, West
O.172, West
O.204, West

WOENSDAG, 8 november

O.85, IJsland
O.216, IJsland
O.324, IJsland
O.286, IJsland
O.124, Noordzee
O.237, Noordzee
O.537, Noord
O.247, Noord
O.274, Noord
Z.600, Oost
O.284, West
O.192, West

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis	6-11-1967	7-11-1967
Middelmatige schelvis	30,—	.....
Kleine schelvis	23,—26,20	.....
Kabeljauw	11,60	.....
Gullen	14,60-17,—	15,80-17,80
Wijting	7,— 9,20	7,—17,40
Schaat	6,00-10,20	8,40-10,60
Zeebaars	.....	25,—
Leng	6,20-13,20	10,20-16,40
Schartong	5,80-15,60	4,60-13,40
Heilbot	10,—	11,—15,—
Koolvis	52,—75,40	50,—67,80
Hondstong	3,20-10,—	7,60- 9,40
Zeeewolf	8,20-26,20	7,—27,—
Platen	15,—	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

DONDERDAG 2 NOVEMBER

Z.587	2	150	20	27.340
Z.593	2	100	15	26.120
Z.578	2	100	15	27.080
Z.349	2	100	15	22.630
Z.442	2	50	10	20.220
Z.594	2	100	10	33.380
Z.421	2	150	15	35.630
Z.596	2	100	10	33.790
Z.516	2	100	10	24.540
Z.112	2	100	10	38.010
Z.558	2	100	10	17.550
Z.569	2	100	10	30.600
Z.545	2	100	10	27.900
Z.108	10	400	110	136.110
Z.502	13	700	80	148.860
Z.471-473				37.170

MAANDAG 6 NOVEMBER

Z.582	5	50	50	69.880
Z.571	14	1500	80	224.150
Z.540	14	1600	80	203.620
Z.459	14	1800	130	347.560
Z.430	2	100	10	10.790
Z.497	2	250	15	26.980
Z.452	12	1500	80	197.350
Z.545	1	50	10	19.990
Z.558	1	50	10	33.430
Z.587	1	50	10	22.890
Z.469	1	50	10	23.100
Z.594	1	50	10	23.260
Z.593	1	50	10	21.430
Z.578	1	50	10	21.400
Z.411	2	100	10	49.200
Z.410	1	37	—	36.195
Z.541	1	37	—	36.195
Z.481	1	7	—	10.550
Z.161	1	7	—	10.550
Z.477	1	12	—	17.595
Z.553	1	12	—	17.595
Z.257	1	25	—	27.955
Z.495	1	25	—	27.955
Z.432	1	45	—	42.065
Z.233	1	45	—	42.065
Z.544	1	65	—	51.875
Z.201	1	55	—	51.855
Z.471	1	70	—	60.300
Z.436-438				7.630
Z.473	1	70	—	60.300
Z. 54	1	5	—	3.430
Z.404	1	5	—	3.430

DINSDAG 7 NOVEMBER

Z.429	1	50	10	22.000
Z.580	1	150	15	43.190
Z.407	6	150	30	62.730
Z.775	2	50	25	34.930
Z.551	2	50	10	17.640
Z.431	2	150	15	31.780
Z.348	8	50	200	180.140
Z.517-538				22.480

WOENSDAG 8 NOVEMBER

Z.584	8	1800	70	205.430
Z.482	10	600	140	145.550
Z.427	8	700	60	140.850
Z.108	4	1200	180	225.320
Z.420	8	50	80	68.050
Z.460	8	50	110	94.030
Z.591	8	50	85	94.580
Z.560	10	600	30	99.940
Z.469	1	50	10	26.090
Z.411	1	300	15	15.750
Z.604	8	850	65	96.410
Z.442	1	400	25	29.970
Z.545	1	400	20	41.340
Z.593				31.180
Z.598				22.470
Z.549				21.640
Z.580				37.610
Z.533				9.110

Z.501-520 12.880

Z. 54-404	29.260
Z.161-481	31.020
Z.201-544	47.050
Z.233-432	20.430
Z.477-553	28.570
Z.450-493	17.230
Z.436-438	28.050
Z.508-601	54.140
Z.410-541	30.210
Z.517-538	38.550
Z.471-473	33.580

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG 2 NOVEMBER

N.805	9.260	N.807	9.260
N.737	5.084	N.346	67.010
N.152	19.510	N. 36	19.510
N. 93	10.050	N.788	9.505
N.790	9.505	N.730	10.740

MAANDAG 6 NOVEMBER

N.715	33.190	N.758	1.320
N.720	6.907	N.805	10.900
N.807	10.900	N.498	6.060
N.414	6.060	N.788	22.315
N.790	22.315	N.152	43.160
N. 36	43.160	N. 7	25.805
N.209	25.805	N.734	25.340
N.753	25.340	N.704	159.500
N. 93	17.920	N.470	28.990
N.730	8.840		

WOENSDAG 8 NOVEMBER

N.763	4.420	N.276	32.003
N.728	24.500	N.498	8.663
N.414	8.663	N.491	27.650
N.758	4.650	N.800	28.700
N.737	13.970	N.740	17.370
N.152	25.345	N. 36	25.345
N.470	19.690	N.805	13.160
N.807	16.160	N.788	7.605
N.790	7.605	N. 3	12.990

DE STOOKOLIE-TAKS

IN

GROOT-BRITANNIE

Vorige week meldten wij dat op aandringen van de Britisch Trawlers Federation een bijkomende taks werd geheven bij de aankoop van verse vis in de havens van Hull en Grimsby.

Deze taks bedraagt 0,28 fr. per kg en moet de stijging van de stookolieprijs die eveneens ongeveer 0,28 fr. per kg belooft compenseren.

Thans vernemen we dat ook Lowestoft deze heffing toepast. Anderzijds vernemen we dat de seine-netvisserij te Grimsby voorlopig geen voorstander zijn van deze heffing, daar zij van oordeel zijn dat hun uitbatingsvoorwaarden niet vergelijkbaar zijn met deze van de andere treilers.

De bijkomende last tengevolge van de verhoging van de stookolieprijs betekent gemiddeld voor de seine-nettreilers 6 tot 8 £ per reis.

Voor de verre-afstandvisserij betekent deze verhoging echter een bijkomende last van circa 200£ per reis.

I. OOSTENDE

ZATERDAG 4-11-1967

NOORD			
O.295	5	65	41.350
KUST			
O. 18	1	18	11.795
O.327	1	18	11.795
O.116	1	17	11.270
O.818	1	17	11.270
O. 32	1	11	7.113
O.150	1	11	7.113
O. 77	1	7	4.800
O.263	1	7	4.800
O.100	1	15	9.260
O. 31	1	15	9.260
O.177	1	9	6.605
O.628	1	9	6.605
O. 52	1	8	5.380
O.261	1	8	5.380

MAANDAG 6-11-1967

IJSLAND			
O. 35	22	1600	697.734
O.216	16	1000	520.530
O.374	18	650	518.676
NOOP HEAD			
O.237	16	800	463.200
KANAAL			
O.118	14	300	401.380
NOORD			
O. 94	9	330	275.950
O.274	8	560	360.580
O.134	7	250	197.060
O.180	11	300	225.150
O.307	8	350	235.270
O.229	11	600	368.900
O. 26	6	250	172.530
WITTE BANK			
O.198	12	120	2500
O.218	12	60	1300
OOST			
Z.418	7	40	1300
Z. 34	2	10	350
O. 35	2	3	100
O.37	2	5	260
WEST			
O.148	1	30	21.040
KUST			
O.754	1	13	9.210
O.116	1	11	8.465
O.818	1	11	8.465
O. 18	1	20	14.625
O.327	1	20	14.625
O. 77	1	9	5.485
O.263	1	9	5.485
O.401	1	9	5.380
O.751	1	9	5.380
O. 32	1	23	17.030
O.150	1	23	17.030

DINSDAG 7-11-1967

IJSLAND			
O.202	18	750	521.243
O.129	17	500	429.520
O.217	17	500	395.760
NOORD			
O.176	11	350	262.900
O.151	9	180	113.730
O.114	11	500	325.030
O.160	10	320	191.080
KUST			
O.204	1	40	32.910
O.284	5	200	128.360
O.156	4	60	53.860
O.192	4	60	46.670
WEST			
O.214	6	100	98.780
O.537	3	30	23.180
KUST			
O. 31	1	25	18.630
O.100	1	25	18.630
O. 32	1	13	10.660
O.150	1	13	10.660
O. 52	1	12	8.955
O.261	1	12	8.955
O.177	1	12	9.925
O.628	1	12	9.925

WOENSDAG 8-11-1967

NOORD			
O.195	9	280	158.570
OOST			
Z.509	8	70	1000
O.180	6	20	1700
Z. 38	2	10	400
WEST			

N.819 KUST			
O.116	2	30	16.875
O.818	2	30	16.875
O. 18	2	21	13.760
O.327	2	21	13.760
O.177	1	10	1050
O.628	1	10	1050
O. 32	1	21	11.930
O.150	1	21	11.930
O.52	1	18	10.300
O.261	1	18	10.300
O. 31	1	11	1450
O.100	1	11	1450
O. 61	1	7	5.940
O.401	1	12	725
O.751	1	12	725
O.369	4	140	92.173
Z.543	4	140	92.173
O. 21	1	10	325
O. 91	1	10	315
O.754	2	25	15.930

VERWACHTINGEN

MAANDAG 13/11/1967

IJsland : O.236 met 770 ben t.t.z. 200 kabeljauw en gul - 175 leng - 80 bonen - 150 kools - 125 gutvis - 30 heilbot en staart - 10 kreeft. O.80 met 1.900 ben t.t.z. 1.100 bonen - 400 kools - 200 leng - 100 wijting - 100 varia - O.231

Noord : O.181 - O.29 - O.128 - O.123 - Z.527
West : N.346 - N.762 - N.763 - N.710 - N.738 - O.147 - N.185

DINSDAG 14/11/1967

IJsland : O.282 en O.224
Noord : O.275 en O.69
Oost : Z.34
West : N.715 - Z.543 - O.369 - O.142 - N.765

DINSDAG OF WOENSDAG

IJsland : O.242

WOENSDAG 15/11/1967

Noord : O.174
Oost : O.37
West : O.225 - O.172 - O.204 - O.284 - O.192

GENT

VAN 28 OKT. TOT 3 NOV.
Tongen, 3/4 130-140, v/kleine 100, kleine 80; Griet 140, midd. 100, kleine 80; Schol, grote iek 44, kleine iek 30-36, platjes 15-22; Schelvis, grote 78, midd. 60, kleine 28-35; Rog, 40-50, vleugels 82-120; Kabeljauw 34-96; Gullen 35-48, repen 48; Wijting 20-40; Makreel 30-45; Rode knorhaan 40-50; Zeebaars, repen 62-80; IJle haring 29-40; Haringshaai, gepeld 44-130; Heilbot 145; Sprot 30; Zalm 250; Garnalen, verse 60-120, gepelde 240-360; Kreeftjes 120; Forel 85-100.

BRUSSEL

Per kg : Forel 72; griet 60; verse haring 22; heek 34; heilbot (met kop) 94; kabeljauw (Deense) 44 tot 54; kabeljauw (Holland) 48; kabeljauw (Noorse) 44; kabeljauw (Oostende) 40; knorhaan 36; koolvis 28; makreel 22; pladijs 22; pieterman 54; rog 30 tot 35; roggevleugel 90 tot 105; schelvis 44; schelvis (kleine) 20; staartvis 68; tarbot 135 tot 145; tarbot (kl.) 60 tot 88; tong (kl.) 100 tot 120; tong 85 tot 100; tong-schar 46; bevroren tonijn 65; wijting 20; bevroren zalm 135; zonnevis 60; hondshaai 44; tong-scharfilets 85; keelvleugel 120; verse tonijn 75; goudvis 20; goudvisfilets 52 tot 58; zeepalingen 18; lengfilets 42; kabeljauwfilets 42; Franse koolvis 56; gewone mosselen 6,50; mosselen schoongemaakt 9,50.

Kleinhandelsprijzen : Kabeljauw 80; schelvis 35; tong 130; tarbot 80; forel 100; pladijs 35; heilbot 120; goudvisfilets 80; tonijn 110; gewone mosselen 11; mosselen gekuist 16 fr.

Mijnheer en Mevrouw Roger Geryl-Cloet, Mijnheer en Mevrouw Albert Geril-Geryl, Mevrouw Caroline Sandra en Isabelle Geryl, Jongheer Philippe Geril, de families GERYL BEYEN, DEMERSSEMAN en VELGHE, danken langs deze weg vrienden en kennissen voor de blijken van deelneming, getoond naar aanleiding van het afsterven van

MIJNHEER

Prosper GERYL

Reder

Weduwnaar van mevrouw **MARIA BEYEN**

Geboren te Oostende op 27 juni 1900 en er snelijk overleden op 2 november 1967. Langs deze weg verontschuldigt de familie zich bij de personen die bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben.

(8496N-6141V)

DE HOOGWATERKALENDERS 1968

ZIJN

VERSCHEENEN en VERKRIJGBAAR

— IN ALLE BOEKWINKELS

— BIJ ALLE DAGBLADHANDELAARS

Prijs : 12 fr het boekje

Voor grote hoeveelheden :

Drukkerij **Nieuwsblad**
Tel. 059/77713 VAN DE **KUST**

H. Baelskaai 30, Oostende. Tel. (059) 777 13

(2492W-8481N-6140V)

Voor uw

GUL en **SPROTKORREN**

Eén adres :

s. v. **S. C. A. P.**

Hendrik Baelskaai 27, OOSTENDE

— Tel. (059) 709 31 - 32 —

Na 18 uur : (059) 733 92

(6135V)

Markt IJmuiden

DONDERDAG werden in IJmuiden in totaal 3850 kisten vis aangevoerd. Bij de aanvoer waren: 193 kisten tong en tarbot, 355 schol, 15 schar, 20 haring, 1240 makreel, 825 schelvis 325 wijting, 725 kabeljauw en gul, 10 poon 30 haai, 2 ham, 20 koolvis en 95 diversen.

Prijzen per kg in gulden: grote tong 5,78-5,60, grootmiddel tong 4,92-4,68, kleinmiddel tong 570-564 kleine tong 1 672-6,48, kleine tong 2 6,28-6,02 tarbot 1 820-6,60.

Per 125 kg: grote kabeljauw 200-100 grote koolvis zwart 110-98, grote koolvis wit 146.

Per 50 kg: tarbot 2 202-152, grote schol en grootmiddel schol 78-70, kleinmiddel schol en kleine schol 1 76-66, kleine schol 2 57-31, schar 50-48, verse haring 32-11,20, makreel 34-1150 grote schelvis 48-40, grootmiddel schelvis 47-40, kleinmiddel schelvis 36-27, kleine schelvis 1 31-27, kleine schelvis 2 43-31, wijting 51-30, grote gul 47-40, middel gul 40-36, kleine gul 36-28, kleine haai 47-40, ham 224, poontjes 25-20, kleine koolvis zwart 46-40 kleine koolvis wit 56-50.

Besommingen in gulden: KW.51 20.590; KW.119 1.840; KW.40 1500; KW.105 470; KW.15 32.720; WR.51 680.

Vier vaartuigen hebben VRIJDAGMORGEN te IJmuiden aangevoerd: 1260 kisten vis, 2500 kg tong en 20 stijve kabeljauw. Bij de aanvoer waren: 400 kisten schelvis, 80 kleine kisten schelvis, 40 wijting, 180 gul en kabeljauw, 20 kleine gul, 45 koolvis, 45 haai, 100 haring 80 pilchards 600 kleine pilchards 110 makreel, 325 kleine kisten makreel, 115 schol, 10 tarbot en 65 varia.

Prijzen per kg in gulden: tarbot 6,60, grote tong 5,84-5,62, grootmiddel tong 5,56-5,45, kleinmiddel tong 6,40-6,21, tong 1 7,09 tong 2 6,13.

Per 125 kg: grote kabeljauw 120-104, middel kabeljauw 136-106, grote koolvis 86, grote witte koolvis 108.

Per tien stuks: grote kabeljauw 98 middel kabeljauw 72.

Per 50 kg: grote schelvis 51-47, middel schelvis 48-39, kleinmiddel schelvis 36-27, schelvis 1 36-27, schelvis 2 39-31, kabeljauw 1 61-41, kabeljauw 2 53-40 kabeljauw 3 41-31, koolvis 1 41, koolvis 2 40-38, witte koolvis 1 63, grote schol 90-75, schol 2 61-60, schol 3 44-39, poontjes 18, haai 47-34, gestripte wijting 50-48, dichte wijting 62, haring 59-48, makreel 41-39, kleine makreel 18-14,60, pilchards 14-20-14, tarbot 192-164, griet 150, lever 22, kleine kreeft 51.

40 vaartuigen hebben in URK Noordzeevis aangevoerd. Bij de aanvoer waren 12.063 kg tong, 1537 kg tarbot, 214 kg griet, 16.078 kg schol, 5090 kg kabeljauw, 385 kg wijting, 250 kg schar en 540 kg ponen, die respectievelijk per kg gopbrachten: f 6,07 tot f 9,25, f 3,85 tot f 8,10, f 2,29 tot f 2,50, f 0,60 tot f 1,70, f 0,66 tot f 1,50, f 0,97 tot f 1,10, f 0,50 tot f 1,80, f 1 tot f 1,50.

ZATERDAG werden in SCHEVENINGEN aangevoerd: 30 kisten wijting, 250 schelvis, 25 premiekisten schelvis, 200 kisten gul en kabeljauw, 30 schol, 1200 kg tong, 110 stijve kabeljauwen, 40 kisten makreel en 145 premiekisten makreel. 40 vaartuigen hebben in IJMUIDEN aangevoerd: 4745 kisten vis, 29.000 kg tong en 240 stijve kabeljauw. Bij de aanvoer waren: 380

kisten schelvis, 190 kleine kisten schelvis, 165 wijting, 280 gul en kabeljauw, 10 koolvis, 780 haring, 1100 kleine kisten haring, 600 pilchards, 800 kleine kisten pilchards, 290 makreel, 1030 kleine kisten makreel, 1380 schol, 90 tarbot en 220 varia.

Prijzen per kg in gulden: heilbot 6-5,30, tarbot 8-5,60, grote tong 7,24-5,94, grootmiddel tong 6,48-5,87, kleinmiddel tong 8,04-7,02, tong 1 920-8,57, tong 2 9,20-8,58.

Per 125 kg: grote kabeljauw 156-96, middel kabeljauw 144-102, grote koolvis 136-96, grote witte koolvis 206.

Per 10 stuks: grote kabeljauw 122-90, middel kabeljauw 72-63.

Per 50 kg: grote schelvis 80-74, middel schelvis 66-58, kleinmiddel schelvis 45-38, schelvis 1 48-41, schelvis 2 55-41, kabeljauw 1 66-52, kabeljauw 2 60-40, kabeljauw 3 66-37, grote en middel schol 96-74, kleinmiddel en schol 1 114-84, schol 2 72-52, schol 3 35-26, schar 42, haai 48-36, gestripte wijting 70-52, tarbot 280-196, griet 212, witte koolvis 1 71-40, kleine kreeft 75, inktvis 98P, pilchards 17-14, haring 29-18,60, makreel 45-21.

De aanvoer in SCHEVENINGEN bestond uit: 300 kisten schelvis, 10 wijting, 150 gul en kabeljauw, 40 koolvis, 300 haring, 2100 kleine kisten haring, 300 makreel, 1150 kleine kisten makreel, 190 schol, 50 stijve kabeljauwen en 2100 kg tong.

In KATWIJK werden 1312 kantjes haring aangevoerd. Prijzen, per kantje in gulden: volle kleine haring 84-102, volle grote haring 82,60, steurharing 75,10-78,50, ijle steurharing 51,60-53,10, ijle haring 57-38.

In IJMUIDEN werden DINSDAG aangevoerd door 5 vaartuigen: 2210 kisten vis, 180 kg tong en 280 stuks stijve kabeljauw. Bij deze aanvoer waren 510 kisten schelvis, 490 kleine kisten schelvis, 180 radio, 55 wijting, 36 kleine kisten wijting, 290 gul en kabeljauw, 25 haai, 10 schol, 640 haring, 985 kleine kisten haring, 390 makreel, 1310 kleine kisten makreel en 110 varia.

Prijzen: per kg in gulden: heilbot 7,20-6,50, tarbot 7,20, grote tong 6,7-6,30, grootmiddel tong 6,47-6,36, kleinmiddel tong 7,68-7,66, tong 1 8,80, tong 2 7,60.

Per 125 kg: grote kabeljauw 144-128, middel kabeljauw 144-130, grote koolvis 138-112, grote koolvis wit 234-222.

Per 10 stuks: grote kabeljauw 152-134, middel kabeljauw 77-72.

Per hoop: vleet 114.

Per 50 kg: grote schelvis 88-78, middel schelvis 62-55, kleinmiddel schelvis 45-36, schelvis 1 46-36, schelvis 2 48-41, radio 32-30, kabeljauw 1 63-60, kabeljauw 2 62-56, kabeljauw 3 50-38, koolvis 1 56-36, koolvis 2 72-67, grote schol 68-63, schol 2 72-70, schol 3 42-40, poon 32-25, haai 48-41, wijting gestript 50-42, wijting dicht 36-33, haring 22-14,40, makreel 38-20, tongschar 152, ham 296.

De aanvoer in SCHEVENINGEN bestond uit 500 kisten importharing.

50 vaartuigen hebben WOENSDAG in IJMUIDEN aangevoerd: 3815 kisten vis, 300 kg tong en 400 stijve kabeljauw. Bij de aanvoer waren: 650 kisten schelvis, 840 gul en kabeljauw, 155 kleine gul, 750 haring, 1000 kleine kisten haring, 490 makreel, 338 kleine kisten ma-

kreef, 695 schol, 5 tarbot, 25 haai en 90 varia.

Prijzen per kg in gulden: tarbot 8-6, grote tong 6,19-5,88, grootmiddel tong 5,66-5,05, kleinmiddel tong 7,71-7,18, tong 1 8,34-7,72, tong 2 7,25-6,78.

Per 125 kg: kabeljauw 126-108, middel kabeljauw 136-112, grote koolvis 132-114, middel koolvis 140-100.

Per 10 stuks: grote kabeljauw 98-67, middel kabeljauw 58-34.

Per hoop: vleet 82.

Per 50 kg: grote schelvis 81, middel schelvis 56-42, kleinmiddel schelvis 41-36, schelvis 1 42-35, schelvis 2 41-36, radio 25-21, kabeljauw 1 55-41, kabeljauw 2 53-37, kabeljauw 3 38-30, grote en middel schol 66-51, kleinmiddel en schol 1 71-52, schol 2 56-38, schol 3 41-31, schar 52-41, bot 25-18, poontjes 25-17, haai 46-30, gestripte wijting 45-31, dichte wijting 33-18, haring 23,80-22,80, makreel 45-12,20, tarbot 246-208, lever 25-22, koolvis 1 48-30, witte koolvis 1 83-74.

In SCHEVENINGEN werden aangevoerd: 60 kisten wijting 350 gul, 350 schol, 150 varia en 800 kg tong.

De aanvoer in KATWIJK bestond uit: 492 kantjes haring en 90 kantjes makreel. Prijzen, per kantje in gulden: steurharing 81,90-83,80, ijle steurharing 40-49,20, makreel 39,50-40,10.

VERANDERINGSWERKEN

Het zusterschip van de vergane KW 37, de KW 38 Neptunus, wordt enige tijd uit de vaart genomen om veranderingswerken aan te brengen. Men wil de verschansing verhogen en het werkdek geheel aan de treilvisserij aanpassen. De aanpassing van het vaartuig geschiedt niet op aandrang van de scheepvaartinspectie, maar op initiatief van de rederij Hans Hoek. De scheepvaartinspectie stelt natuurlijk wel een nader onderzoek in naar het vergaan van de KW 37 Orion, omdat deze ramp straks door de raad voor de scheepvaart behandeld moet worden. Men zegt van de kant van de scheepvaartinspectie, dat er geen enkele aanwijzing is, dat er iets met het schip niet in orde was. « Die schepen hebben jarenlang op de Noordzee gevaren en menige storm goed doorstaan ».

VISSERSHAVEN DEN HELDER

De vissershaven van Den Helder wordt steeds drukker bezocht door vissersvaartuigen die hoofdzakelijk op de platvis gaan.

De exporteurs van tong en schol in andere vissershavens aan de Noordzeekust kopen ook meer platvis op de gemeentelijke visafslag in Den Helder dan vorig jaar het geval was. Dit ondanks het feit, dat de Nederlandse zeevissersvloot ook intensiever platvis, vooral tong, vangt dan voorheen en bijvoorbeeld IJmuiden en Urk bepaald niet hebben te klagen over de aanvoer van platvis.

DE EXAMENS VAN DE VISSERISCHOLEN

De laatste jaren is de nautische uitrusting van de moderne vissersvaartuigen dermate uitgebreid dat men aan de Katwijkse visserijschool besloten heeft de exameneisen aan de ontwikkeling aan te passen. Met ingang van 1 december 1967 zal het staatsexamen voor de Stuurlieden en Kapiteins ter zeevaart uit 3 gedeelten bestaan. De opleiding voor het derde gedeelte zal zich voornamelijk op de verre visserij richten. Het nieuwe programma is voorlopig uitgebreid met de kennis van elektronische navigatiemiddelen, zoals decca, consol, radio-richtingszoeker en radar, die grotendeels zijn opgenomen in de programma's voor het tweede en derde gedeelte. Bovendien is het examen voor het derde gedeelte uitgebreid met de stof, die door de verzwaren van de delen één en twee, daarin niet meer kon worden opgenomen. In het verleden werd het derde gedeelte, ook wel aanvullingsdiploma genoemd, in betrekkelijk korte tijd, direct na het tweede gedeelte, behaald, doch de omvangrijkheid van dit examen zal door de verzwaaarde eisen, een langere voorbereiding noodzakelijk maken. De brug van een moderne hektreiler bevat tegenwoordig een aantal elektronische hulpmiddelen, dat beslist niet behoefte toonder te doen voor de grootstee zeekastelen. De verwachte vorderingen zijn niet alleen van economische aard, doch dragen ook bij tot de veiligheid van de opvarenden. Het personeel belast met het operationele gebruik van deze apparatuur, zal dan ook blik moeten geven van een verantwoorde kennis ten overstaan van de rijkskommissie voor de stuurliedenexamens.

Visaanvoer te Den Helder

Door 40 kotters werden tijdens de week van 30 oktober tot en met 4 november de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Vissoort	Hoeveelheid in kg	Opbrenst	Prijs per kg
Tong	17.376	102.766,81	854 — 426
Tarbot	1344	4.530,53	748 — 171
Griet	201	338,21	225 — 139
Schol	33.865	21.247,68	160 — 30
Schar	430	285,75	80 — 50
Wijting	6953	5.218,39	94 — 53
Kabeljauw	13.431	11.876,15	190 — 50
Ponen	395	277,00	100 — 39
Haai	250	261,00	200 — 70
Haring	840	549,50	70 — 62
Diversen	818	1.843,94	

TOTAAL : 75.903 149.194,96

BIJZONDERHEDEN: Wegens stormweer is gedurende bovengenoemde week de aanvoer zeer gering geweest.

Brief uit Yerseke

YERSEKE, 4-11-1967

Met een variant op de titel van het boek van Remarque: «Van het Westelijk front geen nieuws», zouden wij boven dit briefje willen en kunnen zetten: «Van het mossel-front geen nieuws». Althans in die zin opgevat dat de leveringen van mossels door de kwekers aan de handel gaat zoals het de laatste weken placht te gaan. De werkelijk bruikbare mossels liggen drie tot vier gulden hoger in prijs dan de «Centrale»-prijs van vorig jaar. De beste soorten geven nog wat hoger prijsverschil te zien. Waarom we schreven «de werkelijk bruikbare mosselen»? Heel eenvoudig; de onbruikbare mossels werden onder de oude regeling gewoon meegesmokkeld, meegemodderd, mee weggeknoeid. Want het is zonder meer duidelijk dat de nieuwe (lees: hoe-wel nog niet geheel goede leveringswijze) regeling in dit opzicht preventief (voorkomend) werkt. In 't

begin werd nog wel eens geprobeerd hetzelfde spelletje te spelen als onder de volledige «Centrale» leveringswijze, maar dit duurde niet lang daar zij die het probeerden en er ook nog in slaagden, werden bij de volgende aanvoer degelijk door de handelaars in de gaten gehouden en het wantrouwen tegenover de onverbeterlijke knoeters kwam op dermate wijze tot tuiting bij de inschrijfprijs, dat ze hun best wel moesten doen (en ook deden!) om het vertrouwen van de handelaars te herwinnen. Zo zien we dus nu reeds twee duidelijk aanwijsbare voordelen van de zo gevreesde nieuwe regeling. De vrees dat de prijzen zouden instorten bleek niet alleen ongegrond, want het tegenovergestelde kwam te zien; een niet te minachten prijsverhoging. Het tweede voordeel is (maar dat komt de handel ten goede) dat er veel minder wordt geknoeid. Dat het vervloekte misselijke «Centrale»-beleid nog meer en duidelijk door

deze feiten aan de kaak wordt gesteld is beschamend, diep beschamend voor «de Leiding» en in grote mate verblijdend voor allen die het «Centrale-gedoe» hartgrondig verfoeien. Een neven-verschijnsel, kennelijk een neven-gevolg, is dat de mossels heel goed gezuiverd bij ons, en zeker ook bij de andere afnemers, worden afgezet. De hoge tarra-percentages van voorheen komen dit seizoen (tot nu toe!) bescijst niet voor. Althans niet bij de handelaars die ons regelmatig bedienen. Hoewel we niets weten van wat de handelaars aanvoeren, menen we toch wel te kunnen aannemen dat ook die beter hun best doen. En wel moeten doen, want de anderen doen het ook. Nu was dit slecht zuiveren van de mossels iets wat uitsluitend aan de handelaars te wijten was. De kwekers stonden daar geheel buiten. Zo even noemden we die zuiverder aflevering een gevolg van de nieuwe regeling. Hoe we dit zien? Voorheen, onder de «Centrale-regeling», konden de handelaars hun afnemers sussen met te zeggen: «We kunnen niet krijgen wat we wel zouden willen». Dit was (toegegeven) waar (hoewel maar een halve waarheid) maar men vond als af-

nemer die (halve) waarheid toch wel aanvaardbaar. Zeker die afnemer die niet zoals wij op de hoogte waren van de eigenlijke toedracht. Wij als Hollanders, nog beter als Yersekenaars, waar 90 t.h. van de mossels werden schoongemaakt en afgeleverd, wisten wel beter. Vandaar dat we vaak in onze briefjes tegen deze wantoestand pulmineerden. Wij wisten (maar al te goed!) dat de handelaars slechts een gering percentage tarra moesten aanvaarden. Al het meerdere werd van de prijs voor de kweker afgetrokken. Al de tarra dus die meer in de aan ons en andere afnemers geleverde mossels werd aangetroffen was door de handelaar niet betaald maar wij (de afnemers) betaalden dit surplus even duur dan de mossels zelf, zo dus...

Als gezegd, wat er ook van zij, ook hier een dankbaar aanvaarde verbetering. We zijn dus wel dankbaar maar niet voldaan. 't Kan en moet nog beter, doch dat is voor later ('t volgende seizoen?) als naar we hopen de handel geheel en totaal vrij zal zijn. Daar hopen we op, daar verlangen we naar, want daarop hebben we als afnemers het volste recht.

Voor het overige, wat de mossels belangt, valt op te merken dat de afgelopen week niet best was. Allerheiligen viel op woensdag en hiermee ging een goede verkoopdag verloren.

Weer iets anders. Vorige week schreven we dat Duitse mossels werden aangevoerd. Deze week kregen we een partijtje toegestuurd. Vorige week wisten we niets van de kwaliteit, grootte, enz. van de «buitenlanders». Nu kwamen we tot de vaststelling dat ze mooi van stuk en heel goed van vis zijn. Wel menen we dat ze te kort op de verwaterplaats hebben gestaan. De voor de «vakman» merkbare dingen zoals zogenaamd klokken en gauw openliggen na de schoonmaak, wezen duidelijk in die richting. Maar eerlijkheidshalve dient gezegd dat hetzelfde ook bij de laatste aanvoeren van binnenlandse mossels geconstateerd werd. Was het de storm die de aanvoer vertraagde? Moeilijk is het, en dan is het ook voor de «buitenlanders» iets van voorbijgaande aard. Hoe de prijs ligt ten opzichte van de «inlanders» weten we niet. Wel weten we, aangenomen dat de aangevoerde «buitenlanders» van hetzelfde soort zijn, dat er wel en goed mee te werken valt. Dat die invoer geen onverdeeld genoegen is of kan zijn, zeker niet voor de alleen-kweker, is buiten kijf. Wij, als afnemers (we bekennen het eerlijk) zijn altijd blij als er iets is dat een tegenwicht kan vormen ten al te inhuldig handelen van de kweker en de handel. Zelfs nu (zie boven!) veel is veranderd ten goede, kan een optredende (tegen)speler voor de afnemer nooit schadelijk zijn. **Au contraire!**

MARKTCIJFERS IJMUIDEN

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

	2-11-1967	3-11-1967	6-11-1967	7-11-1967	8-11-1967
Tongen, grote — Sole, grosse	5.75- 5.60	5.84- 5.62	7.24- 5.94	6.77- 6.30	6.21- 5.77
3/4 tongen — 3/4 sole	4.92- 4.68	5.46- 5.45	6.48- 5.87	6.47- 6.36	5.74- 4.64
Bloktongen — Sole moyenne	5.70- 5.64	6.40- 6.21	8.04- 7.02	7.68- 7.66	7.71- 6.52
Voor-kleine — Petite	6.72- 6.48	7.09- —	9.20- 8.57	8.80- —	8.22- 7.08
Kleine — Toute petite	6.28- 6.02	6.13- —	9.20- 8.58	7.60- —	7.27- 6.70
Tarbot, groot — Turbot, gros	8.20- 6.60	6.60- 6.40	8.60- 7- —	7.20- —	8- 6.80
Middel — Moyenne	202.0-152.0	192.0-164.0	260.0-186.0	.....	246.0-208.0
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Scholle — Plie	78- 70- —	82- 75- —	98- 70- —	68- 63- —	74- 58- —
Grote iek — Grosse	78- 70- —	82- 75- —	98- 70- —	68- 63- —	74- 58- —
Kleine iek — Petite	76- 66- —	75- 70- —	90- 168- —	68- 63- —	68- 48- —
Iek 3e slag — 3e sorte	76- 66- —	75- 70- —	90- 168- —	68- 63- —	68- 48- —
Platjes — Toute petite	57- 31- —	61- 39- —	67- 26- —	72- 40- —	40- 30- —
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	48- 27- —	51- 27- —	80- 38- —	84- 38- —	81- 34- —
Middel — Moyen	31- 27- —	36- 27- —	49- 37- —	46- 32- —	38- 34- —
Kleine — Petit	43- 31- —	41- 31- —	55- 46- —	48- 20- —	46- 36- —
Heek grote — Merlu gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	25- 20- —	18- — —	30- — —	26- — —	25- 17- —
Kabeljauw — Cabillaud	48- 40- —	54- 42- —	56- 41- —	58- 52- —	54- 50- —
Gullen — Petit cabillaud	47- 28- —	53- 35- —	67- 37- —	62- 38- —	56- 28- —
Hozemondhamme — Baudroie	224.0- —	.....	.....	296.0- —	.....
Wijting — Merlan	51- 39- —	62- 48- —	65- 45- —	50- 33- —	48- 18- —
Schar — Limande	50- 48- —	.....	.....	.....	41- 25- —
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	34- 11.50	40.15-60- —	45- 11.80	38- 13- —	54- 12.20
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	32- 11.20	59- 43- —	30- 24- —	22- 14.40	32- 19- —
IJle haring — Hareng gual	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	47- 40- —	47- 34- —	53- 36- —	46- 41- —	46- 30- —
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	6- — —	7.50- 6.50	.....
Koolvis — Colin	58- — —	.....	82- — —	94- 89- —	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu Jaune	44- 38- —	.....	50- 38- —	56- 45- —	46- 40- —
Zonnevis — St. Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	18- — —
Mol	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	.....

Verantw. drukker-uitgever :

P. Vandenberghe

H. Baelskaai 30, Oostende

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)

VISSERS

PLAATS NU EEN ELEKTRISCH STUURWERK

(Sedert jaren ervaring bij de binnenscheepvaart)

KOMPLEET GEPLAATST OP 1 DAG : 19.800 F.

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

(6138V)

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)

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

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)

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

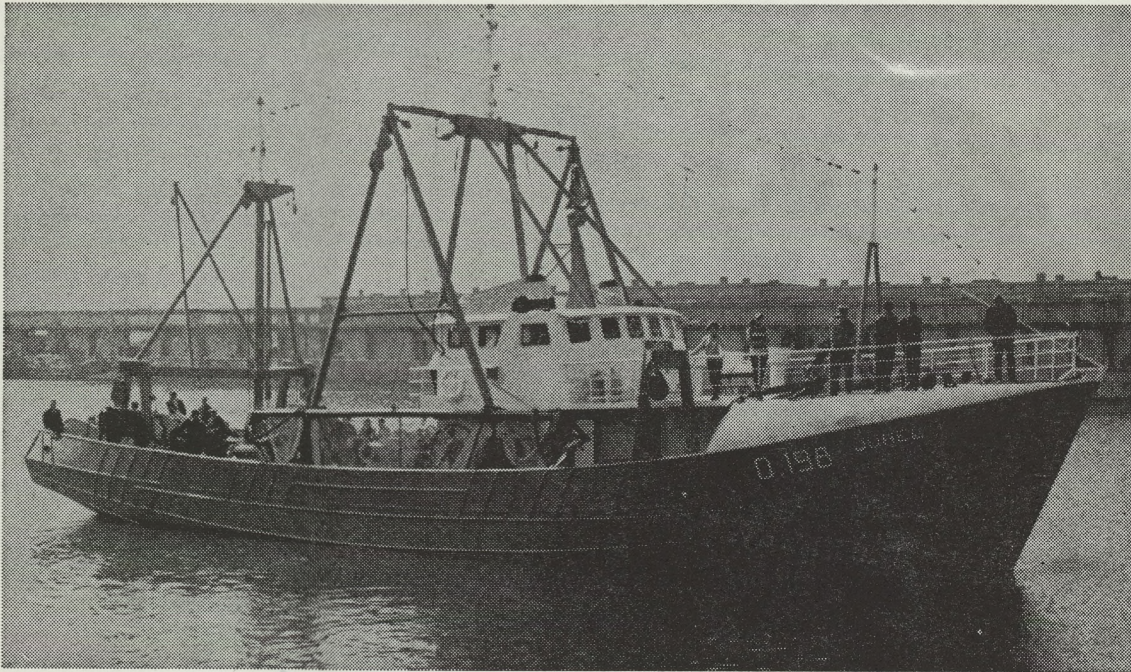
REDERS, LEEST UW VAKBLAD

SCHEEPSWERF

JOS. DEWEERT p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI 2, OOSTENDE

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



SCHEEPSBOUW EN HERSTELLINGEN

VAN

HOUTEN EN STALEN VISSERSVAARTUIGEN

Huis gesticht in 1892