

HET VISSERIJBLAD

34e jaargang — nr 39 — Vrijdag 27 sept. 1968 — Verschijnt wekelijks — Prijs 20 fr.



CASINO KURSAAL OOSTENDE

NIGHT-CLUB « LA CHAMPAGNE »

Zaterdag 28 en
zondag 29 september
van 22 uur af :

RITA CAMERON
MERINO COSTA
Y SU ORQUESTA
FRANZ ANDRE
piano

AUDITORIUM

Maandag 7 oktober
te 20 uur :

« Exploration du Monde » :
« **DE MADAGASCAR
AUX SEYCHELLES** »
Verhaal en kleurfilm door
JACQUES STEVENS

Abonnementen :
180 - 225 en 270 Frs.
Studenten : 135 Fr.
Plaatsen : 40 - 50 en 60 Frs.
Studenten : 30 Frs.
Plaatsbespreking
en inlichtingen
Casino-Kursaal Oostende
Tel. : (059) 751 11
(van 10 tot 13 uur en
van 16 tot 19 uur).
(4001W—1116N—6366V)

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

DE BEROEPSVERENIGING VAN DE OOSTKUST

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

Verkoper van de beste ZINKANODES
aan de Kust.

(6287V)

VOOR
NIEUWBOUW
EN
HERSTELLINGEN
VAN
SCHEPEN

N.V.

BELIARD- MURDOCH

(5007V)

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

VIS ETEN
IS
VERANTWOORD
ETEN

EINDELIJK TE OOSTENDE

**KUISEN EN SCHILDEREN
VAN ALLE VAARTUIGEN
MET VERS WATER
ONDER HOGE DRUK**

VERENIGDE SCHEEPSKUISERS
Voorhavenlaan 34, Oostende Tel. (059) 713 49

(6355V)

REDERS en
VISSERS.
voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**
wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

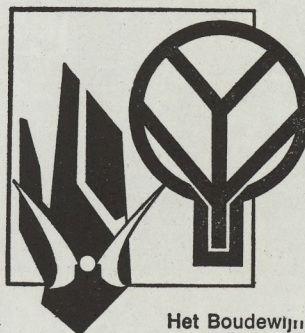
O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 721.73

VAN 5 TOT 13 OKTOBER 1968,
JAARBEURS

EURALTO

laat u het
werktuig ontdekken
dat u nodig heeft!

Europese Jaarbeurs van materiaal en werktuigen voor elk beroep en voor elke handel. EURALTO bestaat slechts voor u, ambachtslieden, handelaars, landbouwers, tuinbouwkundigen, kleinindustriëlen... EURALTO zal u minstens één werktuig, één machine doen ontdekken dat u zal dienen zoals men u nog nooit tevoren gediend heeft.



EURALTO

van 5 tot 13 oktober 1968

Boudewijnpark

ST-MICHIELS Brugge

Het Boudewijnpark verwacht u met zijn sportterreinen, zijn vijver met fontein, kinderspeel, parkeerplaats, mini-golf, zwembad, tennis, café, restaurant.

GROTERE STEUN VOOR DE NEDERLANDSE VISSERIJ

Daar waar bij ons de overheidssteun welke aan ons bedrijf wordt toegekend een strikt minimum is — terwijl de begroting voor 1968 zelfs geen frank als rechtstreekse steunverlening voorziet — stelt men daartegenover in de andere landen de noodzakelijkheid van steunverlening meer en meer vast en wordt er ook daadwerkelijke tussenkomst aan de visserij verleend. Deze is in Engeland, Frankrijk, Duitsland en Nederland veel groter dan bij ons en zelfs niet vergelijkbaar.

Dit is ook het geval in Nederland waar de **visserijbegroting 1969** een budget voorziet van **14,1 miljoen gulden, hetzij ongeveer 200 miljoen B. fr. !**

Het beleid van het Ministerie van Landbouw en Visserij zal dan ook in 1969 gericht blijven op de ontwikkeling van de Nederlandse visserij tot een zo sterk mogelijke bedrijfstak.

1967 was ook voor de Nederlandse visserij ver van gunstig.

In totaal werd met ongeveer 11.000 mensen in de visserij en aanverwante bedrijven voor een waarde van 222 miljoen gulden (3,1 miljard B. fr.) aan vis en schelpdieren geproduceerd met een uitvoerwaarde van 268 miljoen gulden (37 miljard B. fr.) waaruit de betekenis van de visserij voor de Nederlandse economie blijkt.

Uit de zg. memorie van toelichting aan het visserijbedrijf en zoals het verscheen in de Visserijwereld nr. 38 van 19 september II. putten wij het volgende

In de visserij werd in 1967 door ruim 6.000 mensen een hoeveelheid vis ter waarde van 222 miljoen gulden aangevoerd. De uitvoer van vis en visproducten had een waarde van 268 miljoen gulden waartegenover een invoer stond van 98,50 miljoen gulden.

Deze globale cijfers hebben betrekking op een jaar dat voor de Nederlandse visserij, zowel wat betreft de aanvoer als de prijzen **verre van gunstig was**. Zij tonen niettemin de reële betekenis van de visserij voor de Nederlandse economie duidelijk aan.

Het beleid van de minister blijft erop gericht de ontwikkeling van de visserij tot een zo sterk mogelijke bedrijfstak te bevorderen. Hij denkt daarbij in het bijzonder aan bevordering van onderzoek en voorlichting. Daarnaast zal worden voortgegaan met stimuleringsmaatregelen ter verbetering van vangmethoden, visbehandeling aan boord en in de afzetsector, opdat aan de verbruiker vis en visproducten van hoogwaardige kwaliteit kunnen worden aangeboden. Premies op kwaliteitsproducten zullen worden toegekend, zolang, naar het oordeel van de minister de noodzaak daartoe aanwezig is. Activiteiten tot modernisering van produktiemiddelen, conservering-, verwerking- en afzetapparatuur zullen derhalve kernpunten van zijn beleid blijven vormen.

Verder verneemt men, dat van de zijde van het departement van Verkeer en Waterstaat wordt gewerkt aan de verbetering van verschillende Nederlandse visserijhavens, hetgeen de positie van de Nederlandse visserij in Euro-markt-verband slechts kan bevorderen.

Op 1 mei 1968 kon het nieuwe visserij-onderzoekingsvaartuig, dat een varend laboratorium is, in dienst worden gesteld. Het oude onderzoekingsvaartuig zal dienstbaar worden gemaakt door verhuur voor onderzoek door instituten buiten het ministerie van Landbouw en Visserij en voor kleinere tochten met routinekarakter.

Het geregelde intensieve contact met het bedrijfsleven moge ook blijken uit de instelling van een begeleidingskommissie voor het onderzoek in de zeevisserij en de zoetwatervisserij.

De samenwerking met de andere onderzoeksinstituten in binnen- en buitenland nam toe en droeg bij tot een beter inzicht in de totale problematiek van de visserij.

Aanvoer, opbrengst, prijzen en samenstelling van de vloot

De aanvoer in kg. in 1967 daalde ten opzichte van het voorgaande jaar met 7,8 %. De dalende lijn in de aanvoeren van de laatste jaren werd derhalve voortgezet. De vermindering was vooral een gevolg van de daling van de aanvoer van haring, schelvis en mosselen met resp. 19, 8,5 en 16 miljoen kg. Daarentegen stegen de aanvoeren van koolvis, kabeljauw en

schol met resp. 4, 3 en 1,6 miljoen kg.

Ondanks de daling van de aanvoer steeg de totale besomming met 4 miljoen gulden vergeleken met 1966. Deze stijging werd veroorzaakt door de goede uitkomsten in de kleine zeevisserij. De tong bracht in 1967 ongeveer 9,5 miljoen gulden meer op dan in 1966, ondanks een verminderde aanvoer van 1 miljoen kg.

De vangsten en de besommingen van de trawlers in 1967 waren eens te meer teleurstellend. Vooral de aanvoer van haring — de belangrijkste vissoort van de grote zeevisserij — was uitgesproken slecht.

De zeegaande vloot telde eind 1966, 803 eenheden (totale tonnage 78.913 brt., totale motorvermogen 251.705 pk.), eind 1967, 114 vaartuigen (totale tonnage 81.853 brt., totale motorvermogens 282.496 pk.).

De oorzaak van de opmerkelijke opname van het motorvermogen moet worden gezocht in de uitrusting van nieuwe en bestaande vaartuigen met aanmerkelijk zwaardere motoren. Dit is vooral het geval in de kottersector, waar een vergrote vangstcapaciteit wordt nagestreefd door het gebruik van sterkere motoren.

Naar schatting van het Landbouw - Economisch Instituut zou de nieuwbouwwaarde van de Nederlandse vissersvloot in de ruimste zin van het woord — totaal 1.251 vaartuigen omvattend — ongeveer 380 miljoen gulden of 5 miljard 300 miljoen frank, hetzij vijf maal de waarde van de huidige Belgische vissersvloot bedragen, als volgt gesplitst :

grote zeevisserij	110 schepen	123,5 miljoen gulden
kleine zeevisserij	459 schepen	183,5 miljoen gulden
overige visserij	682 schepen	71,2 miljoen gulden

Hierbij is op te merken dat de „grote zeevisserij” globaal overeenkomt met de trawler-loggervloot voor zover deze actief aan de visserij op haring en rondvis deelneemt in firma of N.V.-verband, en de „kleine zeevisserij” met de kottersvloot voor zover deze voornamelijk in maatschapsverband, actief deelneemt aan de visserij op platvis.

Internationale aangelegenheden

De aanbevelingen die de Noord-Oost Atlantische Visserij Commissie in 1967 heeft gedaan omtrent een internationale controle op het naleven van de regels inzake maaswijdte van de netten en minimummaten voor beschermde vissoorten, is in de jaarvergadering van deze commissie in mei 1968 opnieuw aan de orde geweest, omdat drie anden (Zweden, Rusland en Polen) bezwaren daartegen hadden kenbaar gemaakt.

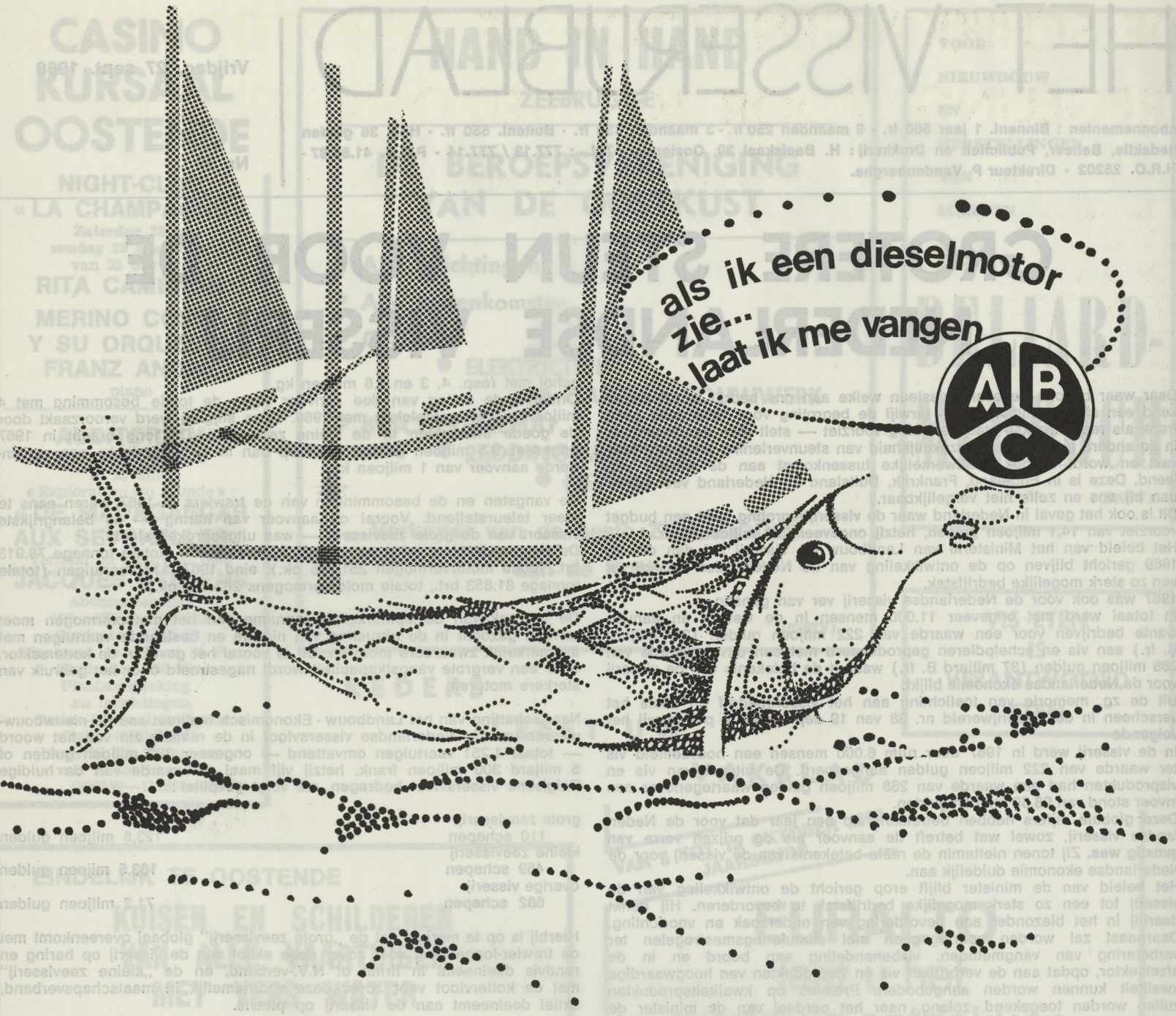
Rekening houdend met de geuite bezwaren, heeft de commissie een nieuwe aanbeveling gedaan, die ertoe strekt met ingang van 1-1-1970 de internationale controlemaatregelen inzake maaswijdte van netten en minimummaten voor vis toe te passen.

Het in 1967 tot stand gekomen „Verdrag inzake de uitoefening van de visserij in het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan”, dat ter vervanging van de uit 1882 stammende „Overeenkomst ter regeling van de politie der visserijen in de Noordzee” dient, zal nog moeten worden bekrachtigd door de betrokken regeringen. Het zal in werking treden drie maanden nadat tien van de achttien landen tot ratifikatie zijn overgegaan.

Gekonstateerd mag worden, dat het nieuwe verdrag een duidelijke stap voorwaarts betekent in vergelijking met de Overeenkomst van 1882. Een aantal regels is gemoderniseerd, het toepassingsgebied is verruimd van de Noordzee tot de gehele noordelijke Atlantische Oceaan en het aantal deelstaten is een veelvoud van het aantal dat aangesloten was bij de Overeenkomst van 1882.

Verder wordt uitgeweid over de Deense en Franse visserijzones en de getroffen maatregelen hieromtrent.

(Wordt vervolgd)



als ik een dieselmotor
zie...
laat ik me vangen



belgodiesel



VERKOOPSORGaan

60-KONINGSSTRAAT
BRUSSEL 1
TELEX: 23888 BELGODISEL BRU B
TELEGR: BELGODISEL BRUXELLES

TEL: 02/11 18 80 (2 L.)

VERTEGENWOORDIGER VOOR DE KUST: DHR SMEESTERS.

DE SCHIKKINGEN VOOR DE SPROTOPVANG- REGELING VOOR HET SEIZOEN 1968-1969

Naar jaarlijkse gewoonte wordt het sprotseizoen voorafgegaan door een algemene vergadering voor de sprotvangers uit onze drie kusthavens. Dit jaar greep deze belangrijke vergadering plaats vorige week zaterdag, 21 dezer, te Oostende.

Talrijke sprotvangers hadden eraan gehouden op deze bijeenkomst aanwezig te zijn. Het doel van dergelijke vergadering is het vastleggen van de schikkingen voor het komend sprotseizoen. De bijeenkomst greep plaats onder het voorzitterschap van de heer Vandenberghe op wiens initiatief destijds de sprotopvangregeling tot stand is gekomen en die er in is geslaagd sinds 11 jaar met vaste hand een opvangregeling voor sprot in stand te houden.

Eenieder weet hoe moeilijk een sprotopvangregeling te leiden is. Ieder jaar komt men voor onverwachte en onvoorziene moeilijkheden te staan, waaraan alleen met vaste hand en door bekwame en ervaren vakmensen het hoofd kan worden geboden.

Er is natuurlijk steeds en altijd kritiek uit te brengen op iets, maar niets is gemakkelijker dan bekritisieren en vooral als het gebeurt door mensen die er niets van afweten.

BELANG VAN DE SPROTOPVANGREGELING EN SOEPELHEID VAN HET SYSTEEM

Het feit echter dat onze kustvissers nog steeds op een opvangregeling kunnen bogen, wat in Nederland niet meer het geval is, is een bewijs van de deugdelijkheid en van de noodzakelijkheid van ons stelsel. Op een en ander wees de heer Vandenberghe dan ook in zijn inleiding.

Inderdaad, als er voor een vissoort een opvangregeling moet zijn, dan is het voor de sprot. Daarvan zijn de E.E.G.-instanties zich evenzeer bewust. Van jaar tot jaar wordt een steeds verminderde vraag naar sprot vastgesteld. Van zodra er een zekere aanvoer geschiedt, is de Belgische markt verzadigd en is men aangewezen op de uitvoer.

Herhaalde grote aanvoeren kunnen een gans systeem mede met de markt in duigen doen vallen en een catastrofe voor de opvangregeling betekenen als niet snel genoeg ingegrepen wordt.

Daartegenover is het ook begrijpelijk dat dergelijke snelle initiatieven — die nu eenmaal noodzakelijk zijn — niet steeds in goede aarde vallen bij onze sprotvangers. Deze mensen moeten echter begrijpen dat grote aanvoeren evenzeer plots komen en dat dan maatregelen **achteraf** de schade alleen nog maar kunnen beperken, maar niet meer goedmaken.

We moeten maar naar het buitenland kijken.

De Belgische kustvisser is trouwens de enige in de E.E.G. en zelfs in de andere voornaamste visserijstaten voor dewelke een sprotopvangregeling is ingesteld.

Zo is het bekend dat bvb. in Nederland vóór enige jaren de kustvissers aldaar ook een sprotopvangregeling hadden, die volledig door de bijdragen van de **reders zelf** werd gefinancierd maar waarvan het financieel verlies na enige weken reeds zo groot was, dat onmiddellijk een einde aan de sprotopvangregeling werd gesteld. Zelfs nu zijn nog niet alle gemaakte verliezen gedelgd.

Terugkomend op de maatregelen die in de loop van het seizoen moeten genomen worden al naar gelang de omstandigheden, moet tenslotte worden ingezien, dat dergelijke maatregelen in het belang van de sprotvangers zelf, worden genomen. Het is voor niemand plezierig steeds maar te veranderen en zogenaamde onsympathieke maatregelen te moeten nemen. Maar wanneer zulks niet wordt gedaan, dan zou dit onvermijdelijk **voor goed** het einde van de sprotopvangregeling betekenen.

Bovendien, bedenken we maar even de reactie wanneer ten gevolge van een niet meer goed te maken geslagen bres, de sprotvangers een circulaire in hun bus zouden vinden dat ze ieder «zoveel frank» moeten bijleggen...

Het is daarom, dat de schikkingen die tijdens de algemene vergadering werden getroffen, zo zijn opgesteld, dat ze kunnen gelden voor een normale aanvoer en op die wijze zijn ingesteld, dat niet bij de eerste massale aanvoer drastisch moet worden ingegrepen.

In dit licht bvb. werden de minimumprijzen van vorig jaar behouden.

OPVANGREGELING IS GEEN SUBSIDIE

De heer P. Vandenberghe wees vervolgens op de verkeerde gedachte welke maar al te dikwijls wordt gehuldigd als zou de opvangregeling een subsidie betekenen. Niets is echter minder waar.

Een opvangregeling is immers een marktordende maatregel met het doel een **prijsbodem** in de markt te leggen. Een dergelijke maatregel moet weliswaar toelaten besommingen te maken die niet verliesgevend zijn, maar er mag of kan niet gevist worden voor de opvangregeling.

Wanneer derhalve geen vraag naar sprot is, kan de regeling ook niet toelaten dat dagelijks ieder vaartuig een massa sprot aanvoert die moet worden opgevangen om als vismeel verwerkt te worden. Het stelsel eist dus vooral inzake aanvoer en inzake minimumprijzen de grootste soepelheid.

VOORBEHOUDEN AAN DE KUSTVISSERS

Zoals steeds, eist de bevoegde overheid dat de sprotvisserij wordt voorbehouden aan de kleine kustvissers. Als criterium wordt gebruikt de tonne-
maat.

Waar vroeger als maximumgrens 30 BT werd vooropgezet heeft de Rederscentrale sedert vorig jaar kunnen bekomen dat de maximumgrens op 34,99 BT werd gesteld, hetgeen ook voor het komend seizoen zal blijven bestaan. Er zal geen enkele afwijking kunnen toegestaan worden. **Vaartuigen die de overeengekomen schikkingen niet naleven, en de vaartuigen met een groter tonne maat dan 34,99 BT die de sprotvisserij zouden beoefenen, zullen onmiddellijk van ieder opvangregeling worden uitgesloten.** Op bladzijde 5 wijden wij hieraan onze speciale aandacht.

SCHIKKINGEN VOOR SPROTSEIZOEN 68-69

AANVANGSDATUM

De sprotcampagne wordt ingezet op maandag 14 oktober e.k., d.w.z. dat voor de toegelaten vaartuigen (t./m. 34,99 BT) voor het eerst op sprot mag worden uitgevaren op zondag 13 oktober **vanaf 12 uur 's nachts**.

Er weze hier onmiddellijk aan toegevoegd dat de ZONDAGEN nà deze aanvangsdatum VANAF 'S MIDDAGS 12 UUR zal mogen uitgevaren worden op sprot om de sprotvangers aldus toe te laten de maandagmorgen te kunnen verkopen.

De ZATERDAG mag evenwel gedurende het ganse seizoen NIET op sprot worden uitgevaren.

Op de FEESTDAGEN mag eveneens op sprot worden uitgevaren, zoals op de zondagen, d.w.z. vanaf 12 uur 's middags voor zover deze feestdagen niet op een vrijdag of op een zaterdag vallen.

Het mogen uitvaren op zondag vanaf 12 uur 's middags is dus een tegemoetkoming aan de sprotvangers om hen aldus de mogelijkheid te bieden hun vangsten reeds op de maandagmorgen te verkopen, een markttag welke uiteraard zeer belangrijk is.

Voor wat de vrijdag betreft, zal voor de laatste maal sprot worden opgevangen in de drie havens tijdens de voormiddagmarkt en ten laatste te 12 uur. Alle aangevoerde sprot welke na 12 uur zou worden verkocht, zal niet meer worden opgevangen maar ingehouden aan de respectievelijke minimumprijzen.

Uit een en ander blijkt dus dat voortaan 's morgens sprot mag worden verkocht, hetgeen een aanpassing is aan de omstandigheden en in het voordeel van de sprotvangers. De verkoopuren zijn deze zoals voorzien in de respectievelijke vismijnreglementen.

Tenslotte dient opgemerkt dat tijdens de eindejaarsfeesten zoals ieder jaar bijzondere schikkingen zullen worden getroffen met het oog op de aanvoeren en de opvang.

Ook hier weze opgemerkt dat deze maatregelen getroffen worden in het belang van de sprotvangers zelf, daar rekening werd gehouden met de opgedane ervaring inzake vraag en aangeboden prijzen, alsmede met de economische evolutie.

Tenslotte moet opgemerkt dat de laatste sprotmarkt tijdens dewelke sprot zal worden opgevangen in de drie havens, deze van 17 uur is, met uitzondering van Nieuwpoort waar de laatste sprotmarkt mag gehouden te 17.30 uur en zulks gezien Nieuwpoort een tijhaven is. Het verleden heeft ook bewezen dat elke latere verkoop nadelig is inzake prijsvorming, zodat het geen zin heeft later dan te 17 uur sprot te laten verkopen, temeer dat het zilvervisje volgens de huidige schikkingen praktisch de ganse dag door kan worden verkocht.

De uren van verkoop in de drie havens zullen nog tijdig worden medegedeeld.

Vervolgens werden de minimumprijzen en maten vastgelegd.

HET AANMELDEN VAN DE VANGSTEN

Er kan niet genoeg de nadruk worden gelegd op het belang van het opgeven van de verwachtingen. Maar al te veel reders onthouden zich hiervan of geven opzettelijk onvoldoende opgaven door, uit vrees hierdoor benadeeld te worden of in de gedachte hiermede profijt te doen. Nochtans is het van het grootste belang dat handel en nijverheid tijdig weet wat zal worden aangevoerd en zulks met het oog op het nemen van de nodige schikkingen in binnen- en buitenland voor de afzet.

Er werd daarom het volgende overeengekomen.

In geval van verkoop 's morgens moeten de vangsten 1 uur vóór de verkoop nauwkeurig worden opgegeven en wel als volgt:

— voor de verkoop te Nieuwpoort: aan de vismijndirectie die zulks zal vermelden op het bord en die tevens de Rederscentrale zal verwittigen;

(Vervolg bladz. 5)

BREVO

Hydraulische omkeerkoppelingen zonder of met vertraging voor enkel of meervoudige aandrijving op één uitgaande as en voor 2 of meer snelheden.

Hydraulische frotiekoppelingen zonder of met vertraging voor enkel of meervoudige aandrijving op één uitgaande as eventueel met ingebouwde servomotor voor bediening verstelbare schroef.

Reductors met versprongen assen of assen in lijn.

Alle door ons gefabriceerde apparatuur is van solide, nauwkeurig getolereerde en ruim bemeten constructie berekend op bedrijfszekerheid onder alle omstandigheden en lange levensduur.

Fabrikante sinds 1909.

Agente voor de Belgische Visserij :

S. V. S C A P

Werkhuizen : Ed. Anseelelaan Oostende Tel. 787 79

Burelen : H. Baelskaai 27, Oostende Tel. 729 51 - 709 31 - 709 32

N.V. BREVO AMSTERDAM - N

Telefoon 68765 (4 lijnen)
Telegramadres Brevo-Amsterdam
Telex 12539

SPROTOPVANGREGELING

(Vervolg van blad. 3)

- voor de verkoop te Oostende : zal dit geschieden in zee aan de O.628 (reder F. Serie) die op zijn beurt de Rederscentrale zal verwittigen ;
- voor de verkoop te Zeebrugge zal zulks gemeld worden vanuit zee aan de Afdeling Rederscentrale Oostkust.

In geval van verkoop in de namiddag moet de opgave van de verwachtingen ten laatste te 15 uur aan de zopas genoemde instanties worden opgegeven. Er zal aan Oostende Radio worden gevraagd haar medewerking daaraan te verlenen.

ANDERE SCHIKKINGEN

Haring en vis — de vis indien gegut — met sprout aangevoerd, mag worden verkocht op hetzelfde ogenblik en zal worden ingehouden aan de vastgestelde minimumprijzen. Inzake de verkoop zal de toestemming aan de respectievelijke vismijndirekties worden gevraagd.

Indien de vaartuigen die de gewone visserij, en/of de haringvisserij beoefenen, sprout als bijvangst te koop aanbieden, zal de aldus aangevoerde sprout worden afgeslagen maar ingehouden aan de vastgestelde minimumprijzen.

Deze sprout zal dus niet worden opgevangen, maar ingehouden en de reder ontvangt de vismeelprijs.

De sprout wordt op de kaai of in de vismijn verkocht op zicht van de lading, per 10 ben of een veelvoud ervan tot de ganse lading.

Voor grote aanvoeren zal te Oostende de haringhalle dienen.

Het einde van het sproutseizoen is voorzien in principe op 1 - 3 - 1969. Naar gelang de omstandigheden kan deze datum vervroegd of vertraagd worden.

VREEMDE VAARTUIGEN

Wanneer vreemde vaartuigen hun sprout aanbieden, kan hun niet worden verboden hun vangsten te verkopen. Ze zullen echter niet kunnen genieten van de opvangregeling. Teneinde echter de markt en de prijsvorming niet te verstoren zullen dergelijke vangsten aan de vastgestelde minimumprijzen worden ingehouden en zal alleen de vismeelprijs worden uitgekeerd.

HET VISSEN IN DE FRANSE TERRITORIALE WATEREN

Ook dit jaar werden reeds door de Rederscentrale de nodige stappen gedaan om voor de Belgische vissers de toelating te verkrijgen de sprout- en ijle haringvangst te beoefenen in de Franse territoriale wateren. Wij zullen de sproutvaarders tijdig van het akkoord inlichten. In ieder geval weze eraan herinnerd dat de bokkennisserij steeds en in alle omstandigheden verboden blijft.

NOODZAKELIJKHEID VAN EENSGEZINDHEID, BEGRIP EN SAMENWERKING

Tijdens de vergadering was het verheugend vast te stellen, dat de inspanningen van de Rederscentrale om het handhaven van een sprotopvangregeling — waarnaar het buitenland met afgunst kijkt — naar waarde worden beoordeeld.

Het was evenzeer bemoedigend te kunnen vaststellen dat de sproutvaarders eensgezind en op basis van solidariteit een nieuw seizoen wensen aan te vangen.

Het is zo, dat alle sproutvaarders mede verantwoordelijk blijven voor het saldo van het sprotopvangfonds, naar evenredigheid van hun aandeel uit het sprotopvangfonds getrokken, waarmee iedereen het volkomen eens was.

Door de sproutvaarders werd tenslotte eveneens aangedrongen opdat streng zou worden opgetreden tegen hen die de overeengekomen schikkingen niet naleven.

Een opvangregeling zonder tucht moet immers ten onder gaan. Iedereen was het er derhalve over eens, DAT IEDER OVERTREDER VOOR DE GANSE DUUR VAN HET SPROTSEIZOEN ZOU WORDEN UITGESLOTEN VAN DE OPVANGREGELING, NIET ALLEEN DEZE VAN SPROUT, MAAR OOK DEZE VAN VIS EN HARING.

Een dergelijke sanctie dringt zich inderdaad op in eenieders belang, daar er niet kan geduld worden dat een gans stelsel waarvan de noodzakelijkheid en het nut vaststaat, omver wordt gelopen door het onverantwoord optreden van een of andere bestweter of profiteur.

In deze geest werd dan ook een vruchtbare vergadering besloten.

Wij wijzen er tenslotte op dat ieder sproutvanger in de loop van volgende week de overeengekomen schikkingen in dubbel zal ontvangen, waarvan één exemplaar ondertekend zal moeten teruggestuurd worden aan het sekretariaat van de Rederscentrale.

Er zal niemand aan de campagne mogen deelnemen zo hij vóór de start het getekend exemplaar niet aan de Rederscentrale heeft bezorgd.

De reders van een vaartuig beneden de 35 BT die bij vergetelheid de exemplaren niet zouden ontvangen hebben vóór het einde van volgende week, hebben er dan ook alle belang bij deze op het sekretariaat van de Rederscentrale aan te vragen.

A.W.

WAAROM DE SPROT- VISSERIJ VOORBEHOUDEN IS AAN DE KLEINE KUSTVISSERS

Zoals vorige jaren wordt de sprotvissersrij voorbehouden aan de kleine kustvaartuigen.

Wanneer we thans nog met beide handen mogen toejuichen dat we een sprotopvangregeling hebben, dan is DE grote voorwaarde opgelegd door de Bevoegde Overheid dat de sprotvissersrij een specifieke kustvisserij is en derhalve voorbehouden moet worden aan de kleine kustvissers.

Als criterium wordt de bruto-tonnemaat genomen voor het bepalen van de «kleine kustvaartuigen». Destijds werd als maximum toegelaten bruto-tonnemaat 30 BT vooropgesteld.

De Rederscentrale is er toen in geslaagd dit maximum op 35 BT te brengen, t.t.z. dat de sprotvissersrij mag worden beoefend door kustvaartuigen tot en met 34,99 BT.

Thans echter zal geen enkele afwijking of uitzondering meer worden toegelaten, en het is begrijpelijk ook, want er zou geen einde meer aan komen. Natuurlijk is ieder criterium vatbaar voor kritiek.

Er moet nu eenmaal een norm worden bepaald en hierdoor vallen er altijd «slachtoffers».

Nochtans heeft de ervaring geleerd dat de BT-norm nog steeds de goede is. Anderzijds is het zo, dat de vaartuigen van meer dan 35 BT slechts sporadisch de sprotvissersrij beoefenen en meestal dan wanneer er veel sprout zit, en/of wanneer de prijzen lonend zijn. Dit laatste is jammer genoeg steeds van kortere duur.

De mede-aanvoer voor dergelijke grotere vaartuigen is dan ook van dien aard, dat de markt nog vlugger verzadigd is en de sprotaanvoer voor geen enkele sprotvanger nog lonend is. Men vist dan nog enkel voor de opvangregeling, hetgeen de overheid zeker niet kan toelaten.

Iedereen moet dus begrijpen dat de sprotcampagne specifiek moet worden voorbehouden voor de kustvisserij. Want, gezien de steeds kleiner wordende vraag naar sprout en de afhankelijkheid van de uitvoermogelijkheden, is nu reeds in de huidige omstandigheden een herhaalde grote aanvoer van die aard om de sprotmart onmiddellijk in duigen te doen vallen. Dit moet toch worden ingezien.

Bovendien is het zo dat deze grotere vaartuigen de mogelijkheden hebben om andere visserijen te beoefenen, hetgeen van de kleine kustvissers die alleen op de kustvisserij zijn aangewezen, niet kan gezegd worden.

De beperking van de sprotvissersrij tot een gedeelte van de vloot is trouwens de enige uitzondering in ons land.

Immers zijn onze schepen zogezegd omnivalent. Ieder vaartuig kan om het even welke visgrond bewerken. In de meeste andere visserijlanden is dit zo niet. Daar zijn de vaartuigen op basis van een of andere norm (bv. P.K., BT, enz.) gebonden aan bepaalde visgronden. De ene categorie vaartuigen mag niet de visgrond van de andere categorie bewerken. Men hoeft daar niet te reklameren. Men weet waaraan zich te houden en daarmee uit.

In België bestaat dit niet en de enige uitzondering — en terecht — is deze voor het beoefenen van de sprotvissersrij, die alleen maar wordt toegelaten aan de kleine kustvaartuigen met het hoogste 34,99 BT.

Het is dan ook normaal en volkomen gezond, dat de strengste sancties worden voorzien voor de vaartuigen van 35 BT en meer die de sprotvissersrij zouden beoefenen en aldus het gevaar veroorzaken om het seizoen — dat reeds zo kwetsbaar is — in duigen te doen vallen, mede met het hele stelsel van de opvangregeling.

Het is onduidbaar dat grotere vaartuigen die andere visserijen met meer kans op slagen kunnen beoefenen, roet zouden gooien in een specifieke kustvisserij welke reeds zo delicaat is.

Wij zijn er dan ook van overtuigd dat dit voldoende zal worden ingezien en de noodzakelijke solidariteit ten overstaan van elkaar zal worden opgebracht.

A.W.

S. C. A. P. - NIEUWS

APPENDAGES IN DE MODERNE SCHEEPSBOUW EN INDUSTRIE

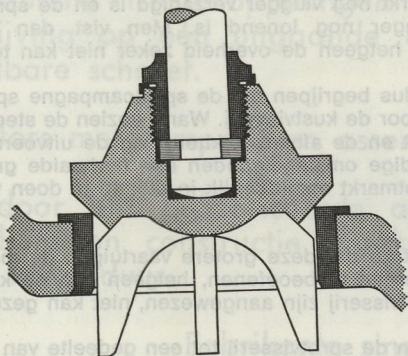
door W. VAN STRIEN, Ingenieur bij ECONOSTO - Antwerpen en Rotterdam

In huidig nummer gaan wij verder met de zeer belangrijke studie van Ingenieur W. Van Strien.

Wat het revideren betreft, hiervan kan hetzelfde gezegd worden als van het fabriceren. Het vereist meer vakmanschap om de vlakgedichting zuiver sluitend te krijgen, maar is de zaak weer in orde dan heeft men er langer plezier van. Bij de conische dichting is er slechts een raaklijn tussen klep en zitting. Het is voor de fabrikant niet zo moeilijk hier een goede dichting te verkrijgen, maar het is voor de gebruiker heel wat minder eenvoudig om een absolute afdichting ontstaat, een bijna niet te verwezenlijken eis. Er heeft op de dichtingsvlakken van afsluiters die gedurende lange tijd niet gebruikt worden altijd een bepaalde aangroeiing plaats.

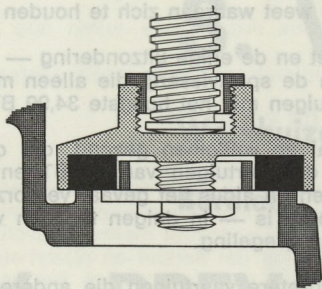
Nu kan dit onder bepaalde omstandigheden wel eens een voordeel zijn. Er zijn installaties waarvan de afsluiter praktisch nooit bediend wordt en altijd open blijft staan. Men stelt echter wel de eis, dat als hij gesloten wordt een absolute afdichting ontstaat, een bijna niet te verwezenlijken eis. Er heeft op de dichtingsvlakken van afsluiters die gedurende lange tijd niet gebruikt worden altijd een bepaalde aangroeiing plaats.

Fijne roestdelen uit de leiding zetten zich hier af en deze beletten de goede dichting op het moment dat het werkelijk nodig is. In dat geval heeft de conische afdichting voordelen. Haalt men het handwiel desnoods met een handspaan maar hard genoeg aan, dan gaat de afsluiter dicht, al is het dan ook ten koste van de klep. Natuurlijk past men dit alleen maar toe als het maar een enkele keer is dat de afsluiter wordt gesloten, anders wordt het een veel te kostbaar en omslachtig werk. Maar ik herhaal, in het algemeen zijn voor afsluiters die regelmatig in gebruik zijn de vlakke dichtingen te prefereren boven de conische.



Afb. 11 — Conische klep met zitting

Er bestaat nog een vorm van vlakke afdichting en wel met plastische dichtingsringen. Beter bekend als de Jenkinsring.



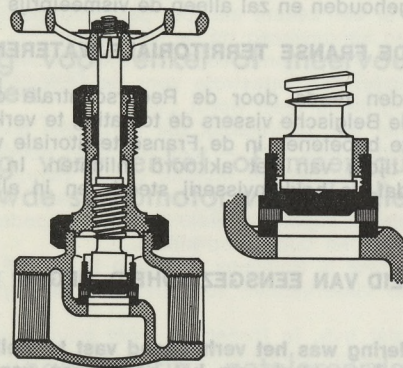
Afb. 12 — Klep met Jenkinsring

Een veel verguisd maar toch in de industrie veel gebruikt type. De plastische ringen hebben zeer goede eigenschappen als ze op de juiste wijze worden gebruikt. Voor vloeistoffen en gassen is er eigenlijk geen betere afdichting te bedenken dan de plastische. Er kan een volmaakt

goede afdichting mee worden verkregen. Is de ring, na enige tijd in gebruik te zijn geweest, vervormd, dan kost het maar weinig tijd en geld er een nieuwe ring in te zetten en de afsluiter is weer als nieuw. Het zal U duidelijk zijn dat de slijtage bij dit type al tijd plaats heeft aan de plastische ring en niet aan de veel hardere zitting.

Vanzelfsprekend heeft de plastische ring zijn temperatuurgrenzen. Maar dat is niet het enige, er is ook een andere beperking. Een doorlaat van 65 mm. moet nog verantwoord worden geacht. Bij grotere afmetingen gaat de vlaktedruk weer een rol spelen.

Het gevaar is hier niet denkbeeldig, dat met het handwiel een dusdanige kracht wordt uitgeoefend, dat de ringen barsten en door het medium worden meegevoerd met het risico dat de stukken, bij voorbeeld, in een pomp-installatie terecht komen. Uit deze opmerking blijkt wel hoe belangrijk het is om filters te plaatsen voor alle vitale delen van de installatie, zodat ze niet de kans lopen beschadigd te worden. Behalve de hard- en zachtrubber ringen zijn er ook de zogenaamde koper- en nikkel-Klingeritringen. Dit zijn ringen waarvan de asbestkern is omgeven door een koperen of nikkelen huls. Bij deze ringen bestaat niet het gevaar van kapot springen, maar in de grotere afmetingen, waar dus ook grotere krachten op het handwiel worden uitgeoefend, zullen zij gemakkelijk vervormen, zodat ze ook hier geen voordeel hebben.



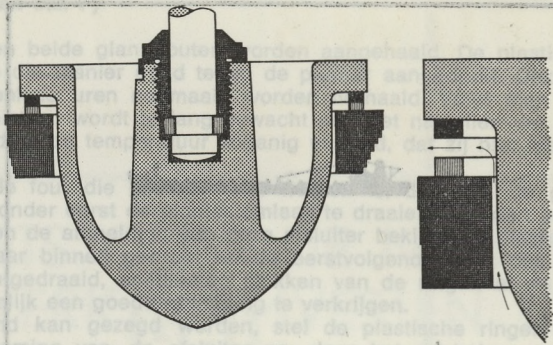
Afb. 13 — Bronzen klepafsluiter met hardmetalen vlakke dichtingsringen

Het type van afbeelding 13, zo te zien een doodgewone klepafsluiter, heeft als specialiteit zeer harde dichtingsringen. Dit dus in tegenstelling tot de plastische vervormbare ringen. De harde metalen ringen zijn aan klep en huis op de een of andere manier vastgelijmd. De hardheid van dit materiaal is zo hoog dat men er de volgende proef mee kan doen. U kunt een stukje ijzerdraad tussen klep en zitting stoppen en dan de klep dichtdraaien. Het ijzerdraad wordt dan afgesneden zonder dat enige beschadiging van klep en zitting optreedt. De werking van dit type is dus tegengesteld aan de plastische dichting. De plastische ring is in staat als er zich een weinig vuil op de zitting bevindt, dit op te nemen en dan toch te blijven afdichten. Bij de zeer harde dichting, waarvan ik zo even sprak, wordt het vuil verpulverd. Het enige onderhoud dat men soms aan deze afsluiter moet geven, is het met een doek schoonwrijven der dichtingsvlakken. Deze afsluiter is een typische stoomafsluiter.

Nu komen wij aan een punt waar al heel wat over gediscussieerd is, nl. vlakke dichting of een regelklep. Hoe vaak krijgt men niet de vraag gesteld, lever een afsluiter die prima afsluit en waarmee perfect kan worden geregeld. Liefst moet hij deze eigenschap ook jarenlang behouden. Helaas aan deze eisen is niet te voldoen.

Een afsluiter die een bijzonder goede regelkarakteristiek heeft, zal in het algemeen niet de eigenschap bezitten ook perfect af te dichten. Omgekeerd kan gezegd worden, dat een afsluiter, die perfect afdicht en dat ook heel lang blijft doen, een regelkarakteristiek heeft die niet bepaald met trots vertoond kan worden.

De afsluiter voorzien van een parabolische klep is ideaal om een fraaie regelcurve te verkrijgen.



Afb. 14 — Parabolische regelklep

Dus overal waar men kleine hoeveelheden stoom bij een proces wil toelaten is de parabolische klepvorm ideaal. Men heeft er bij deze klepvorm tevens naar gestreefd, zijn eigenschap zo goed mogelijk af te dichten tot een maximum op te voeren. Men heeft dit bereikt door verlaging van de stoomsnelheid tussen de beide dichtingsvlakken. Wordt de afsluiter opgedraaid, dan is het oppervlak van de spleet tussen parabool en zitting kleiner dan het spleetoppervlak tussen klep en zitting. Er ontstaat dan een expansie waardoor de stoomsnelheid terugloopt.

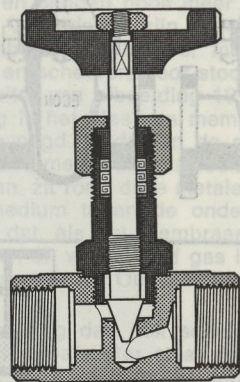
De afsluiter met de vlakke, zeer harde dichtingsringen, die ik hiervoor besprak, is het type waaraan men de hoogste eisen kan stellen wat de afdichting betreft. Natuurlijk kan er ook mee geregeld worden, want het is uiteindelijk zo, dat, als men een afsluiter een klein eindje opendraait, dan komt er ook maar een klein beetje doorheen. Zou men van dit type een doorstromingscurve maken, dan zou dit geen vloeiende lijn geven, maar een die trapsgewijze verloopt.

Voor men een afsluiter koopt, dient men altijd te bedenken, voor welk doel hij moet dienen. Afsluiters met parabolische regelkleppen zijn bedoeld duurder dan die met een gewone vlakke afdichting. Vaak wordt gedacht, dat als iets duurder is, het ook vanzelfsprekend beter moet zijn. Dit hoeft natuurlijk niet, als men de duurdere afsluiter op een plaats gaat toepassen, waar de eenvoudige constructie beter tot zijn recht zou komen. Nogmaals wil ik het beklemtonen, koop geen dure regelafsluiter op die plaatsen waar men afsluiters alleen maar voor open-dicht wil gebruiken. Nu zijn er in de praktijk gevallen waarin men een compromis moet sluiten. Goed regelen aan de ene kant, zo goed mogelijk sluiten aan de andere kant. Natuurlijk valt in zo'n geval de keus op een regelafsluiter bij voorkeur met parabolische klep, waarvan de doorlaat zo klein mogelijk bemeten moet zijn. Het sterkst treedt de snijdende werking van de stoom op de dichtingsvlakken op, als de klep sterk geknepen staat en hoe groter de afsluiter is, des te sterker zal moeten worden geknepen. Is de afsluiter maar juist aan de maat, dan is het mogelijk hem veel verder open te draaien, zelfs op het moment dat er maar heel weinig stoom door hoeft te stromen.

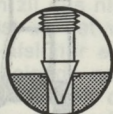
Een tweede methode om de regelafsluiter zoveel mogelijk te sparen is de regelafsluiter in een omloopleiding te bouwen. In de hoofdleiding zit dan een gewone open-dicht klepafsluiter, die men gedurende de opwarmperiode van het stoomverbruikstoestel volledig kan opendraaien.

Tegen de tijd dat dit verbruikstoestel op temperatuur begint te komen, wordt de hoofdafsluiter dicht gedraaid en de kleine regelafsluiter in de omloopleiding geopend... Het is duidelijk dat deze ten opzichte van de hoofdafsluiter een geringe afmeting behoeft te hebben. Ook hier worden de dichtingsvlakken gespaard, doordat de regelklep relatief ver kan worden opgedraaid. Het is niet alleen de regelafsluiter met parabolische klep die voor fijne regeling wordt gebruikt.

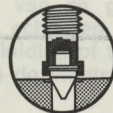
Waar het om doseringen van bijzonder kleine hoeveelheden gaat, is de naaldafsluiter veel beter geschikt.



Afb. 15 — Naaldafsluiter



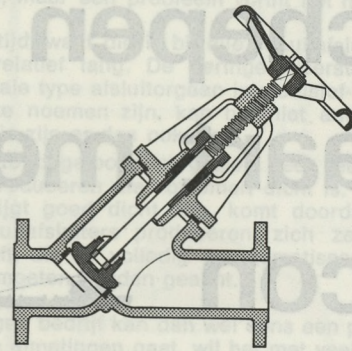
Vaste Spindelpunt



Beweeglijke Naaldpunt

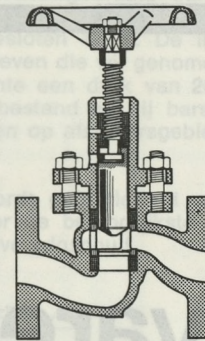
Ook de naaldafsluiter heeft de laatste jaren een bepaalde ontwikkeling doorgemaakt. Vroeger waren spindel en naald altijd uit één stuk en van hetzelfde materiaal vervaardigd, hetgeen nog al eens aanleiding tot moeilijkheden gaf. Bij de nieuwste uitvoeringen onderscheidt men twee typen, ten eerste spindel en klep één geheel, doch de klep van een veel harder materiaal, b.v. stellite; ten tweede, de klep kan zich onafhankelijk van de spindel bewegen en is ook uit stellite vervaardigd. Deze beide constructies geven zeer goede resultaten, want U moet bedenken in het algemeen worden aan naaldafsluiters hoge eisen gesteld. Ik spreek hier niet in de eerste plaats over de druk en de temperatuur van het medium, maar veel meer over de bediening. Velen hebben tot gewoonte de afsluiterjes veel te vast dicht te draaien. Het is mogelijk om met het handwiel een hoge vlaktedruk tussen naald en zitting uit te oefenen. Is de naald niet hard genoeg, dan zal er al spoedig een stootrandje ontstaan, dat aanleiding geeft tot lekkage.

Een afsluiter, vooral in de verwarmingsindustrie bekend, is de zogenaamde vrijstroom afsluiter.



Afb. 16 — Stroomlijn klepafsluiter

Bij dit type heeft men geprobeerd de voordelen van klep- en schuifafsluiters te verenigen en er ontstond een aanvaardbaar compromis. De eenvoudige en degelijke manier van afdichten, zoals de klepafsluiter deze bezit, is hier volledig tegenwoordig. Ook dit type laat zich gemakkelijk revideren met eenvoudige middelen. Door de schuine stand van de zitting kan de doorstroming van het medium veel geleidelijker geschieden dan bij de gewone klepafsluiter. Hierdoor wordt de weerstand dan ook belangrijk lager, ook al is hij dan nog ongeveer 2 maal zo hoog als die van een schuifafsluiter. Alles hangt bij dit type van de juiste manier van maken af. Gebruikt U een schuinspindel afsluiter, waarvan de klep in volledig geopende stand toch nog in de stroming blijft zitten, dan zal het effect van dit type volledig verloren gaan en bestaat zelfs de mogelijkheid, dat door allerlei wervelingen de weerstand nog hoger is dan van een gewone klepafsluiter. Over de uitvoering van klep en zitting behoeft ik hier niets meer te zeggen, want hiervoor geldt hetzelfde als reeds gezegd bij de gewone rechte klepafsluiter.

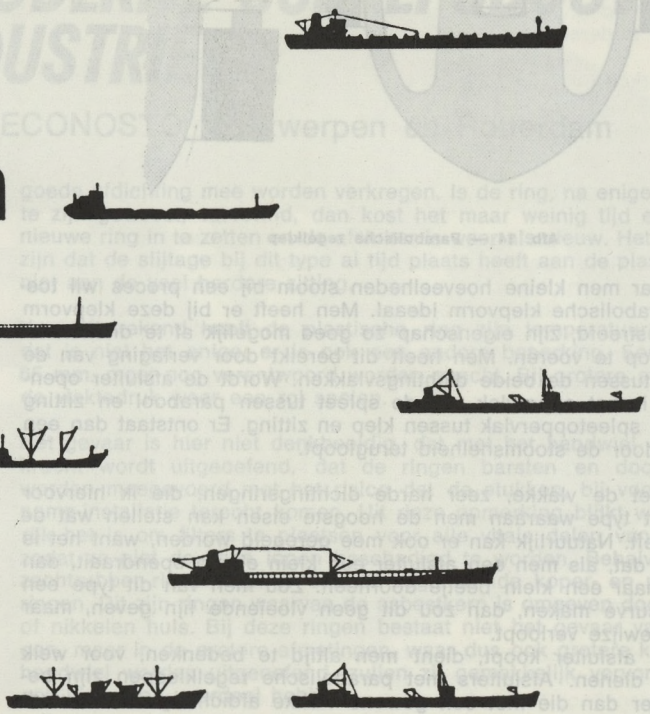
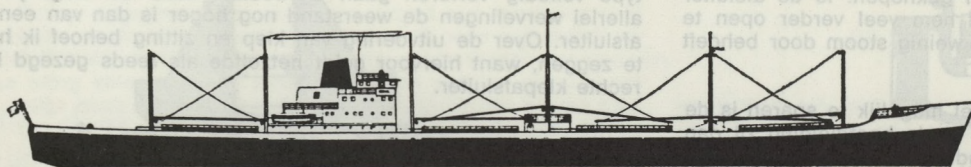


Afb. 17 — Plungerafsluiter

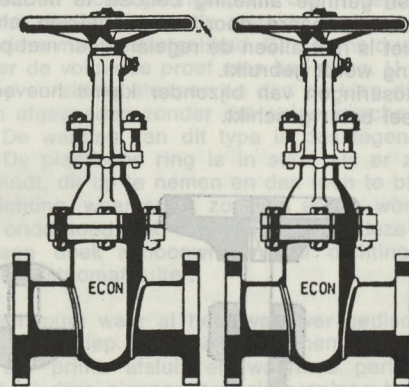
Het type afsluiter van afbeelding 17 is eigenlijk noch klep- noch schuifafsluiter, maar een soort overgangsconstructie tussen beide. Hij heeft niet het nadeel dat klep en zitting, door het aandraaien, beschadigd kunnen worden, maar ook niet het voordeel van de schuifafsluiter met de lage weerstand, integendeel, de stromingsweerstand van dit type is bijzonder hoog. Waar dit geen bezwaar is zal men de zogenaamde plungerafsluiter heel graag gebruiken, want de afdichting kan uitstekend zijn. Kapotdraaien van klep en zitting is uitgesloten, maar, helaas, ook hier kunnen fouten gemaakt worden. Op de afbeelding ziet U hoe de cilindrische plunjer op en neer bewegen kan worden. Als afdichting dienen 2 plastische ringen vervaardigd van rubberasbest compositie. Tussen deze beide ringen en eveneens rond de plunjer zit een metalen bus waarin de doorlaatgaten zijn geboord. Een half uur nadat de afsluiter in bedrijf is genomen en dit geldt vooral voor stoom en hogedruk heetwater, moet de afsluiter dicht worden

(Vervolg blz. 9)

een vloot van schepen vaart met econ appendages



zij varen er wel bij



econosto



SAMBERSTRAAT 48 ANTWERPEN TEL. (03) 314790

10, QUAI DU BARBOU LIEGE TEL. (04) 437609

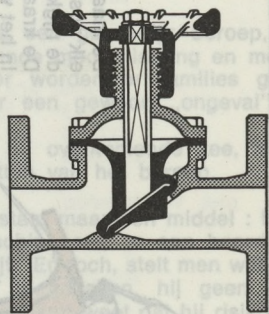
(Vervolg van blz. 7)

gedraaid en beide glandbouten worden aangehaald. De plastische ringen worden op die manier goed tegen de plunjer aangedrukt. Deze handeling moet na enkele uren nogmaals worden herhaald. Volgt men deze werkmethode niet en wordt te lang gewacht met het nastellen der ringen, dan zijn deze door de temperatuur zodanig verhard, dat zij niet meer vervormbaar zijn.

Een tweede fout die gemaakt kan worden is, dat men de glandbouten aanhaalt zonder eerst de plunjer omlaag te draaien. Wat dan gebeurt blijkt wel als men de afbeelding van deze afsluiter bekijkt. De plastische ringen worden naar binnen gedrukt en de eerstvolgende keer dat de afsluiter wordt dichtgedraaid, snijdt men stukken van de ringen af en is het niet meer mogelijk een goede afdichting te verkrijgen.

Resumerend kan gezegd worden, stel de plastische ringen kort na de ingebruikneming van de afsluiter na, door het aanhalen van de glandbouten, maar doe dit nooit zonder eerst de plunjer omlaag te hebben gedraaid.

Een type dat de laatste jaren sterk op de voorgrond is getreden, is de membraanafsluiter.



Afb. 18 — Rayon-Patent afsluiter

Het grote toepassingsgebied voor dit afsluitorgeen zijn gassen en vloeistoffen, waarvan in het algemeen de temperatuur geen hogere waarde heeft dan 100° C. Ik schreef U reeds dat de plastische dichting in het algemeen de beste is en hier is ook de constructie van de membraanafsluiter op gebaseerd. Het is echter niet hun enige voordeel; door de afdichting in doorstroomrichting te combineren met de afdichting naar buiten werd niet alleen een goede afsluiting van de stroom verkregen, maar ook de pakkingbus, die zo vaak reden tot ergernis was, kon wegvallen.

Hoewel het eigenlijk niet aan de orde is, kan ik toch niet nalaten even iets over die altijd lekkende stopbussen te schrijven. Er zijn helaas al te veel bedrijven waar hier niet voldoende aandacht aan wordt besteed. Realiseert U zich wel dat hierdoor aanzienlijke verliezen kunnen ontstaan. Ik wil nog helemaal niet spreken over kostbare producten, maar alleen over stoom en heet water. Alle warmte die nutteloos ontwijkt kost geld, dat is punt één, maar bovendien hebben de afsluiters er ernstig onder te lijden. Als er enige tijd stoomlekage door de pakkingbus is geweest en die stoom ontwijkt meestal tussen spindel en pakking door, dan zal de stoom het oppervlak van de spindel ruw maken. Gaat men er dan eindelijk toe over de pakking te vernieuwen, dan beleef men de teleurstelling, dat er al spoedig weer lekkage gaat optreden. Wat is hiervan dan wel de reden? De ruwe spindel die bij het openen en sluiten van de afsluiter door de pakking omhoog en omlaag wordt bewogen, vernielt de nieuwe pakking. Lekkage is het gevolg, waardoor de spindel nog ruwer wordt en zo bereikt men een vicieuze cirkel. Men moet er zich niet over beklagen als men bij een nieuwe afsluiter reeds spoedig wat pakking moet vullen. Bedenk U toch, dat als de afsluiter in gebruik is, er vocht bij het pakkingmateriaal kan komen, waardoor de structuur verandert en compact wordt. De eerste keren is het voldoende even de gland aan te halen, maar daarna moet er beslist wat pakking worden bijgevoerd. Bij de membraanafsluiters is men dus van deze narigheid af en behoeft nooit meer verpakt te worden.

Helaas, ik zei het U reeds, ze zijn alleen te gebruiken voor temperaturen tot 100° C, daarenboven ontstaan er moeilijkheden. De rubbermembranen worden dan week en scheuren, voor stoom zijn zij dus niet te gebruiken.

De membraanafsluiter van afbeelding 18, berust op het volgende principe. Bij deze uitvoering is het idee van membraanafsluiter en klepafsluiter als het ware samengevoegd. Onderaan de niet-draaiende spindel zit een metalen klep. Het rubbermembraan dat ook tot taak heeft de afdichting naar boven te verzekeren, zit rond deze metalen klep geulcaniseerd. In gesloten stand staat het medium tegen de onderzijde van de gesloten klep. Dit heeft tot voordeel dat, als het membraan zou scheuren, de afsluiter toch gesloten kan worden en vloeistof of gas in de leiding of tank niet langs de spindel naar buiten stroomt. Ook het idee van de vrijstroomafsluiter is in dit type verwerkt.

U ziet dat de klepzitting dan ook schuin in het afsluiterhuis is geplaatst. Alleen bij de vrijstroomafsluiter staat de spindel ook schuin. Deze is hier verticaal geplaatst, dus haaks op de doorstroming, waardoor het mogelijk was de afsluiters de normale korte bouw lengte te geven van een klepafsluiter. De schuine stand van de spindel vindt men van de vrijstroomafsluiters wel eens een bezwaar.

Men moet er met het leidingsontwerp rekening mee houden de afsluiters zo te plaatsen dat een ordelijke opstelling ontstaat en met al die schuine spindels is dat wel eens moeilijk.

Ik moet het artikel klepafsluiter eens gaan verlaten en wil als volgende groep met U bespreken de **schuifafsluiters**. Er springen direkt een paar belangrijke voordelen van dit type naar voren. Ten eerste geven zij heel weinig weerstand, een eigenschap die zij met de plugkraan gemeen hebben. Alleen het nadeel van laatstgenoemde, de moeilijke bedienbaarheid, is hier niet aanwezig. Een tweede voordeel dat ik zou willen noemen bij de schuifafsluiters is, dat hij praktisch geen maatbeperking heeft. Een klepafsluiter met een doorlaat van bv. 500 mm. moet wel als een grensgeval gezien worden voor klepafsluiters. Maakt men ze nog groter, dan zijn ze door hun enorme afmetingen niet meer in te bouwen, terwijl ook geen behoorlijke klepconstructie meer is te bedenken, die betrouwbaar zal functioneren. Bij de schuifafsluiters is dat anders. Ze kunnen doorlaten hebben van meerdere meters. Dat er bij zulke enorme exemplaren wel bijzondere voorzieningen moeten worden getroffen voor het openen en sluiten, is duidelijk, maar een probleem vormt het niet.

Hoogstens de sluitijd, want die is bij alle schuifafsluiters ten opzichte van de klepafsluiters relatief lang. De geringe weerstand maakt de schuifafsluiter tot het ideale type afsluitorgeen in vloeistof- en gasleidingen. Waar zoveel voordelen te noemen zijn, kan het niet anders of er moeten ook bezwaren zijn en die zijn er dan ook wel.

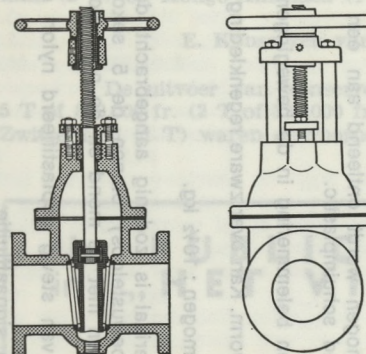
Het is zeker uit fabricage-oogpunt gezien geen eenvoudige opgave een schuifafsluiter te produceren die volkomen dicht is. Dat de schuifafsluiters die U geleverd krijgt goed dicht zijn, komt doordat de vooraanstaande fabrieken, die schuifafsluiters produceren, zich zeer kostbare machines hebben aangeschaft, die zo volledig geautomatiseerd zijn, dat menselijke fouten uitgesloten moeten worden geacht.

Het revideren in eigen bedrijf kan dan wel eens een probleem gaan worden. Als het om kleinere afmetingen gaat, wil het met veel geduld, vakmanschap en een goede wil, nog wel gelukken, maar de grotere exemplaren zullen bijna altijd naar de fabrieken moeten worden teruggezonden. Schuifafsluiters vindt men hoofdzakelijk in twee gebieden toegepast, dat van de betrekkelijk lage drukken en dat van zeer hoge drukken.

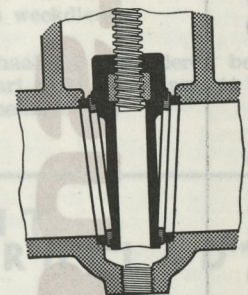
Zo vindt men dan ook in hogedruk stoominstallaties en nu bedoel ik het gebied van 80 atmosferen en hoger, veel schuifafsluiters toegepast. Natuurlijk zijn dat zeer speciale afsluiterconstructies en in geen enkel opzicht te vergelijken met de eenvoudige waterleiding schuifafsluiter. Bij hoge stoomdruk behoren over het algemeen zeer hoge snelheden. Hier hebben klepafsluiters sterk onder te lijden, hetgeen wordt veroorzaakt door de richtingsverandering die de stoom moet ondergaan. Het is duidelijk dat dit bij schuifafsluiters veel gunstiger verloopt. Er zijn bepaalde vloeistoffen die sterk gistende eigenschappen bezitten. Gebruikt men in de leidingen, waar een dergelijke vloeistof doorstroomt, schuifafsluiters, dan is enige voorzichtigheid geboden.

U weet dat in een schuifafsluiter, rond de schuif, zich een grote ruimte bevindt, die volledig van de leiding is afgesloten bij gesloten schuif, maar die zich bij geopende schuif kan vullen met de door de leiding stromende vloeistof. Wordt de schuif dichtgedraaid dan is dus deze gehele ruimte gevuld. Mij is een geval bekend en dat was op een melassetank, dat de afsluiter enkele weken gesloten bleef. De ingesloten melasse begon te gisten en naar later uit proeven die wij genomen hebben bleek, ontwikkelde zich in de afgesloten ruimte een druk van 200 atm. Daar was de ijzeren schuifafsluiter niet tegen bestand en hij barstte geheel open. U ziet, wie een goede keuze wil maken op afsluitersgebied, moet op heel veel punten letten.

Ook de schuifafsluiter wordt gefabriceerd met veel soorten van schuifconstructies. Ik zal U hier de belangrijkste laten zien, waarvan hier de eerste, die met de massieve wigschuif.



Afb. 19 — Schuifafsluiter



Afb. 20 — Massieve conische schuif

(VERVOLG EN SLOT IN ONS NUMMER VAN 11 OKTOBER 1968)

De nieuwe werkwemvest

BUSTER

Speciaal ontwikkeld en beproefd om tijdens het werk gedragen te worden.

Het drijfvermogen wordt ontleend aan een vulling van zacht waterafstotend schuimplastic.

Hierdoor geen belemmering in de bewegingen tijdens het werk.

Soepele pasvorm. Kan over zware regenkleiding gedragen worden.

Hoog drijfvermogen : 10½ kg.

Het drijfmedium is zodanig aangebracht dat een drenkeling (desnoods bewusteloos) binnen de 5 seconden op de rug komt te drijven met de mond en de neus boven het water.

Vervaardigd van stevig geplastificeerd nylon doek.

Voorzien van signaalfluitje.

Het zwemvest kan aan weerszijden gedragen worden.

Goedgekeurd door de Scheepvaartinspekte.

**VERTEGENWOORDIGERS
VOOR DE
BELGISCHE KUST :**

1) S.V. S C A P

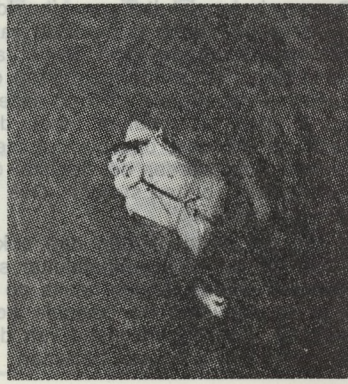
H. Baelskaai 27
OOSTENDE

Tel. (059) 729.51 - 709.31/32

2) HAND IN HAND

Tijdokstraat 34
ZEEBRUGGE

Tel. (050) 541.17 - 541.92

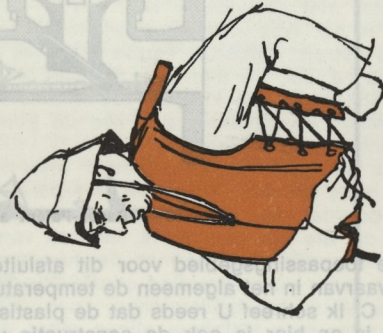


Het zwemvest wordt aangetrokken als een jas.

Steek de armen door de armsgaten.



De sluiting geschiedt door middel van twee „houtje-touwjes“.



De maat van het zwemvest kan aan elk postuur worden aangepast d.m.v. de rijgkoordjes onder de oksels.
De kraag hangt los naar beneden.
In het water drijft de kraag op en ondersteunt zodoende het hoofd.

DE UITVOER VAN VISSERIJPRODUKTEN IN FEBRUARI 1968

IETS OVER DE NIEUWE WERKZWEMVESTEN OF REDDINGGORDEL

Iedereen weet dat „de vis duur wordt betaald”. Onze vissers en reders zeker.

Het vissersberoep is een gevaarlijk beroep, en dit niettegenstaande de voortdurende modernisering en mechanisatie van de vloot. Elk jaar weer worden er families getroffen door een ramp, of zelfs maar een gewoon „ongeval”.

Het werk aan dek, bij overkomende zee, is wel degelijk één der gevaarlijke facetten van het beroep.

Tegen dit gevaar bestaat maar één middel : het dragen van een reddingsgordel. Elk schip heeft ze aan boord, zoals de wet het ten andere voorschrijft. En toch, stelt men weer vast dat, wanneer iemand over boord is gevallen, hij geen reddingvest droeg. Waarom ? Wanneer iemand weet dat hij risico's loopt is het toch normaal, dat hij zal trachten dit risico zo klein mogelijk te houden.

Welnu, het antwoord is eenvoudig. Praktisch zijn alle reddingvesten ontworpen voor de zeevaart en niet speciaal voor de zeevisserij. **Met andere woorden, men kan er slechts moeilijk mee werken.**

Dit euvel is nu verholpen. Sinds 22 augustus 1968 heeft de Zeevaartinspectie haar goedkeuring verleend aan een nieuwe gordel, het type „BUSTER”.

Deze werkwemvest heeft een soepele pasvorm, dank zij zijn vulling in zeer zacht P.V.C. met gesloten cellen, samen met de mogelijkheid het aan Uw gestalte aan te passen door de rijgkootjes onder de armen. Het vest zit dan om Uw lichaam als een korte jas en **belemmert de bewegingen niet meer tijdens het werk.**

De kraag hangt los op de rug. In het water drijft hij onmiddellijk op en ondersteunt dan het hoofd.

Het drijfvermogen is zo aangebracht, dat een drenkeling, zelfs indien hij bewusteloos is, binnen de 5 seconden op de rug drijft, het hoofd met neus en mond ver boven water.

Het is van belang dat U voor Uw veiligheid aan boord zorgt. Het kopen van deze gordel is goed. **Hem dragen is beter.**

Denk er om, dat als U overboord valt, U zonder reddingvest zeer weinig kansen hebt. **Geef Uw redders de tijd om U te redden.** De reddingsgordel type „BUSTER” werd er voor ontworpen. Hij is bestand tegen een dagelijks gebruik, dank zij zijn nieuwe afwasbare bekleding van **geplastificeerd nylon.**

DE BLAUWE WIMPEL

In het augustus nummer van „De Blauwe Wimpel”, het maandblad voor Scheepvaart & Scheepsbouw in de Lage Landen trof ons vooral het goed gedocumenteerde artikel over de grootste én sterkste zeesleepboten ter wereld. Verder lezen wij interessante gegevens over het Schotse zeilopleidingsvaartuig „Robert Gordon”, alsmede een bijdrage over de „America Cup”, 's werelds beroemdste schoenerace. Ook nog een beschouwing over de in aanbouw zijnde atoomvrachtschepen, nieuws van de Russische koopvaardij en een en ander

over Sable Island, het scheepskerkhof van de Atlantische Oceaan. Niet te verwaarlozen de zgn. vaste rubrieken Van de brug af gezien, Sleepvaart & Berging, van de wer- van de koopvaardij e.a.

„De Blauwe Wimpel” is in de betere boekhandel verkrijgbaar à 28 fr. per exemplaar; bij de N.V. Uitgeverij De Branding, Korte Winkelstraat 15, te Antwerpen kan rechtstreeks ingeschreven worden op een jaarabonnement (12 nummers voor 250 fr.). Op dit adres kan ook een gratis proefnummer aangevraagd worden.

De uitvoer van verse en bevroren vis, gezouten, gedroogde of gerookte vis, schaal- en weekdieren, viskonserven en conserven van schaal- en weekdieren gedurende de maand februari 1968 bedroeg 2.847 T of 64,5 mln fr. Vergeleken met dezelfde maand van vorig jaar is dit een stijging van 759 T of 11,5 mln fr.

Er werd 39 T of 223.000 fr. vismeel uitgevoerd tegen 30 T of 203.000 fr. in dezelfde maand van vorig jaar.

A. Verse vis

De uitvoer van verse vis bedroeg 1.969 T of 41.758.000 fr. (1.616 T en 39.933.000 fr. in februari 1967) en bestond uit :

- 52 T of 2.822.000 fr. zoetwatervis (West-Duitsland 29 T, Frankrijk 10 T, Denemarken 5 T, Nederland 3 T) ;
- 93 T of 829.000 fr. haring (Frankrijk 73 T, Nederland 17 T) ;
- 2 T of 41.000 fr. sprot (Frankrijk) ;
- 20 T of 300.000 fr. makreel (West-Duitsland 16 T, Nederland 3 T) ;
- 76 T of 1.099.000 fr. kabeljauw (Frankrijk 65 T, Italië 7 T) ;
- 160 T of 11.232.000 fr. tong (Frankrijk 121 T, Verenigd Koninkrijk 24 T, Nederland 6 T, Zwitserland 5 T, Italië 3 T) ;
- 1.350 T of 18.795.000 fr. andere bodemvis (Frankrijk 832 T, West-Duitsland 256 T, Verenigd Koninkrijk 187 T, Nederland 67 T, Italië 6 T) ;
- 214 T of 6.635.000 fr. filets (Frankrijk 143 T, Nederland 44 T, West-Duitsland 11 T, Italië 6 T, Libanon 5 T).

B. Bewerkte vis

De export van bewerkte vis bedroeg 850 T of 20.661.000 fr. (433 T en 11.231.000 fr. in februari 1967). Die uitvoer bestond uit 6 T of 256.000 fr. gerookte haring, 3 T of 113.000 fr. gerookte sprot, 3 T of 110.000 fr. gerookte makreel, 824 T of 19.463.000 fr. bewerkte kabeljauw, stokvis en klipvis (Kongo-Kinshasa 488 T, Ceylon 254 T, Kongo-Brazza 48 T, Frankrijk 22 T, Gaboen 6 T) en 13 T of 717.000 fr. andere bewerkte vis (West-Duitsland 11 T, Italië 2 T).

C. Schaal- en weekdieren

6 T of 529.000 fr. schaal- en weekdieren (7 T en 631.000 fr. in februari 1967) gingen naar het buitenland, w.v. 1 T of 52.000 fr. ongepelde garnalen, 1 T of 151.000 fr. gepelde garnalen, 1 T of 18.000 fr. mosselen en 3 T of 307.000 fr. overige schaal- en weekdieren.

D. Viskonserven

15 T of 725.000 fr. viskonserven (30 T en 1.057.000 fr. in februari 1967) werden verkocht aan Frankrijk (7 T), West-Duitsland (4 T), Nederland (2 T) en Kongo-Kinshasa (1 T).

E. Konserven van schaal- en weekdieren

De uitvoer van conserven van schaal- en weekdieren bedroeg 5 T of 860.000 fr. (2 T of 182.000 fr. in februari 1967). Nederland (4 T) en Zwitserland (1 T) waren de voornaamste afnemers.

Uw PUBLICITEIT
in „HET VISSERIJBLAD”

wordt door

DUIZENDEN
GELEZEN

De aanvoer van visserijprodukten in JUNI 1968

SOORTEN	JUNI 1967			JUNI 1968		
	Hoeveelheid kg.	Waarde fr.	Gem. pr. fr./kg.	Hoeveelheid kg.	Waarde fr.	Gem. pr. fr./kg.
SOORTEN						
1. Bodemvis						
IJlandse kabeljauw	196.172	1.589.865	8,10	304.737	1.938.150	6,36
Andere kabeljauw	744.379	5.954.261	7,99	1.352.101	9.765.363	7,22
IJlandse schelvis	28.435	347.805	12,23	74.659	558.545	7,48
Andere schelvis	28.947	241.700	8,34	37.384	255.880	6,84
Koolvis	130.195	1.012.660	7,77	184.995	1.251.398	6,76
Wijting	154.547	962.041	6,22	159.771	1.070.010	6,70
Schol	562.969	3.686.188	6,54	371.088	2.696.001	7,27
Tong	383.121	18.834.058	49,15	382.350	18.711.500	48,94
Rode zeebaars	94.087	957.997	10,18	133.569	1.353.440	10,13
Roggen	151.418	2.146.995	14,18	160.419	2.585.628	16,12
Overige	455.686	6.707.045	14,72	617.972	9.672.375	15,65
Totaal	2.929.956	42.440.615	14,48	3.779.045	49.858.290	13,19
1. Pelagische vis						
Haring	—	—	—	niet voorhanden		
Makreel	1.910	10.800	5,65			
Sprots	—	—	—			
Overige	309	7.565	24,48			
Totaal	2.219	18.365	8,27	9.495	47.965	5,05
3. Schaal- en weekdieren						
Garnalen	65.146	3.376.726	51,83	62.073	4.449.965	71,69
Noorse kreeft	86.435	2.855.880	33,04	64.421	2.989.560	46,41
Overige	40.876	365.110	8,93	32.005	314.604	9,83
Totaal	192.457	6.597.716	43,28	158.499	7.754.129	48,92
ALGEMEEN TOTAAL	3.124.632	49.056.696	15,69	3.947.039	57.660.384	14,61

De aanvoer van visserijprodukten in JULI 1968

SOORTEN	JULI 1967			JULI 1968		
	Hoeveelheid kg.	Waarde fr.	Gem. pr. fr./kg.	Hoeveelheid kg.	Waarde fr.	Gem. pr. fr./kg.
1. Bodemvis						
IJlandse kabeljauw	247.241	1.613.710	6,52	552.065	3.396.300	6,15
Andere kabeljauw	952.055	5.987.960	6,28	1.379.319	8.351.591	6,05
IJlandse schelvis	47.631	372.770	7,82	63.140	529.145	8,38
Andere schelvis	83.460	376.240	6,90	58.702	392.730	6,69
Koolvis	241.411	1.049.320	7,66	236.943	1.893.690	7,99
Wijting	209.262	982.068	4,69	171.771	1.005.646	5,85
Schol	435.964	3.002.562	6,88	340.850	3.094.127	9,08
Tong	325.327	15.562.641	47,83	321.759	19.346.915	60,13
Rode zeebaars	247.260	1.713.530	6,93	449.537	3.500.795	7,79
Roggen	137.682	1.755.102	12,74	148.283	2.401.184	16,19
Overige	565.743	7.192.548	12,71	535.336	9.611.728	17,95
TOTAAL	3.493.036	40.608.451	11,62	4.257.705	53.523.851	12,57
2. Pelagische vis						
Haring	122.150	603.475	4,94	21.000	232.721	11,08
Makreel	46.212	225.278	4,87	niet voorhanden		
Sprot	—	—	—	niet voorhanden		
Overige	225	10.381	46,13	niet voorhanden		
TOTAAL	168.587	839.134	4,97	36.250	317.081	8,75
3. Schaal- en Weekdieren						
Garnalen	185.367	7.556.895	40,76	87.382	5.957.339	68,18
Noorse kreeft	115.107	4.924.000	42,77	84.032	4.492.060	53,46
Overige	26.374	294.659	11,17	37.730	484.412	12,84
TOTAAL	326.848	12.775.554	39,08	209.144	10.933.811	52,28
ALGEMEEN TOTAAL	3.988.471	54.223.139	13,59	4.503.099	64.774.743	14,38

Voorlopige cijfers

PRAKTISEREN

NIEUW (1)

De bekende rederij Nord-Pêcheries uit het naburige Boulogne laat in Polen, achter het ijzeren gordijn, twee hektrawlers bouwen. Op dezelfde werf in Gdynia werden gedurende de laatste jaren een dozijn treilers van hetzelfde type gebouwd, die nu in verscheidene westerse havens in gebruik zijn. De bouw van de twee toekomstige Franse treilers werd begin van dit jaar aangevangen. Deze schepen zullen vissen in de Atlantische Oceaan en in de Noordzee. Hun vangst zullen ze kunnen vervoeren in afgekoelde ruimten van -4° C. Er wordt voorzien in een latere toepassing van diepvries, daartoe werd de isolering opgevat voor -20° C.

De voornaamste eigenschappen van het schip: grootste lengte 59 meter, breedte 11,60 m., holte 6,65, diepgang 4,25 m., tonnage 375 ton, bemanning 21 koppen, reisduur 25 dagen.

Het schip wordt uitgerust met een niet omkeerbare MAN-dieselmotor van 1.700 P.K. à 500 toeren per minuut. Vaart 14 mijl. Deze voortstuwingsinstallatie zal kunnen worden bediend vanaf de brug en vanuit een tegen het geluid geïsoleerde kabine in de machinekamer. Een totale nieuwigheid is de volledige automatie van de machinekamer die dus geen aanwezigheid van personeel meer vergt. De schepen worden binnenkort, vermoedelijk begin volgend jaar, geleverd.

GORDIJN

Wij zijn altijd een beetje verbaasd als we dergelijke dingen lezen. Niet dat men ginder, achter het ijzeren gordijn, ook schepen kan bouwen, natuurlijk kan men dat daar wél en ongetwijfeld even goed als hier, maar wij zijn steeds verwonderd dat het mogelijk is schepen te laten bouwen, bestellingen te doen in deze (zogezegde) afgegrensdde landen. Op alle manieren leren wij iedere dag dat er een ondoordringbare schutting staat tussen ons en die andere wereld. Een scherm waarachter een volk een gekortverlukt bestaan leeft en die ons definitief van elkander scheidt. Wij zijn (geliberaliseerde) democraten. Zij zijn gevreesde kommunisten (Stalinistisch of gewoon socialistisch. Persoonlijk zijn wij imperialistisch getint... maar dat is wat anders). Diametraal staan we tegenover elkaar. Dit beroert ons diep. Vertikale of horizontale verdeling van de maatschappij, never mind.

Maar wat ons beroert, diep beroert, is de vaststelling dat ondanks prikkeldraad en slagbomen, ijzeren en wollen gordijnen, koude en hete oorlogen, vrees en angst, er toch maar druk wordt besteld en (vriendschappelijk) onderhandeld tussen bepaalde (begunstigde) groepen of personen buiten ons gezichtsveld.

Geen gordijnen, noch ijzeren, noch satijnen voor hen. Ze kruipen eronder of vliegen er boven. Wij vermoeden sterk dat er achter onze (smalle) rug en boven ons (achterlijke hoofd, veel dingen gebeuren waarvan we liefst onwetend worden gehouden.

We zijn immer onthutst als we op een gegeven ogenblik het kleine (of grote) verschil vaststellen tussen woord en daad, tussen theorie en praktijk, tussen wat we mogen weten en dat waarvan we moeten dom worden gehouden.

Je moest daar maar eens op letten.

We geloven toch dat er in onze (enge) wereld veel, heel veel plattebroodjes worden gebakken en Franse komplimenten verkocht. Dat beroert ons diep.

REDDEN (1)

Wat wij zelf al eens denken en niet immer (durven) uitspreken, wordt dikwijls door anderen in 't lang en in 't breed onder de (ontstelde) blikken van de (visserijbladen) lezende mensen geworpen.

Ons lijfblad raadde (eens te meer) onze (niet zo snuggere) gedachten en was ons (eens te meer) voor bij de berichtgeving. Er bestaat geen twijfel over, zegt het blad, dat de opleiding der bemanningen in de «overlevingstechniek» de veiligheid ter zee, het gebruik der reddingsmiddelen, neiging hebben, verwaarloosd te worden aan boord van vissersvaartuigen. Men doet weinig of geen oefeningen met de boot, brandoefeningen, enz. op zee, al vermelden de verslagen uit de scheepsdagboeken deze wel...

REDDEN (2)

Er zou veel meer kunnen gedaan worden om de schippers te verplichten oefeningen uit te voeren zoals b.v.b. vóór het vertrek. Een voorstel strekkende tot het nagaan der veiligheidsinstallaties bij de aanvang van elke reis moet zeker en vast in overweging worden genomen. Deze verificatie zou moeten verricht worden aan de hand van een behoorlijke lijst van de gehele veiligheids- en overlevings-uitrusting aan boord zoals: boten en lanceer-inrichting, vloten en bijhorigheden, redding Gordels, brandblustoestellen en pomp-installaties. In feite een soort checklist zoals deze in gebruik is bij het vliegwezen. Veelvuldige herhaling van een

handeling verwekt terzelfdertijd misprijzen, daarom zou dergelijk toezicht gedaan kunnen worden door scheepvaartinspektors.

Hieraan moet evenwel onmiddellijk worden toegevoegd dat de onderlinge verzekeringsmaatschappijen der reders regelmatig en nauwgezet onder-richtingen verstrekken over het gebruik van reddingsmiddelen, zelfs aan de hand van filmvoorstellingen.

REDDEN (3)

De reddingsuitrusting aan boord van schepen kan bovendien grondig verschillen naargelang de streken waarin zij varen of vissen. Zo moet bijzondere zorg worden besteed aan de keuze van het reddingsmateriaal voor treilers die gewoonlijk onder de noordelijke weersomstandigheden hun bedrijvigheid uitoefenen: met sneeuw, ijs, koude stormwinden, zeer lage temperaturen én van lucht én van water.

De reddingsboten zijn verplichtend op alle schepen, dat vindt eenieder nu wel normaal maar de ervaring heeft ondertussen aangetoond dat ze zelden worden gebruikt bij schipbreuken in de noordelijke wateren. (Wij weten bij ervaring dat ze wel altijd gebruikt worden om de groenten, de aardappelen en het bier op te bergen. Nog niet zo heel lang geleden en, we geven grif toe dat het met die openklappende deksels wel handige bergplaatsen zijn voor kok en kapitein).

REDDEN (4)

Het blijkt heel dikwijls onmogelijk boten in het water te krijgen bij schipbreuk en ze zijn weinig gemakkelijk en gerieflijk om te behandelen. Ze werden stilaan vervangen of aangevuld door de moderne opblaasbare vloten die al veel mensenlevens hebben gered en tegenwoordig door alle schepen worden meegevoerd. Zij hebben een opblaasbaar dak om beschutting te bieden tegen weer en wind en zee (toch tenminste wat het buiswater aangaat). Bovendien bevatten zij een aanzienlijke verzameling overlevingsmateriaal zoals een noodzender, vuurpijlen, voedsel, drinkwater e.d.m. Het is nu duidelijk dat veel mensenlevens kunnen gered worden indien het schip is uitgerust met behoorlijke vloten die in goede staat van gebruik worden gehouden.

REDDEN (5)

Enige kritiek werd uitgebracht over de reglementaire redding Gordels tengevolge van verdrinkingen waarbij de drenkelingen aangetroffen werden met het hoofd naar beneden. Hetzelfde geldt soms voor opblaasbare vloten die wel eens „onderste boven” opblazen. Men beschikt evenwel beslist over geperfectioneerde redding Gordels van het opblaasbare soort en deze bezitten talrijke voordelen vooropgesteld dat ze worden onderhouden.

Men prijst de lichtgevende verf voor redding Gordels en zij zouden wel te verstaan van een flikkerlicht moeten voorzien zijn om de redders te leiden.

Een der meest dringende noodwendigheden voor de overleving is vermoedelijk een warme kledij van een behoorlijk model om de lichaamstemperatuur op peil te houden en handen en voeten te beschutten. Dit omvat ook het drooghouden zoveel als mogelijk. Daartoe moet de kledij dan waterdicht zijn. De vloten en boten moeten drooggehouden worden zelfs indien er voortdurend moet worden gehoosd.

Men heeft ook signalen en nood-boeien aangeprezen die een bepaalde waarde kunnen hebben maar die totnogtoe niet verplichtend zijn.

NIEUW (2)

Voor de eerste keer werd in Nederland een „seinevisser” gebouwd met een vistank. Het schip is bestemd voor een Engelse rederij. De seinevisserij neemt een grotere uitbreiding aan in dit land. Het vaartuig kan door eigen middelen laden en lossen. Daartoe is het voorzien van een vispomp die opgesteld is op het dek. De vistank werd in het visruim geplaatst en is helemaal gelast. De tank is langs buiten geïsoleerd en is verdeeld in 6 vakken met een volledige inhoud van 132 kubieke meter.

Het zeewater waarmee de tank gevuld wordt kan worden afgekoeld tot 0 graden C. daartoe is een vergaarbak-verdamper op het dek voorzien. Zodra het zeewater langs boven in de vistank wordt weggetrokken wordt het weggestuurd door de verdamper onder de vorm van afgekoeld zeewater die de tank langs onder binnendringt.

De vis wordt uit het (seine)-net opgezogen langs zij van het schip door de vispomp en vervoerd door een rubberen buis in een filter, vervolgens in de tank bij middel van gaten.

Dit schip meet 38 meter lengte, breedte 7,20 m., holte 4,01 m., diepgang 3,91 m, tonnemaat 247 brutoton, vaart 12 mijl. Het net wordt mekanisch afgeschoten op dek.

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.

De ongunstige weersomstandigheden hebben ongetwijfeld hun stempeel gedrukt op de voorbismarktweek. De aanvoer was zeer gering en de vraag uit het buitenland blijkbaar nogal groot. Vandaar vanaf maandag sterk oplopende prijzen waardoor de resultaten vaak ver boven het verwachte uitstegen. Immers, wanneer 100 bennen gul verkocht worden tegen 700 fr. per ben in plaats van tegen 350 fr., geeft dat alleen reeds een verschil in meer van 35.000 fr. Wanneer dan de Noordvangsten bestaan uit 400 bennen en meer van die gullen,

weersomstandigheden. Einde vorige week was er nog een normale aanvoer en licht teruglopende prijzen. De vangsten waren toen weer erg ruim, zodat mooie dagresultaten bereikt werden. Zaterdag echter viel de aanvoer reeds terug naar 159 kilo en werden weer prijzen genoteerd boven de 70 fr. per kg.

De totale aanvoer bestond uit: 12.410 B. vis, 6.300 kg. tong en 2.700 kg. kreeft. De 33 schepen die kwamen verkopen, bereikten een totale opbrengst van 8.903.076 fr.

RUIMER EN DUURDER VERKOCHTE IJSLANDSE VANGSTEN

Een vijftal IJslanders zorgden voor 4.850 bennen vis en 2.700 kg. kreeftjes. Kreeft die verder aan behoorlijke prijzen werden verkocht en van 880 naar 1.480 fr. kregen. Zeer veel rode zeebaars en ook grote partijen gul. Deze beide vissoorten, de meest gebrachte van allemaal, werden vlot verkocht. Gullen dankten hun goede prijzen aan de belangstelling die d uitvoerders er voor betoonden, terwijl rode zeebaars vlot werd verkocht dank zij de algemene visschaarste. Schelvis van IJsland was deze week nergens te bekomen en ook wijting hebben we van IJsland niet gezien. Leng kreeg hogere prijzen dan verleden week met de blauwe sortering tot 860 fr. en de witte leng tot 600 fr. per ben. Ook zeewolf kreeg hoge

leszins een uitkomst geweest voor onze middenslagvisserij. Woensdag werden de kleine gullen goedkoper verkocht, toch nog tot 620 fr. per ben.

DUURDER TONGEN

Voor de tongvissers was het een gunstige week in die zin dat de verschillende sorteringen duurder verkocht werden dan tijdens de voorgaande weken. Nu het sechte weer schijnt aan te houden, zou het volgende week nog wel wat duurder kunnen worden. Ondertussen stegen de middensoorten tot 90 fr. per kg. en zelfs erboven. De lappen en de grote tongen kregen van 66 naar 80 fr. en de kleine tongen varieerden van 67 naar 91 fr. per kg. Tarbot was eveneens zeer duur en kreeg van 95 naar 115 fr., dit wat de grote sortering betreft. Platvis is uiterst schaars geweest. De prijs is dan ook gestegen tot boven de 20 fr. per kg., wijl platvis rond de 10 fr. kregen. De Kanaalschepen welke op tong visten, hebben het niet slecht gedaan en konden bovendien gevarieerde bijvangsten in de afslag brengen. Staartvis haalde van 60 tot 65 fr. en rog van 16 naar 27. Wijting kon tot 12 fr. noteren, terwijl hondshaai een matige prijs kreeg, in vergelijking met de meeste andere soorten en rond de 10 fr. noteerde.

WEINIG WESTSCHEPEN

De grootste Westaanvoer kregen we tijdens de afgelopen week op de woensdagmarkt. De meeste schepen zullen hun reis dus verlengen tot de volgende week, dit als gevolg van de minder gunstige weersomstandigheden. Voor de verschillende van deze visgrond aangevoerde soorten, werden ondertussen meer dan gewone prijzen betaald, zodat soms nogal kleine vangsten toch nog iets opleverden. Gul, rog

Werkgroep zal zeevisserijproblemen onderzoeken

De Belgische zeevisserij maakt sedert geruime tijd een bijzonder moeilijke periode door. Veel en complexe problemen bezorgen onze reders een uitbating die, voorzichtig uitgedrukt, op het randje af is.

In een schrijven aan de Minister van Landbouw trok volksvertegenwoordiger Dries Claeys hierop de aandacht van eerstgenoemde. In antwoord hierop liet minister Héger aan Dries Claeys weten dat de moeilijke periode, welke onze zeevisserij doorworstelt zeker aan zijn aandacht niet is ontsnapt. Terzake werd dan ook 'n werkgroep opgericht, bestaande uit afgevaardigden van de beroepsmiddelen en de administratie. Deze commissie zal binnenkort bijeengeroepen worden, om de problemen welke zich in de visserij stellen, grondig te onderzoeken.

BERICHT AAN DE HANDELAARS

Langs deze weg om wordt de aandacht van de belanghebbenden gevestigd dat de staatspakketboten momenteel geen vracht kunnen verschepen, dit wegens een uitgebroken staking van de havenarbeiders van Dover.

De belanghebbenden zullen op de hoogte gehouden worden wanneer de toestand genormaliseerd zal zijn.

TE KOOP

Compleet bokkenstelsel voor kleine visserij. In nieuwe staat Aan voordelige prijs. Schrijven bureelblad onder nr 6230V



Doet zoals deze gelukkige reder. Schenk Uw vertrouwen aan de Scheepswerven van LANGERBRUGGE

Rodenhulze Gent 2
Tel. (09) 78 04 01

Voortdurend schepen in aanbouw

MEER TREKKRACHT

MEER SNELHEID

(5723V)

dan ligt het voor de hand dat er deze keer zeer hoge resultaten werden geboekt. Een vijftal schepen bleven zelfs boven de 300.000 fr. De IJslanders hebben eveneens prachtige resultaten kunnen bijeenkrijgen met de 915.000 fr. van de O.316 op de dinsdagmarkt als hoogste cijfer. Westvis is er uiteraard weinig geweest. Daarvoor was het weer te slecht. Ook Kanaalschepen hebben we in zeer beperkte mate gezien, waardoor alle kanaalsoorten meteen topprijzen haalden en er ook voor die schepen zeer goede cijfers bereikt werden. Voor de Z.499 werd het zelfs het beste resultaat sedert het schip in de vaart is gekomen: 396.000 fr.

De Noordzeeschepen mogen evenmin klagen en het zal al wel een hele tijd geleden zijn, dat van die visgrond nog opbrengsten van meer dan een half miljoen werden genoteerd.

De duurste verkochte soorten, rekening houdend met de omvang van hun aanvoer, waren ongetwijfeld de gullen. Verder kreeg ook rode zeebaars een zeer behoorlijke prijs. Deze beide soorten, (ongeveer 3/4 van de totale aanvoer), gingen zeer vlot van de hand en dat is dan wel te wijten aan de uitvoermogelijkheden. Haaien hebben het iets beter gedaan dan verleden week en stegen dinsdag reeds naar 720 fr. per ben. Steenschol kreeg weer tot 40 fr., tarbot steeg tot 115 fr. per kg. en keilrog kreeg maandag ruim 30 fr. per kg. Wijting en platjes dienden zeker niet te worden opgevangen. De prijs steeg ook voor deze soorten tot boven de middelmaat.

De kabeljauwprijs steeg nog eens tot 24 fr. per kg. Voor staartvis werd dinsdag steeds meer dan 60 fr. betaald. De tongen zijn in feite nog minst in prijs gestegen, aangezien er nog sortering te koop waren aan 66 fr. per kg. De duurste en werkelijk zeer schaarse sorteringen kregen tot 90 fr. en meer en dinsdag 98 fr.

De kustvisserij heeft natuurlijk eveneens geleden onder de slechte

MET EEN VASTE- OF VERSTELBARE

Zaltbommelschroef

prijzen, oplopend zelfs tot 1.150 fr. per ben. Koolvis was daarentegen eerder goedkoper dan verleden week en zakte zelfs onder de 10 fr. per kg. Hondstong en Schotse schol werden duur verkocht met Schotse schol zelfs tot 21 fr. per kilo.

Dank zij de hogere prijzen en de doorgaans grotere vangsten, werden er aanzienlijk hogere opbrengsten bereikt waarbij de laagste nog 444.000 fr. bedroeg.

GULLEN WEER VEEL DUURDER

Minder Noordschepen dan verwacht; enkelen daarenboven met kleine vangsten. Enkele schepen gingen in Engeland verkopen, waar de vis ook wel goed verkocht werd maar waar de prijzen toch moeilijk met deze van Oostende zullen hebben kunnen wedijveren. De kleine gul steeg maandag immers tot 760 fr. per ben, terwijl de gemiddelde prijs van deze Noordvangsten rond de 15 fr. lag. Meteen werden er na betrekkelijk korte reizen zeer renderende resultaten geboekt, waarbij enkele schepen zelfs boven de 350.000 fr. De schepen welke op de Noord visten, kunnen dit seizoen eigenlijk helemaal niet klagen want al werd er dan niet elke week 700 fr. per ben gemiddeld betaald, een gemiddelde van 400 fr. is zeker ook niet te versmaden. Vergeten we niet dat deze vangsten zeer veel kleine vis bevatten en dat voor die heel kleine gullen een paar jaren terug, helemaal geen belangstelling bestond. Die gullenvisserij is dus al-

VAN VOORDEN

Zaltbommel n.v.

(5723V)

en wijting waren hier de meest gebrachte soorten Wijting in beperkte mate.

RUIMERE NOORDZEEVANGSTEN

Een drietal Noordschepen. Eén daarvan verkocht vorige week eveneens. Kabeljauw, gul, haai en totten waren de meest gebrachte soorten. Stijgende prijzen voor kabeljauw die tot 24 fr. noteerde. De schelvisprijzen waren eveneens aanzienlijk beter dan verleden week, terwijl ook haai duurder werd verkocht. Toch nogal sterk dalende haaiprijzen op de woensdagmarkt, niettegenstaande de aanvoer dinsdag klein was.

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

MARKTOVERZICHT TE ZEEBRUGGE

MAANDAGMARKT

De ramvoer op deze eerste verkoopdag was vrij gering. Platvis, ronde vis en rogsoorten werden in zeer geringe mate gelost.

Alhoewel zeer weinig tongen werden aangeboden, toch waren de prijzen van verschillende soorten niet zo bijzonder hoog, voor de grot van 64 tot 73 fr. voor de schone kleine en kleine van 80 tot 81 en de kleinste slag van 61 tot 81 fr. de gemiddelde behaalde 75,60 fr.

De tarbot en grietsoorten waren zoals gebruikelijk renderend in prijs.

De platvissoorten waren eveneens vrij goed in afname voor de grote en middenslag werd van 9 tot 13 fr. betaald voor de derde slag werd van 13 tot 17 fr. geboekt, de overige soorten waren eveneens vlot in afname.

Roggevis was er zeer weinig, de afnameprijzen waren dan ook aan de hoge kant, tussen de verschillende sorteringen was er weinig verschil in prijs, want zelfs de kleine gulsoorten brachten 12 fr. op.

Wijtingsoorten waren eveneens vrij goed in prijs van 9 tot 12 voor de grote en de kleinere soorten. Voor de andere ronde vis zoals robaards, zeehaaien en zeehonden was de afname eveneens zeer goed. Slechts een drietal vaartuigen met roggevis behaalden voor de verschillende soorten goede prijzen, voor de grote soorten van 17 tot 22 en de kleinere van 11 tot 16 fr. De opbrengsten van 76.100 voor de Z.533 tot 101.480 voor de Z.562 en van 27.300 voor de Z.465 tot 118.350 voor de Z.581.

DINSDAGMARKT

Opnieuw zeer weinig vaartuigen aan de afslag hetgeen een prijsstijging teweeg bracht van alle vissoorten.

De 5250 kgr tongsoorten waren in prijs gestegen voor de grotere soorten van 69 tot 83 fr. de middenslagsortering bekwam van 85 tot 97 en de kleinste slag van 70 tot 88 fr.

De gemiddelde prijs bedroeg 82,27 fr. het kgr.

De tarbotsoorten en de grietsoorten waren in trek de aanvoer beperkte zich tot een zeer kleine hoeveelheid. Voor de platvissoorten welke zeer goed vertegenwoordigd waren in verhouding met de overige soorten waren de prijzen zeer hoog opgelopen. Voor de grote platvis van 10 tot 14 fr. voor de kleinere soorten van 10 tot 15 fr. De gulsoorten vooral aangevoerd door de Z.582 van de Noord waren renderend in prijs zodat de opbrengst 205.020 fr. bedroeg in 7 zee-nachten.

De wijtingsoorten hadden eveneens topprijzen van 14 tot 16 fr. voor de grote en kleine soorten.

De overige ronde vissoorten haalden eveneens vrij hoge prijzen, vooral de haaien, zeehonden en robaards.

De roggevissoorten waren eveneens goed in afname spijtig wordt deze vissoort praktisch niet meer aangevoerd te Zeebrugge.

De Z.526 «Venus» van reder L. Neyts met schipper L. Martony bracht voor zijn maiden-trip 280.720 fr. op van de Noord Daarvoor werd ongeveer 2000 kgr tongen gelost en een honderdtal B vis. Een goede start mag dit in elk geval genoemd worden.

De overige opbrengsten van 135.570 voor de Z.444 tot 162.710 voor de Z.405.

De kreeftjes brachten van 1260 tot

1640 fr. op voor de grote en van 870 tot 900 fr. voor de grotere.

WOENSDAGMARKT

Slechts 8 vaartuigen voor de voor-naamste verkoopdag van de week de variatie was er maar de hoeveelheid ontbrak.

De kreeftjes werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen 1580 en 1560 voor de grote en van 950 tot 980 voor de kleine.

De 6211 kgr tongen werden afgenomen aan prijzen die schommelden tussen de 69 en de 80 fr. voor de grote en van 89 tot 102 voor de middenslag, de kleinere soorten TP en slips brachten van 76 tot 89 fr. op de gemiddelde prijs bedroeg 81,33 fr.

Tarbot en grietsoorten waren nog in prijs verhoogd tot 109 voor de voor de tarbot en tot 80 fr. voor de grietien.

Platvisaanvoer was er praktisch niet, zodat de prijzen opnieuw renderend uitvielen, voor de grotere soorten van 13 tot 18 fr. de middenslagsoorten van 18 tot 22 fr. en de kleinere soorten bekwamen van 8 tot 16 fr.

Voor de roggevissoorten waren de prijzen eveneens vlot in de afname de grotere soorten bekwamen van 20 tot 24 fr. de kleinere soorten van 10 tot 19 fr.

De besommingen van 69.130 voor de Z.503 tot 126.040 voor de 603 en van 153.210 voor de Z.600 tot 221.170 voor de Z.108. De Z.549 van de kreeftenput bracht 114.010 fr. op

VISTRANSPORT DOOR N.M.B.S. VANUIT OOSTENDSE VISMIJN IN NIET ISOTHERME WAGONS

PROTEST DOOR DE PROPAGANDAVERENIGING

De vis — een bij uitstek bederfelijke waar — vereist gedurende het ganse behandelingsproces, gaande van het wegzetten in het visruim tot het tentoonstellen aan de verbruiker, een optimale zorg. Maatregelen worden uitgedacht en uitgevaardigd om de kwaliteit van de vangst zoveel mogelijk in stand te houden opdat de konsument in de meest gunstige voorwaarden een visshotel op het menu zou kunnen plaatsen.

In deze distributieketen speelt het transport van de vis een zeer belangrijke rol, en wel in de eerste plaats door het feit dat de koudeketen in stand dient gehouden te worden. Hetgeen wij deze week evenwel hebben moeten vaststellen is wel bijzonder betreurenswaardig. Inderdaad is het zo dat de vistransporttrein, vertrekkende vanuit Costende-Vismijn, en die moet instaan voor de distributie in het

binnenland, vier NIET-ISOTHERME wagons, omvatte, nl. de vier eerste. Betreurenswaardig inderdaad omdat het merendeel van de vishandelaars-verzenders grote zorg wijden aan de verkochte waar, met het oog op een perfecte bediening van hun cliënteel.

Als wij dan echter zien dat er door de N.M.B.S. op een dergelijke zorgeloze manier omgesprongen wordt met de hen toevertrouwde zendingen, vragen wij ons af waartoe al de inspanningen, strekkende tot een verhoging van het nationaal visverbruik, dienen.

Wij konden vernemen dat ook de Propagandavereniging voor meer Visverbruik tegen deze toestand klacht heeft ingediend bij de N.M.B.S. en o.m. gewezen heeft op de vele inspanningen en publicitaire acties welke gevoerd worden door dit organisme, met het oog op het opvoeren van het visverbruik.

VEILIGHEID AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN

Nog het verzoek van volksvertegenwoordiger

Dries Claeys

Vorige week meldden wij dat in een nota, gericht aan de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, volksvertegenwoordiger Dries Claeys een aantal overheidsmaatregelen heeft bepleit welke er zouden kunnen toe bijdragen ongevallen, rampen en verlies aan mensenlevens te voorkomen.

De heer Dries Claeys wijst er ons evenwel op, dat daar waar gesproken werd over Via Secura een verkeerde interpretatie aan zijn toekomst werd gegeven, hetgeen wij dan ook meteen rechtzetten.

Inderdaad heeft volksvertegenwoordiger Dries Claeys niet voorgesteld dat Via Secura de veiligheid in de zeevisserij zou aanpakken.

Uiteraard beklemtoont hij dat 'n stelselmatige actie in de visserij gewent is.

Welnu, luidt dan het betoog, niemand zou durven beweren dat de actie voor veilig verkeer op de baan een overbodige luxe is of dat het geld hieraan door Via Secura besteed weggesmeten geld is. Waaruit dan terecht wordt besloten dat, als de actie van Via Secura gewettigd is en deze van de veiligheidsinstelling evenzeer, dan is het tijd dat men ook eens begint te denken aan een speciale actie voor de veiligheid in de zeevisserij.

Wie een dergelijke actie zou moeten voeren is uit te maken door een speciale werkgroep die zo spoedig mogelijk in het leven zou moeten worden geroepen om het probleem te onderzoeken en voorstellen aan de bevoegde overheid terzake te doen.

Tot daar deze terechtzetting en meteen de verduidelijking van een door Dries Claeys aan de orde gebracht probleem.

Zoals vorige week gemeld, komen wij op een en ander uitvoerig terug.

MODERNE VISWINKEL GEOPEND TE OOSTENDE

„We zijn steeds verheugd aanwezig te mogen zijn op een opening van een nieuwe handelszaak, vooral wanneer het om een moderne viswinkel gaat !” zei schepen Felix tijdens zijn toespraak ter gelegenheid van de opening van de nieuwe viswinkel „Corry” aan de Gerststraat 145, te Oostende. De schepen had gelijk wanneer hij zei „een moderne viswinkel, want de h. en mevr. Roger Cuffez-Demaerel hebben hun beste oentje voorgezet zodat „Vishandel Corry” een uitstekende aanwinst is voor de dichtbevolkte wijk St.-Jan.

Op de officiële opening die dinsdagavond plaats had waren heel wat bekenden uit de wereld van het „visje” aanwezig en de h. Roger Cuffez ontpopte zich als een uitstekend gastheer, die kwistig lekkere drankjes ronddeelde.

We zijn ervan overtuigd dat de h. en mevr. Roger Cuffez-Demaerel, omringd door zoon Ronny en dochter Lucienne en Mireille, uitstekende zaken zullen doen in hun nieuwe vishandel en wensen hen veel geluk !

N.705 „LILIANE” WELDRA IN BEDRIJF

De treiler N.705 «Liliane» welke op de Scheepswerven van Langerbrugge gebouwd werd voor rekening van reder Kusters Theophil uit Nieuwpoort, zal eerlang in bedrijf genomen worden. Naar wij konden vernemen zou deze prachtige eenheid zaterdag as. de thuishaven aandoen. De doopplechtigheid van de «Liliane» zal dan volgende week woensdag plaatsgrijpen.

BERICHT

Van 1 oktober a.s. is er geen garnaalverkoop meer op de zaterdagen.

Algemene vergadering VIBOZEE

Alle leden van de Visgroot-handelaarsbond van Zeebrugge worden verwacht op de algemene vergadering die doorgaat op vrijdag 27 sept. e.k. te 18 u. in de vergaderzaal van de stedelijke vismijn te Zeebrugge. De dagorde vermeldt volgende belangrijke aangelegenheden : sorteren der vis (tongen vooral), verkoop minderwaardige vis, verkoop garnaalvis, maximum gewicht in garnaalmanden, vaten visafval, reclamefolders en allerlei.

Ontruimen gronden TE ZEEBRUGGE

Het Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust, deelt het Vismijnbestuur mede dat de aanneming tot het herstellen van de wegenis met inbegrip van de aanleg van parkeerterreinen ten oosten van de vismijn, tijdens de maand oktober zal aanvangen. Daarom is het nodig dat het visersmateriaal dat zich aldaar bevindt, kortelings zou verwijderd worden. Gevraagd wordt het terrein aldaar vóór 15 oktober e.k. te ontruimen.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort	
	22-9-1968	22-9-1968	23-9-1968	23-9-1968	24-9-1968	24-9-1968	22-9-1968	24-9-1968	22-9-1968	24-9-1968
Tong groot (1 à 2 st/kg)	67.—77.—	64.—70.—	66.60-80.40	69.—74.—	67.—73.60	69.—72.—	70.—	73.—		
bloks (3 st/kg)	80.—81.—	70.—73.—	80.80-81.80	73.—83.—	81.80-84.90	78.—80.—	78.—93.—	84.—		
schone kleine (5 st/kg)	88.—93.—	80.—84.—	90.—92.20	85.—96.—	91.—	89.—96.—	87.—100.0	100.0—		
fruits (4 st/kg)	90.—93.—	81.—88.—	86.—87.60	89.—97.—	79.—	89.—100.0	88.—99.—	91.—97.—		
kline (6 st/kg)	66.40-81.—	76.—81.—	74.—	80.—88.—	69.—	79.—89.—	79.—84.—	84.—		
slips (alleen zeebr.)		61.—65.—		70.—77.—		76.—78.—	110.0—	110.0—		
Tarbot groot (1-2-3)	95.—	85.—93.—	103.0-115.0	98.—103.0	110.0—	100.0-109.0	95.—	95.—		
middel (1-2-3)	79.—	51.—71.—	93.—98.—	58.—78.—		59.—80.—	70.—	60.—		
klein (1-2-3)		39.—45.—	48.80-66.—	39.—50.—		40.—50.—	65.—	65.—		
Griet groot (1-2-3)		45.—56.—		50.—63.—		60.—78.—				
middel (1-2-3))		33.—41.—		40.—48.—		40.—50.—				
klein (1-2-3)							22.—	17.—		
Schol (plad.) (1-2-3)	13.20—	9.—12.—	20.—	10.—14.—	22.—	14.—18.—	24.—	22.—		
Gr. iek (1-2-3)	14.40—	11.—13.—	20.—	10.—13.—	21.60—	13.—17.—	12.—16.—	8.—14.—		
kl. iek (middenplad) (1)	17.80—	13.—17.—	19.80—	14.—20.—	22.—	18.—22.—				
Iek 3e sl. (deelvis) (1-2)	17.60-18.—	11.—12.—	20.40—	11.—15.—	22.—	22.—16.—				
platjes (meyres) (1-2)	4.80-10.—	7.—8.—	7.60-15.—	10.—12.—	9.80-11.—	8.—14.—				
Schelvis groot (1-2))	20.—				26.—					
klein (1-2)	17.—19.—				20.—23.—					
middel (1)	6.—16.40		10.—23.—		16.40-18.—					
Heek groot (1)	52.80—									
Middel (1)	46.—									
klein (1)	34.—									
Rog (1)	14.40-23.40		16.—27.—		14.40-27.60					
Keilrog (1-2-3)	26.—31.40		16.—27.—		29.—		16.—21.—	18.—		
Rog (2-3)		19.—21.—		20.—23.—		22.—24.—	15.—18.—	16.—		
Tilten (2-3)		17.—19.—		18.—21.—		18.—22.—	18.—	16.—		
Scherpstaart (2-3)		17.—22.—		18.—20.—		20.—22.—	15.—	14.—		
Halve mans (2-3)		16.—17.—		16.—18.—		17.—20.—				
Teelt (2)		14.—15.—		15.—17.—		14.—16.—				
Katrog (2)		11.—12.—		10.—14.—		10.—11.—	25.—	25.—29.—		
Kabeljauw (1-2-3)	15.—20.—	16.—19.—	15.—24.—	20.—25.—	18.—27.80	20.—23.—	14.—22.—	12.—23.—		
Gul groot (1-2-3)	10.—14.60	12.—15.—	10.—17.20	16.—20.—	8.60-22.—	12.—20.—				
Gul klein (2)		7.—12.—		9.—15.—		10.—14.—				
Hozemondhamme (1)	50.—63.—		62.80-64.80				12.—16.—	14.—		
Wijting groot (1-2-3)	10.—14.40	10.—12.—	11.50-22.60	14.—16.—	13.40-18.40	10.—16.—	10.—16.—	14.—		
klein (1-2-3)		9.—10.—		14.—16.—		10.—16.—	10.—16.—	10.—14.—		
Schar (1-2-3)		7.—9.—	7.—12.—	7.—11.—		6.—12.—				
Steenhol (1-2)	29.—41.—	36.—40.—	31.—40.—	32.—40.—	32.—38.—	30.—42.—	14.—	9.—		
Zeehaai (1-3)	11.40-14.40	8.—12.—	12.—14.—	9.—16.—	8.40-9.60	9.—14.—				
Hondshaai (1)	9.60—		9.50—		4.40-11.—					
Doornhaai (2)										
Pieterman (1-2-3)										
Makreel (1)			12.90—		10.—					
Horsmakreel (1)										
Zeekeeft (1)										
Schaat (1)										
Zeebaars (klipvis) (1)										
Lom (1)										
Kongeraal (1-2)										
Leng (1-2)										
Schartong (1)			18.—30.—							
Steenhol (2)										
Volle haring (1)										
IJle haring (1)										
Haringshaai (1)										
Steenhol (1)										
Heilbot (1)										
Koolvis (1-2)					12.—					
Steur (1)										
Zeewolf (1)										
Pollak (1)										
Zonnevis (1)	38.—									
Koningsvis (1)										
Vlaswijting (2)										
Zeeduivel (2)										
Schotse schol (2)										
Zeehond (2-3)		9.—10.—		9.—14.—			16.—	12.—		
Bot (3)										
R. Poon Roob (1-2-3)		9.—12.—		9.—18.—	8.—			20.—		
G Poon (Knorh.) (1-2-3)	6.—7.—	6.—8.—	8.—	8.—12.—	9.60—		8.—	7.—		
Rode knorhaan (1-2)	12.20-26.—	14.—15.—		14.—20.—	6.20—					

LEEST „HET VISSERIJBLAD“

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

23-9	14	282.900	3.775.924			
24-9	8	192.200	2.876.982			
25-9	11	59.400	2.250.170			
	33	534.500	8.903.076			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

18-9	8	706	34.245	43.—	59.—	
20-9	19	1.766	71.999	33.—	49.—	
21-9	6	159	7.264	32.—	76.—	
23-9	7	254	16.375	59.—	70.—	

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

19-9	3	10.782	296.670			27,50
20-9	8	15.297	461.570			30,17
23-9	12	39.202	894.750			22,79
24-9	9	53.440	1.183.120			22,13
25-9	8	31.602	981.300			31,05

TONGENAANVOER TE ZEEBRUGGE

19-9	3	2.010	137.410			68,30
20-9	8	3.655	254.370			69,59
23-9	12	5.124	387.680			75,60
24-9	9	5.238	430.980			82,27
25-9	8	6.211	505.150			81,33

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

19-9	22	4.858	179.710	24.—	61.—	
20-9	18	4.590	199.410	28.—	71.—	
21-9	1	181	12.846	57.—	90.—	
23-9	9	1.687	101.387	45.—	81.—	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

19-9	9	999	34.235	31.—	40.—	34.—
20-9	8	718	34.957	43.—	53.—	49.—
23-9	6	573	30.637	50.—	66.—	53.—
25-9	9	716	31.214	37.—	52.—	43.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19-9	2	425	16.910			
20-2	5	1.123	58.928			
23-9	9	13.376	261.520			
25-9	9	20.176	315.569			

AFVAARTEN OOSTENDSE HAVEN

19-9-1968	21-9-1968
IJsland : O.80 — Z.269 — Z.571. Noord : O.239 — O.35 — O.247 — O.124 — O.285 — O.37 — O.286 — O.307 — O.132 — O.229. Kanaal : O.118 — Z.597. West : O.148 — O.214.	Kanaal : O.181 — O.180. 23-9-1968 Noordzee : O.335. Noord : O.29. West : N.738.
20-9-1968	24-9-1968
IJsland : Z.418. Noordzee : O.250. Noord : O.275 — O.127. West : N.185. Witte Bank : O.198.	Noord : Z.543 — O.312.
	25-9-1968
	IJsland : O.318. Noord : O.175 — O.114 — O.26. West : N.346 — O.142 — O.192 — O.147 — O.172 — O.15. Oost : Z.509.

REDERS,

LEEST UW

VAKBLAD

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	23-9-1968	24-9-1968	25-9-1968
Grote schelvis	.....	.....	30.—
Middelmatige schelvis	.....	.....	22.—26.—
Kleine schelvis	.....	.....	2.40-13.—
Kabeljauw	10.—13.80	18.—	13.20-17.20
Gullen	8.60-11.80	10.—13.60	11.—13.80
Wijting	.....	.....	9.40-12.—
Schaat	.....	.....	28.60—
Zeebaars	5.80-11.60	8.—13.40	13.—14.—
Leng	8.60-16.—	12.—17.20	11.40-13.80
Schartong	.....	13.—21.20	15.60-20.—
Heilbot	45.80-65.80	.....	51.—80.—
Koolvis	4.80-10.40	8.60-9.80	8.—8.60
Hondstong	9.—20.—	9.50-20.—	7.80-27.—
Zeewolf	7.40-12.—	12.50-23.—	13.—
Platen	.....	.....	.....

1. OOSTENDE

MAANDAG 28-9-1968

IJSLAND					
O.318	18	1200	—	531.836	
O.236	17	1100	300	567.290	
O.217	17	650	900	444.200	

KANAAL					
O.287	12	180	—	144.790	

NOORDZEE					
O.334	14	700	—	529.040	

NOORD					
O.312	8	280	—	184.490	
O.175	6	160	—	98.100	
Z.543	10	380	—	286.210	
O.114	10	450	—	376.350	
O.26	10	250	—	199.000	
O.229	3	60	—	40.550	

WEST					
O.172	7	70	—	64.468	

WITTE BANK					
O.72	11	60	2100	155.870	

OOST					
Z.509	77	40	600	120.440	

DINSDAG 24-9-1968

IJSLAND					
O.316	15	1600	—	915.662	

WEST					
O.147	5	30	—	19.790	

NOORD					
O.309	9	450	—	337.660	
O.274	8	420	—	348.190	
O.120	7	300	—	223.920	
O.284	4	400	—	326.310	
O.232	6	400	—	297.210	

KANAAL					
Z.499	16	100	2200	396.610	

WOENSDAG 25-9-1968

IJSLAND					
O.237	17	300	1500	279.600	

NOORDZEE					
O.228	15	600	—	313.965	
O.182	5	300	—	181.470	

NOORD					
O.369	10	450	—	314.510	
O.160	8	280	—	188.095	
O.204	5	200	—	144.160	
O.69	11	200	—	120.170	

WEST					
N.719	6	250	—	192.160	
N.715	6	150	—	144.880	
N.346	6	100	—	94.840	

KANAAL					
Z.527	14	200	1400	276.320	

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

MAANDAG 23-9-1968

Z.560	2	150	10	27.880
Z.349	1	100	10	16.160
Z.570	4	50	70	43.890
Z.562	7	500	80	101.480
Z.186	7	50	100	79.710
Z.421	7	700	25	99.810
Z.424	7	500	50	92.180
Z.533	7	100	60	76.100
Z.465	2	100	10	27.300
Z.507	7	800	55	101.280
Z.435	8	900	70	110.610
Z.581	10	300	70	118.350

DINSDAG 24-9-1968

Z.400	9	100	65	92.440
Z.591	4	350	50	72.420
Z.582	7	50	220	205.020
Z.590	4	300	50	72.770
Z.420	4	200	45	64.290
Z.526	10	1700	100	280.720
Z.444	11	400	110	135.570
Z.405	11	800	100	162.710

WOENSDAG 25-9-1968

Z.415	10	250	55	109.190
Z.600	11	1700	50	153.210
Z.603	10	250	55	126.040
Z.458	10	50	80	109.980
Z.588	7	300	20	78.570
Z.108	12	1000	90	221.170
Z.503	7	300	20	69.130
Z.549	10	150	50	114.010

VERWACHTINGEN

MAANDAG 30 SEPTEMBER

IJsland : O.288 (2030 b.) t.t.z. 200 blauwe leng. 50 witte leng. 125 kools, 75 schullen, 1450 bonen. 100 varia. 15 heilbot, 15 schaten.
O.216 (1400 b.) t.t.z. 950 bonen 450 vis.
O.282 (1025 b.) t.t.z. 190 bonen, 70 gustvis, 20 staart, heilbot, 70 bl. lengen, 130 witte lengen, 475 kools, 50 kb/gul, 20 varia.
O.231
O.129 (750 b.)
Noord : O.66; O.249; O.306; O.128; O.295; O.268; O.537; O.243; O.159
O.151
Kanaal : Z.502
Witte bank : Z.34
West : O.148; O.124; N.185

DINSDAG 1 OKTOBER

IJsland : O.81 (1400 b.) t.t.z. 1200 bonen, 200 varia.
Noord : O.134; O.195; O.301; O.239; O.35; O.247; O.124; O.285; O.37; O.286; O.307; 132
Kanaal : O.123
West : N.738; O.142; O.147; O.267
Witte bank : Z.38 (vermoedelijk)

WOENSDAG 2 OKTOBER

Noord : O.275; O.127
Oost : Z.509
Witte Bank : O.198
West : O.192; O.172

AANVOER PER SCHIP TE NIEUWPOORT

DONDERDAG 19-9-1968

N. 36	13.060	N.734	3.850
-------	--------	-------	-------

Twee vaartuigen, welke slechts een nacht of een paar trekjes hebben kunnen vissen, dit door de weersomstandigheden. Hun verse vis was aan ook in trek, voor de leurers en winkeliers

VRIJDAG 20-9-1968

N.788	6.090	N.700	17.668
N. 36	6.070	N.734	16.670
N.800	12.430		

Deze vijf vaartuigen verkochten 's namiddags hun kleine tongvangst, op de garnaalmarkt, samen 700 kg tongen, met enkele bennen vis. De prijzen van de tongen gingen in stijgende lijn omhoog tot zelfs 89 F voor de 4de en 5de soorten. De kleine vangsten van één nacht, en van sommige van twee nachten, brachten dan ook nog hoge cijfers op!

MAANDAG 23-9-1968

N.704	28.900	N.762	29.190
N. 3	9.670	N.470	27.810
N.345	45.390	N.730	39.760
N.152	30.950	N.491	21.860
N.209	27.990		

Weinig vis op de markt, dit voor een maandag! Reden: stormweer! Het gevolg liet niet op zich wach- ten, en alle soorten werden duur verkocht. Zo gingen de tongprijzen de hoogte in tot zelfs 100 F de k voor de 4de en 5de soort en tot 84 fr voor de kleine. Tarbot en andere rare vis was heel duur. Platvis: de grote 1000 F en tot 1270 F voor de drieling. Gullen van 900 en 720 F voor de voorkleine. De wijting: 900 F voor de grote en 800 F voor de kleine. In een woord: de vis werd duur verkocht.

WOENSDAG 25-9-1968

N.732	5.795	N.763	45.374
N.722	33.160	N.744	38.810
N.720	95.570	N.761	66.060
N.700	14.460	N.788	8.110
N. 3	8.230		

Zes vaartuigen van de West en een drietal kustvissers met vangsten van een nacht! Alle vis werd goed verkocht. De tongen haalden nog 100 F en meer de 4de soort, de 5e soort 95 F en de kleinste kregen nog 83 F. Goede prijzen werden gegeven voor de kabeljauw en de grote gullen, vooral de prima kwaliteit van N.720 kreeg dan ook heel hoge prijzen. De roggen tot 880 F voor de moers en 770 F voor de tilten. De speerhaai was minder in trek dan maandag, en haalde maar 400 à 500 F de ben. Wijting was terug duur, zelfs de kleine liepen op tot 700 F de ben.

IN DE NIEUWPOORTSE VISMIJN

Tijdens de maand augustus werden in de vismijn te Nieuwpoort volgende besommingen gemaakt:

vis: 167.894 kg.
— 3.091.144 fr. opbrengst
garnaal: 7.691 kg.
— 509.985 fr. opbrengst
Totaal: 175.585 kg.
— 3.601.129 fr. opbrengst

DE NEUTRALITEIT VAN HET NATIONAAL VERBOND DER VISVENTERS IN GEVAAR

Een leurder schrijft ons:

Met verbazing stellen wij vast, dat de Nat. Bond der Visleurers, gevestigd in de vismijn te Oostende, aanleunt bij één enkele krant van een bepaalde richting, welke dan nog geen vakblad is.

Dat de leden afzonderlijk en in eigen naam, ergens bij de ene of andere krant aanleunen, of zelfs bij de ene of andere politieke groepering, daaraan kan niemand aanstoot nemen. Dat een verbond, dat zich dan nog nationaal noemt, dit doet, is onaanvaardbaar. Een verbond moet neutraal zijn zo het velen van zijn leden niet riskeert te kwetsen of voor de kop te stoten. Dit schijnt men in het Nat. Verbond der Visventers niet te willen inzien. Onpartijdigheid is inderdaad de eerste vereiste en nu wordt het van langsom erger. De leden van deze bond die bv. op „Het Visserijblad”, dat uitsluitend een vakblad is, geabonneerd zijn, hebben geen recht op mededelingen of nieuwsjes zoals ze verschijnen in een lokaal weekblad onder het „Hoekje van de Visventer” verzorgd door een BESTUURSLID van het Verbond. Het is waarschijnlijk daarom ook dat dit Verbond zo weinig representeert en de meeste visventers hetzij geen lid zijn, hetzij slechts voor de vorm of vanwege het gezaag van een bestuurslid, als lid ingeschreven zijn. De bestuursleden die hebben gemeend publici-

teit te moeten maken voor één bepaald weekblad, hebben zich hopeeloos gekompromiteerd en moeten hieruit hun konsekwenties nemen. Anderzijds, als ik het me goed voor heb, zijn de meeste initiatieven genomen voor maatregelen ten gunste van de visventers, dan nog genomen door de Rederscentrale met medewerking van „Het Visserijblad”.

We noemen maar slechts de bemoeiingen via „Het Visserijblad”, bij het Ministerie van Middenstand en Economische Zaken voor een versoepeling van het toekennen der leurkaarten, voor een zeer tegemoetkomende houding vanwege de gemeentebesturen en de Rijkswacht tegenover de visventers, enz. We vernoemen het inrichten door de Rederscentrale en „Het Visserijblad” van een Radiopaneel en een T.V.-

panneel ten voordele van de vispropaganda. We noemen het royaal steunen van de «Propagandakommissie voor meer Visverbruik» door de Rederscentrale en door „Het Visserijblad”.

Het lijstje is waarschijnlijk nog zeer onvolledig, maar reeds indrukwekkend genoeg om de bekrompen houding van de sekretaris en de onder-voorzitter van het Nationaal Verbond te doen inzien. Daarbij verbied ik, als lid van het Verbond, dat men eveneens in mijn naam, de neutraliteit en de onpartijdigheid van het Verbond prijsgeeft. Het

Verbond kent slechts één zaak: de behartiging van de belangen van zijn leden en dat gebeurt zeker niet door aan te leunen bij één bepaalde kliek, maar door te bouwen op zo een breed-mogelijke basis.

Een leurder

Nota der redactie:

Het Verbond der Visleurers is steeds in alle opzichten door „Het Visserijblad” en de Rederscentrale gesteund, zelfs op het ogenblik dat de visgroothandelsvereniging ze in de vismijn wilde zien uitsluiten.

Is het omdat de persoonlijke belangen van een paar heerschers niet gediend worden, dat men meent de leden te moeten beïnvloeden?

TECHNISCH KOMITEE VAN HET SCHEEPSKREDIET BENOEMING

Bij K.B. van 1 juli 1968 wordt de heer A. Thierry benoemd tot lid van het technisch comité in de hoedanigheid van deskundige in zeeverzekeringen, ter vervanging van de heer L. Lambert, overleden.

UITZONDERLIJKE OPENBARE VEILING

Studie van Gerechtsdeurwaarder Mr. SIOEN Donat, Verwersdijk 15, te Brugge

« GALERIE STAMPAERT PVBA »

zullen volgende voorwerpen openbaar verkocht worden door het ambt van bovenvermelde deurwaarder, aan de gewone voorwaarden: «Kontante betaling + 20 % kosten» en dit in de zaal:

« VAN DYCK », Noordzandstraat, 82 te BRUGGE

op MAANDAG 30 SEPTEMBER 1968 om 14 uur stipt

TAPIJTEN: Zeldzame verzameling Kaukasische tapijten en tapijten «Oude Kazak»; Bocchera, Derbent, Chuval — Prachtige kollektie van Oosterse en Chinese tapijten en tapijten: Birdjand, Tebriz, Heriz, Meched, Tukbaff, Kirman, Hamadan — UITZONDERLIJKE VERZAMELING VAN OUDE CHINESE TAPIJTEN: Pao-Tou, Hsin-Kiang, Ning-Hsia, Kasghar, enz...

AFZONDERLIJKE MEUBELN: Verscheidene grote bibliotheken met 4 en 6 deuren stijl Regence, Victorian en Georgian — Tafels «Sheraton», leder blad en mahoniehout, 8 en 12 personen; bijpassende stoelen — Engelse hoekkasten in eik- en mahoniehout van het tijdperk — Oude engelse kleinmeubelen: inlegwerk, mahoniehout en leder, met verscheidene schuiven — Verschillende engelse vitrinen, secretairen en secr.-vitrinen in mahoniehout — Enkele staande klokken — Vitrinen L.XV in mahoniehout en inlegwerk — Kleinmeubelen met frans inlegwerk zoals: bonheur-du-jour, nachttafels, guéridons, enz...

STOELEN: Zetels en bergères L.XIII, L.XIV, L.XV & L.XVI — Engelse zetels en stoelen van stijl en het tijdperk, enz...

PORSELEIN: Prachtige verzameling porselein van China, Japan, Saxe, Meissen, Dresden — Vitrinevoorwerpen zoals: beeldjes, schalen, vazen, rookstellen, enz.

VERSCHILLENDE: Bronzen, Kartels, Samovars, Wandlampen, Spiegels, Kandelaars, enz...

TENTOONSTELLING: Zaterdag 28 september 1968 van 14 tot 18 uur. Zondag 29 september van 10 tot 12.30 uur en van 14 tot 18 uur.

DESKUNDIGE: D. STAMPAERT, St Pietersnieuwstraat, 66-70, GENT

(4003W—1117N—6367V)

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Twintig voertuigen hebben donderdagmorgen in IJmuiden aangevoerd: 2400 kisten vis en 4500 kg. tong. Bij de aanvoer waren: 35 kisten schelvis, 20 kleine kisten schelvis, 5 wijting, 30 kleine kisten wijting, 50 gul, en kabeljauw, 1640 koolvis, 5 kleine kisten haring, 70 makreel, 20 kleine kisten makreel, 340 schol, 10 tarbot.

Prijzen per kilogram, in guldens: heilbot 6.20, tarbot 6.80-5.70, grote tong 5.27-4.95, grootmiddel tong 4.54-4.24, kleinmiddel tong 5.72-4.59, tong een 6.23-5.39, tong twee 4.56-3.80.

Per 125 kg.: grote kabeljauw 186-168, middel kabeljauw 184-140, grote koolvis 8 middel koolvis 80-70, grote witte koolvis 1

Per 50 kg.: grote schelvis 61-53, middel schelvis 56-52, kleinmiddel schelvis 56-52, schelvis een 57, schelvis twee 55-27, kabeljauw een 84-78, kabeljauw twee 94-68, kabeljauw drie 67-45, koolvis een 35-29, koolvis twee 22-17, witte koolvis een 66-62, grove schol 55-46, schol twee 42-33, schol drie 36-20, schar 32-22, bot 6, poon 20, haai 28, gestr.

VRILJDAGMORGEN zijn 3770 kisten vis, 16.000 kilogram tong en 150 stijve kabeljauwen aangevoerd door 25 vaartuigen. Bij de aanvoer waren 80 kisten schelvis, 500 kleine kisten schelvis, 150 wijting, 200 kleine kisten wijting, 480 gul en kabeljauw, 70 koolvis, 1360 haring, 1300 kleine kisten haring, 180 haai, 150 makreel, 120 kleine kisten makreel, 820 schol, 20 tarbot en 160 varia.

Prijzen, per kg. in guldens: tarbot 6.80-6.30, grote tong 5.45-5.03, groot middel tong 4.48-4.22, kleinmiddel tong 5.21-4.81, tong een 6.03-5.57, tong twee 4.41-4.12.

Per 125 kilogram: grote en middelkabeljauw 162-126, grote en middel koolvis 100-74.

Per tien stuks: grote kabeljauw 152-136 middel kabeljauw 73-50.

Per hoop: rog 64, vleet 100.

Per 50 kilogram: grootmiddel schelvis 61-58, kleinmiddel schelvis 72-66, schelvis een 71-62, schelvis twee 49-26, kabeljauw een 68-56, kabeljauw twee 61-47, kabeljauw drie 42-33, grove schol 61-44, schol twee 42-28, schol drie 31-15, schar 32-22, haai 26-22, gestripte wijting 36-28, dichte wijting 22-17, haring 36-24, makreel 13-15.80, tarbot 216-110, koolvis een 33-21, koolvis twee 23-21, pilchards 15-20, inktvis 94, rode poon 72-38.

MAANDAGMORGEN zijn door 75 vaartuigen aangevoerd: 9100 kisten en 3300 kleine kisten vis, 1650 stijve kabeljauwen en 27.000 kilogram tong. Bij de aanvoer waren: 1220 kisten schelvis, 730 kleine kisten schelvis, 350 wijting, 560 kleine kisten wijting, 2180 gul en kabeljauw, 1950 koolvis, 250 haring, 180 kleine kisten haring, 180 makreel, 1830 kleine kisten makreel, 1800 schol, 75 tarbot, 175 haai en 470 varia.

Prijzen, per kilogram, in guldens: tarbot 6.20-5, heilbot, 6.20, grote tong 6.06-5.40, grootmiddel-tong 4.80-4.40, kleinmiddel tong 5.66-5.26, tong een 6.67-6.32 tong twee 5.80-4.80.

Per 125 kilogram: grote kabeljauw 160-118, middel kabeljauw 148-104, grote koolvis 102-96, middel koolvis 83-62.

Per tien stuks: grote kabeljauw 120-88, middel kabeljauw 74-55.

Per 50 kilogram: grote schelvis 61-46, grootmiddel schelvis 55-38, kleinmiddel schelvis 36-28, schelvis een 35-27, schelvis twee 36-17, kabeljauw een 71-60, kabeljauw twee 61-53, kabeljauw drie 60-48, grove schol 62-49, schol twee 42-33, schol drie 26-15, schar 35-25, poon 25-11, haai 30-14, gestripte wijting 36-28, makreel 29-13, tarbot 236-110, griet 114, koolvis een 31-24, koolvis twee 22-15.

DINSDAG werden in totaal 3750 kisten vis aangevoerd. Bij de aanvoer waren: 177 kisten tong en tarbot, 2 heilbot, 326 schol, 3 schar, 342 haai, 716 haring, 614 makreel, 708 schelvis, 312 wijting, 613 kabeljauw en gul, 2 poon, 21 koolvis en 13 diversen.

Prijzen, per kilogram, in guldens: heilbot 4.40-3.50, grote tong 6.22-5.97, grm. tong 5.24-4.94, klm. tong 6.16-5.82, kl. tong I 6.87-6.56, kl. tong II 5.93-5.72, tarbot I 6.80-6.20.

Per 125 kilogram: gr. kabeljauw 220-152, gr. koolvis zw. 82.

Per 50 kilogram: tarbot II 212-134, kl. schol II 47-21, schar 42, klm. kl. schelvis II 47-35, wijting 55-44, gr. gul 69-58, mid. gul 63-54, kl. schelvis 53-45, kl. schelvis I 56-48, gul 55-44, poontjes 16, kl. zw. koolvis 35-25.

Besommingen, in guldens: KW 212-6590, 202-4180, 161-3740, 204-10.800, 206-14.090, 51-14-720, 8-11.658, 132-9870, 173- 4510, VL. 103-10.950.

Drie vaartuigen hebben WOENSDAGMORGEN aangevoerd: 160 kisten en 1180 kleine kisten vis en 1400 kg. tong. De aanvoer bestond uit 95 kleine kisten haring, 25 kisten makreel, 1085 kleine kisten makreel, 35 kisten schol en 80 kisten varia.

Prijzen, per kg., in guldens: grote tong 6.04, grm. tong 5.67-5.64, klm. tong 6.57, tong I 7.11-6.82, tong I 5.83-5.81, tarbot 6.60-6.30.

Per 125 kg.: 162-142.

Per 50 kg.: koolvis I 37, koolvis II 27, witte koolvis I 57, grove schol 26-48, schol II 76-63, schol III 38, makreel 25-15.20, tarbot 194-144, rode poon II 57, schartong 51.

URK

Van 16 tot en met 21 september is 329.663 kg. Noordzeevis aangevoerd, die f 818.955,84 heeft opgebracht.

SCHEVENINGEN

Donderdagmorgen werden in Scheveningen aangevoerd: 20 kisten wijting, 40 gul en kabeljauw, 300 schol en 2000 kg. tong.

De aanvoer in Scheveningen bestond maandagmorgen uit: 40 kisten schelvis, 30 kleine kisten schelvis, 100 wijting, 50 kleine kisten wijting, 300 gul en kabeljauw, 40 koolvis, 20 makreel, 835 kleine kisten makreel, 600 schol en 10.000 kg. tong.

Vrijdagmorgen werden in Scheveningen aangevoerd: 50 kisten schelvis, 70 kleine kisten schelvis, 150 wijting, 80 kleine kisten wijting, 300 gul en kabeljauw, 490 kleine kisten haring, 40 makreel, 110 kleine kisten makreel, 750 schol, 100 varia, 150 stijve kabeljauwen en 7.500 kg. tong.

Visaanvoer te Den Helder

Door 103 kotters werden tijdens de week van 16 tot 21 september jl. de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kilogram
45.594 kg.	Tong	f 230.213,88	van f 670 tot f 392 per kg.
5.722 kg.	Tarbot	f 16.894,84	van f 582 tot f 202 per kg.
523 kg.	Griet	f 646,—	van f 180 tot f 90 per kg.
63.410 kg.	Schol	f 33.227,30	van f 105 tot f 30 per kg.
2.750 kg.	Schar	f 1.361,54	van f 85 tot f 24 per kg.
5.240 kg.	Wijting	f 1.899,55	van f 50 tot f 30 per kg.
5.768 kg.	Kabeljauw	f 5.357,76	van f 135 tot f 53 per kg.
5.098 kg.	Diversen	f 3.757,70	van f — tot f — per kg.

134.105 kg.

f 293.358,57

M.A.N.
SLANZI

Diesel Motoren.

Diesel Motoren (luchtgekoeld)

Brandweer materiaal.

Enz...



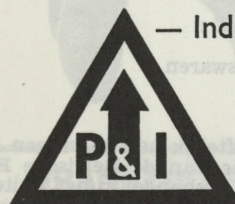
POWER & INDUSTRY

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

Van Meterenkaai, 4 Antwerpen

Tel (03) 32.10.23/32.11.38.

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



Kwaliteitsteken!

ENKELE REFERENTIES AAN DE KUST:

Hektreiler „Narwal” Z.565 — Sleepboot „Brugge”
Vissersvaartuigen N.788 — Z.161 — Z.538 — Z.563 — Z.599 —
Z.575 — Z.578 — Z.400 enz.

AGENT IN OOSTENDE:

Industrielle des Pêcheries, Slipwaykaai 2

AGENT IN ZEEBRUGGE:

Fa. Crombez en Fockenier, Werfkaai 43

Brief uit Yerseke

Yerseke, 21 - 9 - '68

Enige weken geleden (in de nummers van 16 en 23 augustus) werd aandacht gevraagd voor en besteed aan de vraag: „Hoe en waar kunnen (moeten) straks (na de afsluiting van het laatste Zeeuwse zeegat, de Oosterschelde) de te verzenden mossels worden verwaterd? In die zo straks genoemde nummers, gaven we (in het kort, dit zij gezegd) de mening weer van hen die verwatering in het Noorden (indien mogelijk!) prefereren. De grootste reden en de voornaamste reden hiervan is dat volgens hen, de lange tijd die nu en ook straks als toch in Zeeland zou worden verwaterd, geveerd wordt om de in het Noorden geviste mossels over te brengen naar Zeeland. Zij achten die lange tijd bezwarend genoeg om het voordeel en gemak van het dichtbij verwateren van de meest afnemende landen (België en Frankrijk) er voor te laten schieten. Uitgaande van de veronderstelling (en de hoop) dat straks en hier en in het Noorden onder dezelfde (gunstige!) omstandigheden kan worden verwaterd loopt dus eigenlijk het verschil tussen de twee stromingen hierover. Is verwateren dichtbij de visplaats te verkiezen boven verderaf verwateren, maar kort bij de afnemers te zijn? Daar loopt het over, want al de in ons vorig genoemd geschrijf aangegeven bezwaren vervallen straks ten dele en blijven ten dele waar ook wordt verwaterd. Want wordt straks toch in Zeeland verwaterd, dan zal het ongeveer op dezelfde manier en onder dezelfde omstandigheden plaats vinden als in het Noorden. Hoewel als eerste doel steeds voor ogen dient te worden gehouden en ook te worden nagestreefd om de mossels in de best mogelijke condities in voorraad te houden en ter verzending gereed te hebben, dienen andere, ook belangrijke dingen niet te worden waarloosd. Daar is eerst het te lang durende vervoer vanaf de visplaats (straks uitsluitend in het Noorden) naar eventuele verwaterplaatsen in Zeeland. Natuurlijk per schip duurt de reis langer, maar of bij een goed uitvoeren van zijn plicht als kweker of schipper de nadelige gevolgen daarvan aantoonbaar moeten en zullen zijn (behalve een hoogst enkele keer!) staat lang niet vast. Behalve de eerste seizoenen (juli en augustus) valt dit nadeel van de lange aanvoertijd best mee. Mits, we herhalen dit, de kweker of de schipper plichtbewust is en handelt om zo vlug mogelijk op de plaats van bestemming te zijn. (Dan als indirect gevolg van de verkoopwijze van mossels die zo zeer veranderde en (nu) praktisch vrij is, kan ook gerekend worden op de best mogelijke verzorging, terwijl nu de naar de verwaterplaats onderweg zijnde mossels nog niet zijn verkocht zoals voorheen, maar nog verkocht moeten worden en dat dus nu uit puur eigenbelang alleen al betere en meerdere zorg zal en moet worden besteed aan de nog te verkopen mossels dan voorheen (dit ligt voor de hand!) aan de reeds voor aankomst verkochte mossels. Dan stelle men de vraag hoe het staat met de vervoerkosten per schip of per auto? Als in het Noorden alleen zou (kunnen) worden verwaterd, moet alle vervoer vandaan naar het buitenland per auto plaats vinden. Hoeveel zal dit per 100 kilo's meer kosten dan bij aanvoer (naar Zeeuwse verwaterplaats) per schip? Met ladingen van

gemiddeld, zeg 50.000 kilo's? Dit meerdere mits niet gecompenseerd door andere voordelen, komt het bedrijf niet ten goede, maar komt terecht in de zakken van de autovervoerders. Daar bij en daardoor is niemand uit het bedrijf gebaat. En als dan die verwatering in het Noorden ook nog als het (grote) bezwaar meebrengt dat de gereedstaande consumptie-mossels 200 à 300 kilometer verder van de afnemers vandaan liggen en zoveel verder moeten worden gehaald, dan is meer dan duidelijk dat alle in ieder geval veel voordeel en onmisbaar gemak meebrengt dat verwateren in Zeeland bij gelijke kansen verre, zeer verre de voorkeur verdient. Nu gaf een voorstander van verwateren in het Noorden als oplossing van de bezwaren verbonden aan de zo lange aanvoerweg in overweging met een of meer grote vervoers-ondernemingen een regeling te treffen die geregelde aanvoer verzekert. We zeggen niet dat zo iets onmogelijk is, maar toch geloven we niet dat alle aanvoer voor al kleine nabestellingen zo vlot zullen worden uitgevoerd. Dat kan over zo verre lange afstand eenvoudig niet. Men kan nu wel zeggen dat het als regel naar kleinere bestellingen betreft, maar dan geeft men blijk van gemis aan ervaring, hoe het bij de verkoop van mossels soms grillig kan toegaan. Dan: „Die het kleine niet eert is het grote niet weerd” kent iedereen. Alles dient gedaan om de afzet van mosselen te bevorderen en alles nagelaten wat zou kunnen schaden. Als wij dan na de verschillende standpunten te hebben uiteen gedaan en toegelicht, ons oordeel moeten geven, dan geven we dit met overtuiging, met klem, hartstochtelijk: „Aan in Zeeland verwateren zonder enig voorbehoud (mits onder even goede omstandigheden) de voorkeur. En we achten het onze plicht ieder die wat kan doen en welke invloed dan ook aan te wenden alles te doen en niets na te laten opdat ook straks vanuit Zeeland de zo dichtbij gelegen markten blijvend zullen kunnen worden be- diend.

HANDELSVOORSTEL

BESTEMMING :

Frankrijk.

PRODUKT :

zeevis - vleeswaren.

FIRMA :

Adres schriftelijk aan te vragen bij de Federatie van de Belgische Kamers van Koophandel in het Buitenland, Stuiversstraat 8, Brussel I.

AARD VAN HET VOORSTEL :

Marseillesse inkoopcombinatie stelt belang in de invoer van vis: verse en diepbevoren zeevisserijprodukten o.m. tong, mosselen, haring (gepekeld, rolmops, gerookt), al dan niet bereide visconserven.

Fijne vleeswaren: klassieke en specialiteiten o.m. Ardense ham.

wijting 36-22, dichte wijting 22-17, tarbot 194-112, griet 96, ham 144, rode poon 62-34, horse makreel 15-8.50.

HOOFDMOTOR OCEAAN IX IN IERSE ZEE DOOR « DE HOOP » GEREPAREERD

Het Hospitaalkerkschip «De Hoop» begon de hulpverlening gedurende de 9e reis van dit jaar, op 28 augustus, ten westen van Doggersbank onder de Engelse wal. De visvangst aldaar nam af en van 5 tot 15 september kruiste het schip bij de Hollandse trawlers tussen Kaap Lands End en de Ierse zuidkust. Ook deze reis moesten vele dagen varende worden doorgebracht om de afstanden tussen de visgronden te overbruggen. In totaal werden 2.100 mijl afgelegd. Het weer was redelijk, zodat de sloep vrijwel elke dag gebruikt kon worden om hulp te bieden of kerkgangers over te nemen.

Op 8 september werd bij Lands End assistentie gevraagd door de Sch. 54 wegens motorpech. De aandrijfketting van de nokkenas bleek gebroken. Bij het opnieuw afstellen werd nogal tegenslag ondervonden en het schip dreef af naar de rotsige kust van Cornwall. Daarom nam «De Hoop» de trawler op sleeptouw naar Cork, waar na, in totaal 38 arbeids-uren, de hoofdmotor weer bedrijfsklaar was.

Er werden deze reis 95 scheepsweerrapporten voor het K.N.M.I. opgemaakt en doorgebeeld. De scheepsarts behandelde 23 patiënten, waaronder een ernstige nier-aandoening die zich zo ernstig liet aanzien dat overbrenging naar het dichtsbijzijnde walhospitaal, in dit geval Scarborough, noodzakelijk was. Na enige dagen was de patiënt zo ver opgeknapt dat hij door «De Hoop» weer opgehaald werd en met zijn eigen schip kon thuisvaren om in een Nederlands ziekenhuis verder behandeld te worden.

De grootste klus van de technische dienst was, zoals reeds vermeld, de motorreparatie van de Sch. 54. Voorts werden nog 9 herstellingen verricht aan visborden, pompen, winches, etc. Drie maal werd gasolie overgepompt naar een visser die door de lange reisduur zonder kwam te zitten. Idem 5 maal drinkwater. Scheepsarts Arie van der Zwan vertelde ons bij binnenkomst, vreemd opgekeken te hebben van het vernomen bevel om hem 6.000 liter water in te pompen. Tot zijn opluchting bleek dit bestemd te zijn voor zijn langzija afgemeerde naamgenoot, de Sch. 21. Zoiets kan je gebeuren met zo'n rasechte Scheveningse naam!

De civiele dienst verstrekke noodproviand aan 6 schepen.

Als laatste, maar zeker niet minste werkzaamheid van «De Hoop», vermelden wij die van de radio-technische dienst, 23 reparaties aan radars, navigators, echoloden, netsondes, zenders, enz. Verscheidene malen werd nagezonden reserve-materiaal op een schip aangebracht, zodat ook vrij omvangrijke reparaties tot een goed einde konden worden gebracht.

Van 19 tot 25 september ligt het hospitaalkerkschip in de Scheurhaven, Europoort, aan de eigen steiger, gebouwd van wat de verkoop van het vorige schip opbracht.

De volgende reis gaat als scheepsarts mee Dr. G.H. Brintjes uit Zevenbergen en als geestelijk verzorger Ds. F. Slomp, illegaal alias Frits de Zwerver. Deze laatste naam behoeft verder geen toelichting, dachten wij.

SCHELVISVANGSTEN GAAN IN KOMENDE JAREN STIJGEN

MOGELIJK MAXIMUM 20.000 TON OF MEER

In de herfst die zaterdag begon, haalt de schelvis van de jaarklas 1967 de minimum maat. Tot de zomer van 1969 zal zij echter meer na-dan voordelen veroorzaken. De aanvoercijfers zullen aanzienlijk stijgen in 1969 en het maximum zal in 1970 worden bereikt. Dit zal waarschijnlijk boven de 15.000 ton liggen, maar het is niet onmogelijk dat het meer dan 20.000 ton wordt.

De toename van de vangst hoeft niet alleen in de centrale en noordelijke Noordzee verwacht te worden, maar ook in de zuid, beneden de 54,30 graad zal waarschijnlijk weer meer schelvis gevangen worden.

Tot deze conclusie komt drs. N. Daan van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek in IJmuiden.

De bioloog van het RIVO meent dat met het bereiken van de minimum maat een voldoende economische waarde is gewaarborgd om aanvoer op de markt te rechtvaardigen. Hij herinnert aan wat in 1964 is gebeurd. De sterke jaarklasse van 1962 was toen twee jaar oud en de schelvis had een gemiddelde lengte van 32 centimeter, dus ruim boven de maat. Toch werd 70 tot 80 procent van deze jaarklas overboord gezet, omdat de markt in deze tijd overvoerd werd met kleine schelvis en de marktprijzen in geen verhouding stonden tot de hoeveelheid strip-werk om al deze, weliswaar kleine maar toch bovenmaatse, schelvis te verwerken.

Het gebruik van een grotere maaswijdte dan 7,5 centimeter, die de

Internationale Visserijconventie voorschrijft voor het vissen op rondvis, zou toen noodzakelijk geweest zijn.

In het maandblad „Visserij” van het Ministerie van Landbouw en Visserij, wordt er nog eens op gewezen, dat elke verspilling van vis — of het ondermaatse of bovenmaatse is — in de toeh al overbestede Noordzee te betreuren is. Het vissen met te nauwe mazen op rondvis in top-schelvisjaren betekent bovendien een aanzienlijke belasting van de hoeveelheid onproduktief werk aan boord, zoals: het binnenhalen van een waardelose vangst, extra sorteerwerk en wegwerken van de afval, waarbij dan nog komt het gevaar voor schade aan het net door te grote vangsten.

Is het nu beslist noodzakelijk ondermaatse en kleine bovenmaatse schelvis om hals te brengen?

Ingeval de visser doelbewust op rondvis uit is en beseft dat op de gekozen visgrond de kans op haring of makreel miniem is, moet hij een bredere kuil aanslaan, al naar de vraag op de markt. Daarmee worden ook enorme hoeveelheden werk bespaard. Het veranderen van kuil vergt niet bijzonder veel tijd, extra sorteerwerk wel; de vangst van marktwaardige vis zal met een wijdere kuil toenemen.

Schippers die in de komende jaren, nu de sterke schelvisjaarklas 1967 in de visserij komt, blijven doorvissen met een haringkuil, terwijl zij op rondvis uit zijn, bewijzen zichzelf en vooral hun bemanning, een bijzonder slechte dienst.

REDERS,

EEN GOEDE VERZEKERING IS
EEN WAARBORG VOOR
DE TOEKOMST!

WENDT U DAAROM
IN VOLLE VERTROUWEN TOT

HULP IN NOOD

H. BAELSKADE, 27
OOSTENDE
TEL. (059) 716 89



(6229V)

DE VERZEKERING VAN VISSERSVAARTUIGEN

De Coöperatieve Verzekeringsmaatschappij „Hulp In Nood” heeft in beheerraadszitting beslist, de franchise van 1 % per jaar ouderdom, aftrekbaar bij uitkering van Totaal Verlies, af te schaffen. De leden worden dus, bij Totaal Verlies, vergoed op basis van het door hen verzekerd kapitaal. In dezelfde beheerraadszitting werd besloten de premievoeten voor het jaar 1969 als volgt te bepalen :

OUDERDOM	IJZER	HOUT
van 0 tot 5 jaar	2,75	3,—
van 6 tot 10 jaar	3,—	3,25
van 11 tot 15 jaar	3,25	3,50
van 16 tot 20 jaar	3,75	4,—
van 21 tot 30 jaar	4,—	4,25
van 31 en meer	4,50	5,—

Het voorstel uitgaande van een andere maatschappij om de premies met 10 % te verhogen en dezelfde te maken, werd verworpen. De Raad is van oordeel dat niet kan ingegaan worden op de suggestie van deze maatschappij die vroeger voornamelijk tegen Hulp in Nood zijn propaganda voerde. Het gaat nu niet op, dat men „Hulp in Nood” zou willen gebruiken, om zich te dekken tegen de onafwendbare premieverhoging waartoe zij verplicht zijn over te gaan, om hun zware verliezen te overbruggen. Inderdaad beschikt „Hulp in Nood” over voldoende en ruime reserves om aan eventuele zware verliezen te verhelpen.

Medegedeeld.

(6365V)

Voor zekerheid, kies

CATERPILLAR

Gedeponeerd merk

Wereldbepaalde diesel
scheepsmotoren
100 tot 1140 PK
in doorlopende dienst
Met keerkoppeling
of verstelbare schroef

TRECO

n.v. Overijse Tel. 02/57 76 10

DRANKZUCHTIGEN

Voor U is nog redding

Alkoholisten en/of hun familieleden die wensen inlichtingen te verkrijgen, over de A.A. werking, kunnen zich ofwel persoonlijk wenden ofwel schriftelijk tot :

A.A., Wapenplein 15, Oostende
Voor het kustgebied :

Alle inlichtingen te Knokke in de Fincentlaan 10, van 18 tot 19 uur, alsook Postbus 10, Knokke.

Voor Blankenberge : Groep A.A. Postbus Uitkerke 1.

Alle inlichtingen worden gegeven in volstrekte geheimhouding.

(3653W—9805N—6319V)

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

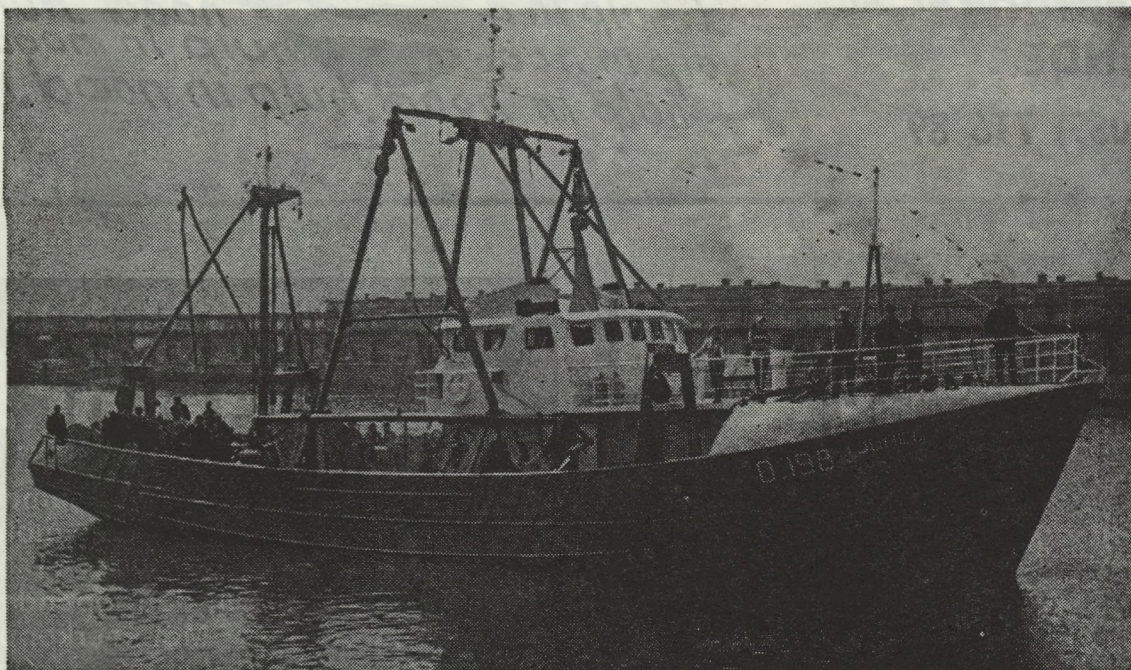
STIJGEN

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