

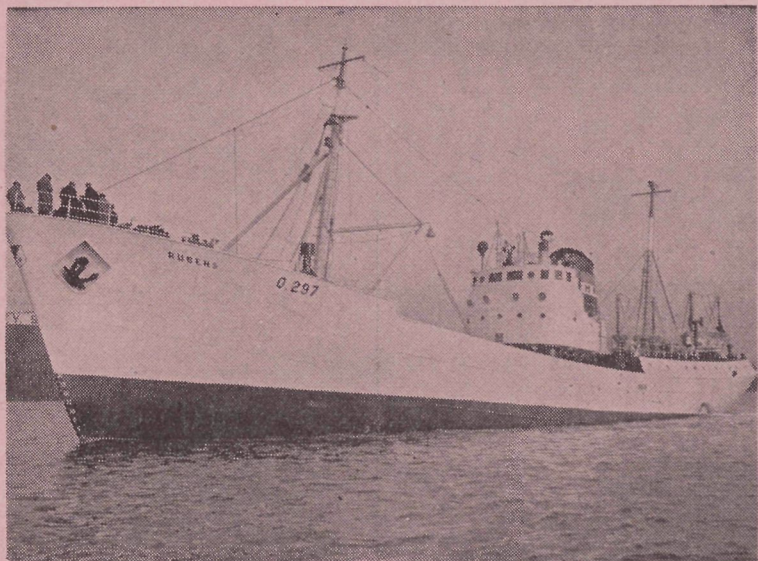
HET

VISSERIJBLAD

28e JAARGANG — Nr 41

VRIJDAG 14 OKTOBER 1960

PRIJS : 5 FRANK



De O.297 « Rubens » die nabij IJsland is vergaan.

VAKBLAD VOOR :
REDERS - VISSERS - NIJVERAARS EN
HANDELAARS UIT HET BELGISCHE
EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF
— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

20-139(T) Lombardsijde — Zee-waartse schietoefeningen.

Gedurende de weken van 10 tot en met 22 oktober 1960 zullen er schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sektor.

Deze oefeningen worden gehouden op de werkdagen van 0700 tot 1030 GMT (0800 tot 1130, plaatselijke tijd) en van 1230 GMT (1330, plaatselijke tijd) tot zonsopgang. Zij worden 's zaterdags geschorst om 1130, plaatselijke tijd.

De schikkingen van B.a.Z. 1-12-60 zijn van kracht.

(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 5-10-'60 — H.32150.)

20-140 Officiële radioberichten bestemd voor de Belgische koop-

(i) Bestemming Kongo.

Tijden GMT (1)	Zenders (2)	Taal (3)	Frequenties (4) Khz
0500-0545	O R U 3		17.860
	O R U 4	Frans	21.510
	O R U 5		15.335
0545-0600	O R U 3		17.860
	O R U 4	Frans	
	O R U 3	Nederlands	21.510
0600-1200	O R U 4		21.725
	O R U 5	Frans	21.510
	O R U 4	Nederlands	17.860
1215-1300	O R U 3		21.510
	O R U 4	Frans	21.725
	O R U 5	Nederlands	17.860
1330-1600(1)	O R U 3		21.510
	O R U 4	Frans	21.725
	O R U 5	Nederlands	17.860
1600-1645	O R U 3		21.510
	O R U 4	Frans	21.725
	O R U 5	Nederlands	21.510
1700-1745	O R U 4		15.335
	O R U 3	Nederlands	11.850
	O R U 4	Frans	09.745
1800-1945	O R U 5		11.850
	O R U 4	Frans	09.745
	O R U 5	Nederlands	09.745
1945-2100	O R U 3		11.720
	O R U 4	Frans	
	O R U 5	Engels	

(1) Alleen 's zondags.

(ii) Noord-Amerika

1700-1745	O R U 3	Frans	
	O R U 3	Nederlands	15.335
	O R U 3	Engels	
2115-2300	O R U 3	Frans	
	O R U 3	Nederlands	15.335
2315-0100	O R U 4	Frans	
	O R U 4	Nederlands	11.850
		Engels	

(iii) Zuid-Amerika

1700-1745	O R U 5	Frans	15.435
	O R U 4	Nederlands	
2115-2300	O R U 4	Frans	
	O R U 4	Nederlands	11.850

(iv) Zuid-Europa

1215-1300	O R U 5	Frans	15.435
	O R U 5	Nederlands	
2115-2300	O R U 5	Frans	6.000
	O R U 5	Nederlands	

(Med. Min. v. Landsverd. 22-9-60 — H.32091.)

20-141 Schelde — Ballastplaat, Wijzigingen in de bebakening. Radarreflektoren.

1. Ballastplaat.

De rode stompe ton Nr 74 werd ± 55 m verlegd naar: 51°22'07"N

vaardijsschepen — Het Belmar-systeem.

BELANGRIJK : De Kommandanten der koopvaardijsschepen zullen er voor zorgen dat deze mededeling ter kennis wordt gebracht aan de officier-radiotelegrafist.

1. Het verbindingsplan omschreven in para. 7 van het Bericht aan Zeevarenden Nr 1-2-60 reeds veranderd door de berichten Nr 5-53, 4-35 en 9-65-1960 zal als volgt gewijzigd worden en zal vanaf 4 september tot 6 november '60 geldig zijn.

C. Radio-oproep

I. Nationaal Belgisch Instituut voor Radio-omroep (NIR).

b) Korte golf

bestaande tabel doorhalen en door volgende tabel vervangen :

KLEINE AANKONDIGINGEN

★ Verlang te kopen : romp van vissersvaartuig in zeer goede staat. Ca 20 Br. Ton, zonder motor, om in yacht om te bouwen. Adres bur. blad nr 2346V.

★ Te koop : een houten vissersvaartuig van 1945, voorzien van een motor Deutz van 135 PK van 1957, hebbende in 1959, voor 1.300.000 F besomd, en met volledige uitrusting. Nutteloos aanbieden zonder kontante betaling. Geschatte waarde 1.300.000 F. Prijs 750.000 F. Verdere inlichtingen bureel blad nr 2344V.

(Zie Belg. krt «Schelde» en Lichtenlijst 1957 - nrs 244, 246, 254, 258, 262, 267, 269, 274, 278, 279, 287 en 289) (Med. Antwerpse Zeediensten 28-9-60 — H.32119.)

NEDERLAND

20-142 Westerschelde — Overloop van Valkenisse. Betonning verlegd. Lichtsektor, Diepte.

1. Verplaatsen naar :
a) 51°22'28"N 4°07'48"E rode lichtboei Nr 60 ;
b) 51°22'45"N 4°08'35"E rode stompe ton Nr 62 ;
c) 51°22'57"N 4°09'09"E rode lichtboei Nr 64 .

2. Ligging licht : ± 51°22'.3N 4°08'.7 E.
In het licht Marlemonsche Plaat de grens tussen de W-lijke witte in de groene sektor verleggen van 101° in 098°.

3. Aan de stompetonskant bedraagt de minste diepte 60 dm bij gemi. LLWS.

(Zie Belg. krt. «Schelde» en de Lichtenlijst 1957 - nrs 229 en 230.) (Ned. B.a.Z. 3157 — H.32092.)

20-143 Westerschelde. — Honte. Wrak niet aangetroffen.

Het wrak van het op ± 51°26'.0N 3°37'.4E gezonken vissersvaartuig is bij nader onderzoek niet aangetroffen.

B.a.Z. 15-110 (T) -1960 vervalt. (Zie Belg. krt. «Schelde».)

ERRATUM

In B.a.Z. 19-128 van 22 september 1960, blz. 2 sub. a., lees 3°17'00"E in plaats van 3°06'00"E.

B.a.Z. (P) en (T) steeds van kracht.

1956-7/34 — Wielingen. — Lichtboei «Zand» tijdelijk opgenomen.

1956-10/52 — Wielingen. — Wrak «Gorm». Opruimingswerkzaamheden.

1958-2/23 — Westerschelde. — Everingen. Oefengebied. Waarschuwing.

1958-11/71 — Westerschelde. — «Appelzak». Tonnen tijdelijk gelegd.

1959-7/41 — Schelde. — Bebakening Belgische Sluis.

1959-21/108 — Schelde. — Schaar van Ouden Doel.

1960-4/37 — Rede Zeebrugge. — Afdamming Oostbank.

1960-9/66 — Belgische kust. — Opruiming wrak «Anton Hammerbacher».

1960-12/88 — Noordzee. — Opruiming wrakken «Goldshell» en «Empire Path».

1960-14/104 — Westerschelde. — Rede Bat. Bolton tijdelijk opgenomen.

1960-14/105 — Zeegat van Vlissingen. — Kaapduinen. Licht tijdelijk gewijzigd.

★ Te koop gevraagd : scheepje, v. 12 à 14 m. met of zonder motor. Zo motor, liefst Engels merk. Schr. bur. blad nr 2342V.

★ Te koop : een zeer goed onderhouden vissersvaartuig, goed varende, voorzien van een motor var. 150 PK, 25 jaar oud, wegens uitscheiding van het bedrijf. 2343V

★ Te koop : O.152, gebouwd in 1946, met volledige uitrusting, geerd om ter visserij uit te varen, voorzien van een motor ABC van 135 PK van 1946. Kontante betaling vereist. Prijs bur. blad nr 2345V.

OVER TE NEMEN

VISWINKEL in volle bloei

Hoek Hoveniersstraat en Langestraat te Ledeborg (Gent), gunstige voorwaarden. Kan aangeleerd worden. Tel. (09)254703.

2335V

TE KOOP

BRONZEN SCHROEF

200 à 600 T. p.m. 550 P.K.

Z.w. R. Debon

51, rue René Franck, Lillois

2328V

Naamloze Vennootschap

PESCATOR

Maatschappelijke Zetel : Rederijkaai, Oostende

Handelsregister Oostende nr 175

De Heren aandeelhouders worden verzocht, deel te nemen aan de algemene vergadering, op 29 oktober 1960 te 11 u., ter maatschappelijke zetel.

Dagorde

1. Verslag van beheerders en commissarissen ;

2. Goedkeuring van balans en winst- en verliesrekening per 30 juni 1960 ;

3. Ontlasting aan beheerders en commissarissen ;

4. Statutaire benoemingen.

De aandelen moeten neergelegd worden ter maatschappelijke zetel of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf volle dagen vóór de vergadering.

De Raad van Beheer.

2341V

1960-18/121 — Belgische kust. — Wrakken.

1960 -19/130 — Noordzee. — Stroommetingen.

1960 19/131 — Noordzee. — Opruiming wrak «Emeraude».

1960-19/132 — Westdiep. — Stortboei Nieuwpoort tijdelijk opgenomen.

1960-19/138 — Westerschelde. — Grondboringen.

Dringende Berichten (D.B.Z.) van kracht op 5-10-60.

160. Rede Zeebrugge. — Positie: 51°21'36"N 3°09'30"E, W-lijke stortboei Zeebrugge verdwenen.

Het

VISSERIJBLAD

REDACTIE EN BEHEER :
St Jorisstraat 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

Verant. Druk.-Uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan 22, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 250 F
Zes maanden : 125 F
Drie maanden : 75 F

BUITENLAND, 1 jaar : 275 F
Nederland, 1 jr : 19 Gld of 250 F
Belgisch Kongo, 1 jaar : 250 F

ENKELE OVERWEGINGEN

Reders : met de opvangregeling staat of valt gij

Wij hebben er reeds op gewezen dat wij ons gelukkig mogen achten dat dhr Minister van Landbouw, overtuigd van de tastbare resultaten welke bereikt werden ingevolge de opvangregeling, zich bereid verklaard heeft zijn verdere medewerking te verlenen. Wij kunnen ons verheugen omwille van het begrip dat terzake van hogerhand aan de dag gelegd wordt.

Alle aandacht van onzentwege verdient dan ook wat de eerste Minister in zijn regeringsverklaring van 27-9 ll. aanhaalde, nl. dat in het voorgebrachte programma voorzien is dat : « de politiek tot valorisatie van de produktie inzake zeevisserij, die sedert 1959 is aangevat, en die tastbare resultaten heeft opgeleverd, wordt voortgezet en uitgebreid » !

En het is in dit verband dat kan aangestipt worden dat zekere verminderingen inzake opvangregeling, en v. o. d. e van de rederijen waarvan wij vroeger reeds melding maakten als « te voorzien » intussen sedert 3-10 toegepast worden als « verwezenlijkt » en in uitvoering gebracht dank zij de inspanningen van de Rederscentrale ».

Dat het geen fantastische sprongen waren ? Akkoord ! Maar het is voer m iets en stelselmatige uitbreiding en verbetering zal uiteindelijk toch leiden tot een systeem dat de volledige goedkeuring kan wegdragen. Wij schreven het vroeger reeds : dank zij geduld en volharding bereikte de slak eveneens de ark. Wij willen er thans aan toevoegen dat hij die onmiddellijk het onderste uit de pot wil, nogal dikwijls het scheel op de neus krijgt en zulks dient in alle geval vermeden te worden.

Ja, natuurlijk ! Daar is het feit dat de reders verplicht werden hun steentje bij te dragen in de financiering van de opvangregeling.

Het kan ons niet verbazen dat bepaalde reders rechtstreeks gekant zijn tegen deze bijdrage. Maar het zou deze reders alleszins verbazen wanneer zij zich even de tijd wilden gunnen om een blik te werpen over de grenzen en eens na te gaan wie al naar de opvangregeling financiert en welke percentages door de reders betaald worden. Beperken wij ons maar tot onze noorderburen, dan stellen wij vast dat 5 t.h. afgedragen wordt voor vis en 15 t.h. voor de sprot !

Maak de rekening nu maar eens voor U zelf en vergelijk dan. Wees daarna zo eerlijk om een gezonde konklusie te trekken en U zult

eerlijkheidshalve samen met ons moeten bekennen dat de inspanning die van de Belgische reders gevegd wordt warempel verre van overdreven is.

VERGELIJKING DER OPBRENGSTEN 1959 — 1960

Een kleine berekening zoals wij deze hierna laten volgen, laat ons verder toe te besluiten dat de gevraagde bijdragen ten andere de meeste leden om besteed te worden.

Bij vergelijking van de brutotossommingen der eerste 6 maanden van 1960 met deze v. n. 1959, kunnen wij vaststellen dat dit jaar voor deze periode voor ongeveer 30 miljoen meer besomd werd, dank zij de opvangregeling. La en wij nu niet te optimistisch zijn en zeggen dat einde 1960 een meeropbrengst van 50 miljoen gebekt wordt, t. o. v. 1959. De bijdragen der reders zou ongeveer 5.000.000 F bedragen, 5.000.000 besteden om 50.000.000 te winnen kan wel een goede besteding genoemd worden ! 1 F geven, 10 F krijgen ! Welke instelling betaalt zulke intrest ?

Er zijn ook de argumenten als zou men betalen, niet voor zichzelf maar steeds voor een ander. Wij brengen dan in herinnering dat getracht wordt in een solidaire geest de moeilijkheden op te lossen. Maar boven dienen zulke beweringen eerst nog bewezen !

Zoals in elk bestel is hier eveneens gezond begrip en verstandhouding de eerste vereiste.

VERSTANDHOUDING NOODZAKELIJK

En het is in verband met « verstandhouding » dat wij hier even van gedachten willen wisselen.

Hoofdelijk werd in ons blad gewezen op tekortkomingen, gebreken, zaken die zouden moeten verwezenlijkt of gewijzigd worden... enz. en waar toch weinig of niets voor gedaan werd, maar toch maar niets van terecht kwam. Kortom het scheen een wanhopig gepoort zonder dat ook maar enig verhoopt resultaat werd bereikt, niettegenstaande de inspanningen die geleverd werden om verbetering in zekere toestanden te bewerken. Alle moeite scheen steeds te botsen op onwil of verkeerd inzicht in de zaak.

En intussen had het de schijn dat de visserij verder in het niet verzonk, als scheen ze gevat door het steeds meer aanzuigend moeraszomp, waaraan niet meer te ontkomen was, en er geleidelijk aan in

zou verdwijnen, om met een « heil leasar, zij die gaan sverven groeten U » een punt te zetten achter een bedrijfstuk, waarvan wij het overbodig achten U het belang te onderlijnen, en waarvan wel de ethische aspecten doordrongen zijn in de brede volksslagen, maar de grote noden nauwelijks gerealiseerd worden in de kringen der betrokken instanties.

De noden zijn er, maar er wordt voor gewerkt om er een oplossing aan te geven. Wij moeten er inderdaad niet veel woorden aan besteden, menen wij, om U te overtuigen dat er met een Danteske verlegenheid gestreden wordt voor het belang van de zeevisserij !

En dat die verleden strijd resultaten opleverde kunt U zelf uitmaken, wanneer U even uw gedachten laat gaan, niet zozeer over datgene wat n g ontbreekt, maar over datgene wat U reeds hebt.

In daarin ligt de som van de werkzaamheid v. n. de Rederscentrale, samen met een dosis goede wil en gezond verstand van deze reders die de werkzaamheden van de Rederscentrale doelbewust steunen.

Wij willen in herinnering brengen dat de Rederscentrale tot stand werd gebracht op een moment dat de toestand in de zeevisserij dermate deerlijk was, dat iets moest geschieden.

Het vormen van een gemeenschappelijk front, om in blok het algemeen belang van de zeevisserij te verdedigen, en waarvoor de inspiratiemotieven zouden uitgaan van een Centrale, mag wel illustratief genoemd worden voor wat de combative ondergrond van de oprichting betreft. De radikale onmacht van ongeordende en niet verenigde werking had immers al te lang de kritische toestand in de zeevisserij gelasterd.

Deze combativiteit heeft zich werkelijk in alle vormen ontprenten. In de schoot van de Rederscentrale werd en wordt gewerkt op zoveel diverse terreinen, waarvan echter maar één een algemene bekendheid verwierf : de marktaneuring onder de vorm van opvangregeling.

O ja, wij kennen de kritieken, wij schreven er voor een paar weken nog over. Wij gaven te dier gelegenheid onze mening terzake ! Wij zijn ons echter bewust van de resultaten die bereikt werden en stellen met genoegen vast dat de balans, waarin kritiek en voorstanding tegen elkaar afgewogen worden,

aanzienlijk doorslaat in het voordeel van laatst genoemden en dat de kritiek tot het meest kleinburgerlijk formaat teruggebracht is.

Wat meer is, en dat is in te alle alles ! De Rederscentrale heeft met als eerste en voornaamste activiteit tot op heden, het tot stand brengen en in stand houden van een opvangregeling, met daarenboven tal van neven-activiteiten zulke positie verworven in Regeerings- en administratieve kringen dat zij aldaar een aanzien heeft verworven dat niet te onderschatten is en wat een macht uitmaakt die voor de zeevisserij nog veel, zeer veel moet doen en dit zal doen ook, omdat het zich die taak voorgenomen heeft en het in haar bereik ligt dit te verwezenlijken.

In is het waar dat de huidige Minister van Landbouw de visserij gunstig gezind is, en is het zo dat zijn administratie tal van personen kent die ons genegen zijn, het is dan echter evenzeer waar en het zal steeds zo blijven dat moet gestreden worden om het behouden van de visserij, waartoe als het ware een onuitputtelijke bron van energie als voedsel vereist is.

En daar wensten wij nu juist te komen. Die energieke bron bestaat. Ze werkt. Ze bereikt resultaten waarvan U, reder, het voordeel en geluk smaakt ! Een bestendig streven om de vooruitgang van de zeevisserij te bewerken, een voortdurende zorg om de toestanden te saneren, de komme om de reder zijn uitbating meer rendabel te maken en winstgevend te houden, de aktie in het algemeen belang te dienen, ziedaar de bezieling van de Rederscentrale.

De Rederscentrale, opgericht voor en door de reders kan enkel uitgroeien tot dat organisme, machtig om met verbetenheid op een maximum van doemadigheid de belangen van de zeevisserij te verdedigen en te dienen, wanneer deze centrale in werkelijkheid het middelpunt is waarrond dat eendrachtig front zich schaart en in deze zin het volledig vertrouwen aan die Centrale geschonken wordt.

Niet het ingemuurd blijven in konservatieve opvattingen, maar loyaal zijn medewerking verlenen aan het gemeenschappelijk streven naar een oplossing ; ziedaar wat de bezieling moest zijn van elke reder.

Samen trekken aan één touw. Dat is de leus. Er is geen middenweg, er blijft ons geen keus : het is overwinnen of sterven. Ad vincere, aut mori !

Het vraagstuk der overbevissing

Betekenen de fabriekschepen een gevaar voor de visstapel ?

In de visserij worden heden-daags de fabriekschepen druk besproken, waarbij het pro- en het kontra tot in de diepste details ontleed worden. In alle internationale bijeenkomsten heeft men het over de huidige visserij-methodes die als onverantwoordelijk aanzien worden, en zelfs met het woord **overfishing** betiteld worden, waarvan de mening voor de gehele wereld klare taal spreekt.

Als men hier even bij stilstaat, dan komt men dra tot de vaststelling dat er hier een flagrante tegenstrijdigheid mee gemoeid is. Inderdaad, langs de ene kant is men het algemeen eens dat zo de vloot in dergelijke mate blijft toenemen, wat slechts kan leiden tot een nog grotere visserijbedrijvigheid, dan durft men zich niet uitspreken over de omvang der toekomstige visstapel. Het ligt er dus vingerdik op, dat men alles in het werk stelt om de visstapel te beschermen. Anderzijds echter, en hier berust de tegenstrijdigheid, bedenkt men alle mogelijke plannen en ontwerpen om de visserijvloot derwijze uit te rusten dat de aanvoeren van vis in gevoelige mate zou toenemen. Er zijn hier dus twee punten die volledig in tegenspraak staan met elkaar. Wie heeft gelijk? Wie is foutief, en wat dient gedaan om hieraan te verhelpen?

—Wat weet men van de zeeën af?

De vraag die zich stelt is nochtans niet van dien aard dat in een handomdraai de gepaste oplossing zal gevonden worden. Er zou in de eerste plaats een internationale overeenkomst tot stand dienen gebracht, waarbij wel bepaalde vissoorten dienen beschermd te worden door afbakening van de overeenstemmende visserij-zones.

Wat weten wij af van de zeeën? Wij moeten toegeven dat wij hiervan heel weinig kennis hebben, en toch slagen de vissers er in de aanvoeren van jaar op jaar te doen toenemen. Het is een feit dat de huidige visserijpraktijken een veel groter vernietigend karakter hebben dan om het even wie zou kunnen beseffen. Bewijzen, hiervan kunnen evenwel niet gegeven worden, want we kunnen ons slechts baseren op de aanvoeren die gemaakt worden en vergelijken met deze van vorige jaren, en niet op de visstapel die de natuur ons ter beschikking stelt. Wat er ook van zij, het probleem stelt zich overal, en inzonderheid op de traditionele visserij-gronden.

Men zal ons zeggen dat, sedert men spreekt van een bescherming der visstapel, een welbepaalde vangst per eenheid, de aanvoeren slechts hebben toegenomen. Sedert lange tijd evenwel — praktisch ge-

urende de afgelopen 25 jaar — heeft de visserijvloot geen roe menswaardige wijzigingen ondergaan. Men vist nog met het sleepnet zoals in de jaren 1910. De vissersvaartuigen ondergingen een geringe verbetering, ook de sleepnetten werden bijgewerkt, maar van een waarlijk revolutionaire omwenteling, zoals het in de vaart brengen van fabriekschepen, kan niet gesproken worden.

Is de ontwikkeling niet op een kruispunt gekomen? Moeten wij blindelings voortgaan op de ingeslagen weg van de over-industrialisering? Of moet men integendeel de zich stellende problemen overwegen en denken aan de dag van morgen.

Ter gelegenheid van het tweede kongres van de visserij, die doorging te Rome, in april 1959, hebben deskundigen met een grote reputatie, en gekende geleerden gepoogd in een uiteenzetting, de voorwaarden voorop te stellen waaraan de vloot van 1975 zou dienen te voldoen. Allen hebben eensgezind het in vaart brengen van fabriekschepen aanvaard, zich steunend op inbeeldingen, zonder zich de eigenlijke toestand voor ogen te kunnen brengen. Maar in de laatste zinnen van het verslag aangaande dit toekomstvraagstuk, hebben we gedachten weergevonden die duidelijk overeenstemmen met de slotbeschouwingen van het eerste wereldkongres in 1953. We geven hier de inhoud weer van deze slotbeschouwingen, die van de hand zijn van de heer M. Mogens Jul, een Skandinaviër, indertijd Directeur van het technologisch departement der F.A.O. :

» Sommigen waren van oordeel » dat het fabriekschip het vaartuig » der toekomst was. Daarentegen » beweerden anderen dat het vliegtuig » hiervoor het aangewezen » toestel was. Het is mogelijk dat » beiden gelijk hebben, echter tot » op een gegeven punt : het mensdom » heeft sedert lang cargo's » aken, fietsen evengoed als vliegtuigen. Op dezelfde wijze zullen » er fabriekschepen bestaan, even » goed als kotters, trawlers en » alle andere vissersvaartuigen.»

Het was een andere Skandinaviër, de heer M. Jon-Olof Traung, directeur der afdeling van het vissersvaartuig der F.A.O., die tijdens de zitting van 1959 dezelfde gedachten opnieuw aanhaalde, gedachten die schijnen akkoord te zijn met een overmate snelle ontwikkeling der formule van fabriekschepen. Had hij een gevoel dat deze fabriekschepen nog niet de volledige voldoening van eenieder zouden kunnen wegdragen. — B.

Vismeeelkonferentie bracht geen resultaat

De vismeeelkonferentie in Parijs heeft niets opgeleverd. De gedelegeerden hebben het onderling contact op gezellige wijze verstevigd, maar tot enig tastbaar resultaat is men niet gekomen. Peru blijft oppermachtig, omdat men er niet in kan slagen een schijn van een tegen-offensief te organiseren.

«Bij 700.000 ton willen we wel eens praten over mogelijke beperkingen» heeft dit Zuidamerikaans land, dat de vismeeelprijzen dumpet, gezegd. Maar men is nu pas op een afzet van 450.000 ton, zodat dat nog wel even zal duren.

Volgend jaar zal de situatie in de vismeeelindustrie dan ook nog ongunstiger zijn dan nu al het geval is. Een staking zoals men in Denemarken heeft geprobeerd om te protesteren tegen de lage lonen heeft dan ook geen zin. De vismeeelindustrie kan niet anders.

Voor de vissers is de situatie overigens het ergste, want zij krijgen niets meer voor hun produkt. Daar komt nog bij, dat de voorspellingen van drie jaar geleden, dat de zandspiering vrijwel onuitputtelijk was, niet bepaald zijn bewaarheid. Want Noorwegen, dat vorig jaar nog 200.000 ton vismeeel produceerde, kon zijn behoefte dit jaar niet eens dekken en voor Denemarken geldt hetzelfde.

De situatie in de industrie-visserij is dan ook zeer benauwend. En men staat zo machteloos tegenover Peru, dat men in Parijs maar niet eens een poging tot verweer heeft gedaan.

Wij hebben reeds herhaald dat zulks ook zijn goede kant heeft, weliswaar niet voor de Belgische vissers, maar in 't bijzonder voor

onze Noorderburen, Holland, Denemarken en Noorwegen, die door hun stelselmatige visserij op puf, veel schade berokkend aan vis- en garnaalstand.

Nu die visserij niet meer rendend is, zal dit, moest zulks blijven aanslepen, zijn gunstige weerslag hebben op de verse vis- en mogelijks garnaalvangst.

Wat de sprotvisserij betreft, zal het de vissers verplichten, geen sprot van minderwaardig gehalte aan te brengen, daar ze er praktisch niets voor krijgen en de erkel die ze opkopen, daarmee alleen schade kunnen berokkenen aan diegenen, die mooie sprot aanvoeren en aan de handel, waar er daardoor braderijprijzen zullen ontstaan die eens te meer ten nadele van de visserij zullen uitvallen.

HARING OP DE EERSTE PLAATS

Ongeveer 10 miljoen haringen per jaar worden er in de wereld verbruikt, d.w. 3 per inwoner.

Het verbruik van sardienen en ansjovis komt op de tweede plaats.

De familie der Clupeidae (haachtigen) levert aldus ongeveer 25 % van de totale jaarlijkse wereldvisvangst.

Op de derde plaats klasseert zich de familie der schelvisachtigen met de kabeljauw, schelvis, koolvis, en wijting.

Vervolgens komt de tonijn en de makreel en eindelijk de heilbot, tong en tongschar.

Gezondmaking van het visserijbedrijf

Een Vlaams dagblad, waarvan de medewerker alles slikt, wat een verlichte geest opoffert, is er deze week opnieuw bij om de hoofdvogel af te schieten.

De Minister van Binnenlandse Zaken, waarschijnlijk uit erkentelijkheid omdat ze zijn borstbeeld daar ergens aan het uiteinde van een staketsel te Zeebrugge hebben geplaatst, zal volgens dit blad naar de grootse plannen van een visserijfestivaldirecteur, opnieuw de visserij redden.

Als het waar is wat men schrijft, dan kunnen we niet begrijpen waarom de minister van Binnenlandse Zaken zich thans almeteens met de redding van de visserij zal bemoeien, waar hij andere katten te geselen heeft.

En anderzijds als diezelfde Minister werkelijk iets voelt om de visserij te helpen, dan zou hij zeer naïef moeten zijn, de plannen van een festival of sirkusdirecteur of wat met het ook noemen wil, te volgen.

Wij denken dat men te Zeebrugge zich best eerst de vraag zou stellen hoeveel van dat liefdadigheidsfeest voor de Wezen van de visserij overblijft en hoeveel leveranciers hun faktuur zullen betaald worden.

Thans zal ons verlicht gemeenteraadslid samen met de Minister zich bezig houden met het reorganiseren van de administratieve kelders van de vismijnen, waardoor minder zootjes vis zullen uitgedeeld worden en... de redding aldus zal bewerkt worden.

't Is best dat Beernem niet verafgelegen is van Brugge.

't Zou kunnen gebeuren dat de modernisering van de visserij en de redding er van daar verder bestudeerd en voltrokken worden.

Het valt tenslotte te betreuren dat een Vlaams dagblad dergelijke fantasieartikels in zijn kolommen opneemt. Het enig aangename er van is misschien, dat men aan de kust bij het lezen van dergelijke fantasie, nog eens hartelijk gelachen heeft.

Over sprout

Diegene die dachten (of hoopten) dat na een paar dagen alles op wiertjes zou lopen in verband met de sprout, zijn eens te meer bedrogen geweest in hun illusies.

Verleden week schreven wij nog dat er steeds zullen zijn die sociaal genoeg zijn om zich niet te geven aan een loyale samenwerking. Dat wij het absoluut niet mis voor hadden, hebben de feiten bevestigd.

Met het idee buiten de sprotopvangregeling om, meer geld van hun waar te maken, hebben sommige sprotopvangers zich deze week weerom laten leiden door huf kortzichtigheid, en besloten de vooropgestelde schikkingen met de voeten te treden. De prijzen die ze voor hun sprout kregen, nl. enkele centiemer meer dan wanneer zij zich aan de regeling hadden gehouden, zullen niet goed maken wat ze in de toekomst zullen verliezen.

Anderen die eveneens van zin waren zich aan de opvangregeling te onttrekken, hebben het wijselijk geacht, gezien de lage prijzen door de doorlopers bekomen, het zekere van het onzekere te nemen.

Anderen vonden niet beter dan ra de verkoop hun sprout terug op te laden en te vertrekken. Het kordaat optreden van de hallechef, welke proces-verbaal opstelde, zal hen doen begrijpen dat zulks niet mag. En spijs alles zijn er die zich strikt houden aan de vooropgestelde schikkingen inzake sprotopvangregeling en zich op deze wijze zeer verdienstelijk maken. Zijn het in Oostende enkele die de opvangregeling blijven steunen, in Nieuwpoort is er een gezonde samenwerking en kan men er bogen op een goede werking.

Allerlei drogredenen worden nu aangehaald! Te hoge minimumprijs. 110 stuks in één kg had maar normaal geweest... enz. Wanneer schone sprout aangevoerd wordt zal de prijs wel betaald worden. Waarom 100 stuks als basis gesteld werd is reeds herhaaldelijk aangehaald. In Nieuwpoort gaat het wel! Voor de Oostendse sprotopvangers zijn er weerom tal van zaken die hen niet passen. En in het buitenland zijn er minder in één kg!

Aan een afvaardiging van sprotopvangers welke het bijeenroepen van een vergadering voorstelde werd geen gunstig gevolg gegeven, omdat zo maar niet op alle grillen dient ingegaan te worden.

Het is vooraf dat dient gesproken en besproken. Die vergaderingen zijn er geweest en elkeen werd er op uitgenodigd. Bovendien is de reglementering er en er kan niet van afgeweken worden omdat enkele betweters alles in de war willen sturen.

Het is enkel gezond verstand en zin voor verantwoordelijkheid dat nu van tel is. Onnodig te redeneren over of te praten met dezen die zodanig kortzichtig zijn dat ze nog eens niet beseffen dat hun eigen behoud op het spel staat.

En bovendien! Is het volgende niet typisch!

Deze week was een kustvisser-reder zodanig verbolgen over de sprotopvangregeling, die volgens hem, nu eens werkelijk op geen snars trok. «Dat stak in de verste verte niet ineen zoals het moest, voordelen voor hen waren er niet aan verbonden, dat ze allemaal naar de duivel liepen. Hij speelde niet meer mee met iets dat naar zijn mening op geen botten trok. Alles werd uitgebulderd; iedereen op de kade mocht het horen. En eens zijn rug gedraaid waren zijn woorden «ge moet roepen en tiëren, dan bekomt men iets; van de rest versta ik toch niets! Hoe zit die sprotopvangregeling nu eigenlijk ineen!» (sic).

Verder commentaar is wel overbodig, menen wij. Zelfs de moeite wordt nog niet gedaan om eens te lezen of te informeren wat er juist dient gedaan en welke schikkingen er getroffen werden. Nochtans is dit het derde jaar, dat men begonnen is en niets werd er veranderd bij vorige jaren.

NIEUWE VISGRONDEN DANK ZIJ KERNREAKTOR OP ZEEBODEM

Het Amerikaanse Instituut voor Visserijonderzoek bestudeert thans een plan om visgronden naar behoefte te scheppen. De zee kent nl. verschillende gebieden waar weinig vis aanwezig is, niet omdat de vis er niet zou kunnen leven, maar omdat er niet voldoende voedingsstoffen voor de vissen aanwezig zijn. Als men nu de benodigde voedingsstoffen aan zou kunnen voeren, zou men naar behoefte visgronden kunnen creëren.

Nu is een deskundige met het idee naar voren gekomen om een atoomreaktor naar behoefte op de zeebodem te plaatsen. Deze reaktor kon zonder verzorging jaren werken.

Van de reaktor wordt slechts gevraagd nu op de zeebodem een grote hoeveelheid warmte te produceren.

Men heeft deze warmte nodig om het water op de bodem van de zee te verwarmen. Het bodemwater is nl. vrij koud en beweegt zich traag naar de oppervlakte. Op de bodem treft men nu waardevolle voedingsmiddelen voor bepaalde vissoorten aan. De vissen zelf dringen niet tot deze grote diepte door en moeten dus als het ware afwachten, of het opstijgende bodemwater iets van hun gading bevat. Indien nu deze opstijging van het water te traag geschiedt of te weinig voorkomt, dan zullen in grote gebieden van de zee bepaalde vissoorten niet in hun «levensonderhoud» kunnen voorzien.

De atoomreaktor is nu het toevallig middel, dat zou kunnen dienen om een geleide vستهelt lonend te doen zijn. Het door de reaktor verwarmde bodemwater zal im-

Zij hadden pech...

AANVARING Z.809 DOOR Z.257

In de haven van Zeebrugge kwam het tot een aanvaring tussen de Z.257, «Liliane» van reder Cogge A., en de Z.809 «Leon-Lydie» van reder Vantorre L. Hierbij leed de Z.809 schade aan de galg terwijl het dek ontzet werd. — B.

OPSLEPING NEDERLANDS YACHT DOOR Z.544

Op terugreis naar de thuishaven bemerkte de schipper van de Z.544 van reder Demunter Leon, een yacht waarop een bemanningslid met een vlag poogde de aandacht van de Z.544 te trekken. Bij het yacht gekomen, werd door de schipper gevraagd om het op te slepen naar Zeebrugge, wegens gebrek aan benzine. De opsleping verliep zonder verdere moeilijkheden. — B.

SCHROEFSCHADE Z.442

Op weg naar de visserijgronden werd de bemanning van de Z.442, van reder Adams Leon, plots een hevige klop op het achterschip geleverd. Er werd verondersteld dat op een zich onder water bevindend voorwerp gestoten werd. De terugreis werd op slow aangevangen. Op de kuisbank werd vastgesteld dat een blad van de schroef was afgeslagen. — B.

MOTORDEFEKT Z.539

Terwijl de Z.539, van reders Uterwulghé E.A.L. de visserij bedreef sloeg de boel vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Met de vislier werd gepoogd om los te komen. Na 10 vadem winden brak de tussenas. Na een halfuur kwam de boel toch vrij, waarop naar de thuishaven gevaren werd. — B.

OPSLEPING Z.432 DOOR Z.560

Toen de Z.432 zich naar een andere visgrond verplaatste werd op een zich onder water bevindend voorwerp gestoten heeft, waardoor de schroef gebroken werd. De sleephulp van de Z.560 werd ingeroepen die aanvaarde de opsleping naar Zeebrugge te doen. — B.

OPSLEPING N.423 DOOR N.735

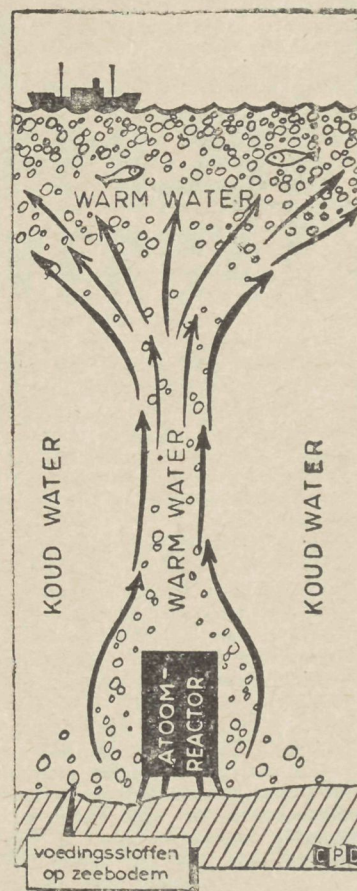
Terwijl de N.735 de sprotopvang bedreef werd hij door de schipper van het vaartuig waarmee hij samenwerkte ter hulp geroepen. De opsleping verliep normaal en Nieuwpoort werd zonder verdere moeilijkheden bereikt. — B.

SCHADE IN HAVEN VAN O.132

In de vissershaven van Oostende liep de O.132 van reder Bacquart schade op door te stoten op een ander vaartuig. Hierdoor werd de reling licht geplooid. — B.

AANVARING O.156 DOOR O.266

In de vissershaven van Oostende kwam het tot een aanvaring tussen de O.156 van reders Vigne D. en de O.266 van reder Christiaan Henri toen dit laatste vaartuig aan het verhalen was. Hierdoor liep de O.156 schade op aan de verschansingsplanken. — B.



mers veel en veel sneller naar hogere regionen opstijgen dan het onverwarmde water onder normale omstandigheden. Deze waterstroom nu zal de voedingsmiddelen van de zeebodem mee naar de oppervlakte brengen.

HET BRITS - IJSLANDSE VISSERIJGESCHIL

BRITSE EERSTE MINISTER ZORGDE VOOR EEN INLEIDING

Op 1 oktober ontmoetten de Britse en Noorse visserij-overheden elkaar opnieuw, teneinde hun gesprekken met betrekking tot het vraagstuk der territoriale wateren verder te zetten. De Britse delegatie is reeds te Reikjavik aangekomen waar de onderhandelingen ondertussen een aanvang genomen hebben. De Britse afgevaardigden rekenen vooral op de invloed die de ontmoeting van de eerste minister Mac Millan met zijn IJslandse kollega gehad heeft, vóór de aanvang van de konferentie. Vorige week vrijdag had de Britse Eerste Minister een twee uur lange onderhoud met de heer Thors, de IJslandse Eerste Minister. Het gesprek die gevoerd werd ging hoofdzakelijk over de visserij-problemen waarbij hun naties gemoeid zijn en gaven elkander opnieuw de bevestiging dat hun staten nog steeds door stevige banden met elkander verbonden zijn.

De leider van de Britse delegatie voor Reikjavik is de heer Patrick Reilly, vertegenwoordigend ondersecretaris van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Met hem zullen nog de reis ondernemen: de heer Basil Engholm, Algemeen sekretaris voor de Britse Visserij, en nog verschillende officiële van 't Britse ministerie van Landbouw, Visserij en voedselvoorziening.

Een zegsman van het betrokken ministerie wist nog te verklaren dat de onderhandelingen een zuiver regerings-karakter zullen hebben, en geen enkele vertegenwoordiger van de Britse visserij-industrie zal de besprekingen mogen bijwonen.

De overeenkomst die onderling door alle Britse reders werd aanvaard, en die inhield dat alle vaartuigen vrijwillig de IJslandse verboden wateren zullen mijden teneinde de IJslandse overheden gunstig te stemmen zou moeten eindigen op de 12e oktober e.k. maar er wordt algemeen voorzien dat deze overeenkomst zal verlengd worden, in de hoop een gunstige uitslag in de hand te werken.

De IJslandse delegatie, die uit 5 leden is samengesteld, zal bestaan uit volgende personaliteiten: de heer Hans Andersen, die de IJslandse ambassadeur bij de NATO is zal het voorzitterschap waarnemen van zijn afvaardiging, waarin nog begrepen is de heer David Olafson, de Directeur van de Visserijdiensten te IJsland.

Op woensdag vlogen de Britse afgevaardigden, nadat ze er reeds geweest waren voor onderhandelingen, terug naar Noorwegen. Er werd medegedeeld dat een overeenkomst bereikt werd tussen de delegaties van beide mogendheden, waarbij het toegelaten werd aan de Britse trawlers opnieuw de Noorse territoriale wateren te bevaren, gedurende de 10 komende jaren. Deze overeenkomst dient evenwel nog bekrachtigd te worden door de twee overheden. Volgens mensen die de besprekingen

bijwoonden werden deze in een zeer vriendschappelijke atmosfeer gehouden. De onderhandelingen werden rond de middag beëindigd. Op deze bijeenkomst waren van Britse zijde o.m. tegenwoordig, de heren Generaal-majoor Farndale Philips, en de heer J.S. Copley, van de Britse trawlers federatie.

Bij zijn terugkomst verklaarde de heer F. Philips o.m.:

» Wij leven in een periode waarin » een groot deel van de kuststaten » zoeken hun territoriale wateren » tot 12 mijl uit te breiden. Deze » beslissing is in grote mate ge- » steund op het U.S.A.-Kanada » voorstel welke vooropgesteld » werd te Geneve en die van een » niet de vereiste 2/3 miste. Deze » 10 jaren zullen ten eerste ten » goede komen aan onze visserij- » industrie en zullen ons tevens de » tijd geven nieuwe maatregelen » te overwegen.» — B.

REUSACHTIGE SOVJETVLOOT MAAKT BRITSE HARINGVISSERS ONGERUST

Weldra zal het haringseizoen ingezet worden, en in de Britse visserijmiddens is men er algemeen van overtuigd dat dit seizoen wel zeer gunstig zal zijn. Er werden inderdaad reeds enkele zeer goede vangsten, zij het wat voortijdig, gemaakt, vooral van de Dowsing en Silver Pitgronden.

Schipper George Draper had er evenwel een geheel andere visie over. Hij is er van verzekerd dat door de geweldige uitbreiding die de Russische vloot in de laatste jaren genomen heeft, deze weldra de Britse haringvisserij in gevaar zullen brengen. Hij en verschillende andere schippers hebben reeds vele Russische trawlers in de Noordzee gezien, en zij zijn ertoe stelligste van overtuigd dat met het officieel inluiden van het haringseizoen deze vloot nog zal verdubbelen.

Schipper Draper herhaalde o.m. » Tijdens onze eerste reis konden » wij 42 manden haring aanvoeren, » vooral van de gronden gelegen » ten N.O. van het Haisbro licht. » De scholen waren niet groot, en » werden maar bij momenten op- » gemerkt. De grote Russische » trawlers waren daar in zeer gro- » te getale. Ik persoonlijk heb er » een dozijn geteld, welke zich in » mijn gezichtsveld bevonden. Een » 40-tal bevonden zich meer ten » Oosten, terwijl er, naar ik ver- » nomen heb, nog een 60-tal zich » verderop bevonden. Dat maakt » dat er op een dag zowat een 100- » tal Russische trawlers op de » Noordzee signaleerd werden. » Volgens mijn mening zullen de » Russen, zo zij op dergelijke wij- » ze voortgaan, binnen afzienbare » tijd de Noordzee volledig leeg- » trekken. — B.

IJslandse aanvoer in Engeland

De President van de Britse Trawler Federatie, de heer Generaal-Majoor Farndale Philips, heeft een verzoek tot de IJslandse reders gericht en hen verzocht niet langer de Britse aanvoerhavens aan te doen om hun vangsten te verkopen. Hij steunt er op dat dit verzoek vooral zou geeerbiedigd worden gedurende de kritieke ogenblikken welke de beide staten tegenwoordig doormaken.

Nader commentaar verlenend betreffende deze aanvoeren, verklaarde de heer Farndale Philips zich als volgt:

» De Britse visserijmiddens zijn » vooral ten eerste verontrust door » deze aanvoeren van IJslandse » origine, vooral nu de onderhande- » lingen tussen beide visserij-mo- » gendheden volop aan de gang » zijn. Wij erkennen nog steeds de » overeenkomst van Parijs en het » recht door IJsland verworven om » per jaar vis in te voeren voor een » waarde van 1.800.000 pond. Het is » ten andere steeds een pijnlijk » ogenblik voor onze bemannings-

» leden om deze aanvoeren te dul- » den, vooral in de huidige kritieke » ogenblikken. Er dient ook reke- » ning gehouden met het feit dat » de Britse reders, in een onderling » akkoord om de IJslandse territo- » riale wateren te mijden, hierdoor » verplicht werden hun traditionele » visserijgronden te verlaten, en » noodgedwongen andere visgron- » den opgezocht.»

Hij zei verder dat het voor de beide staten de beste oplossing zou zijn dat de IJslandse reders voor een bepaalde periode de aanvoeren in de Britse havens zouden stopzetten. Hij zei dat dit in de eerste plaats zou ten goede komen aan de aan gang zijnde besprekingen. — B.

REDERS, LEEST

UW VAKBLAD !

Acht miljoen landbouwers in Europa te veel en honderd- duizenden vissers te kort

COORDINATIE en SAMENWERKING NOODZAKELIJK

Prof. dr. A. Coppé, vice voorzitter van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal heeft de vorige week tijdens een te Scheveningen gehouden lustrumvergadering der Algemene Katholieke Werkgevers Vereniging een rede uitgesproken over «De Sociale aspecten van de Europese Economie». Hij kwam hierbij tot de konklusie dat op grond van bepaalde berekeningen in verband met de toeneming van de produktiviteit, waartegenover een niet evenredige vraag staat, ongeveer acht miljoen landbouwers hun beroep moeten opgeven. De beperking van de produktiekapaciteit van kolen zal vermoedelijk slechts kinderspel zijn vergeleken bij de beperkingen op landbouwgebied, waartoe wij in de komende jaren gedwongen zijn.

Door de beperking van de landbouw zullen 8 miljoen mensen niet alleen naar de industriële ontwikkelingspolen, dat wil zeggen de steden trekken, doch ook een ander beroep moeten zoeken, hetgeen betekent dat 'n dubbele emigratie zal plaatsvinden: een beroeps- en een geografische emigratie. Wij zullen ons hierop moeten instellen.

De ontwikkeling van de door de uitbreiding der markten begunstigde industrie, het verdwijnen van grenszones, het scheppen van nieuwe ontwikkelingspolen en de grotere emigratiemogelijkheden der volkeren zullen de opnemings van de vrijgekomen landbouwbevolking vergemakkelijken, aldus prof. Coppé.

Andere gevolgen van de integratie zijn volgens prof. Coppé de toeneming van de bedrijfsgrootte.

Sommige industrieën die reeds door hun grote omvang gekenmerkt zijn, zullen nog groter worden, terwijl kleinere ongetwijfeld een toeneming van de optimale bedrijfsgrootte zullen ondergaan.

Prof. Coppé achtte het waarschijnlijk, dat er een nieuwe oriëntering van de nieuwe industrie ten opzichte van de vroegere ligging zal komen. De grote verbindingswegen naar de zee, de rivieren en de kanalen en havens zullen, zo meende hij, een grotere aantrekkingskracht uitoefenen dan voorheen. Meer nog dan vroeger zal zich zijns inziens in de toekomst een superindustriële konzentratie in deze gunstige gebieden voltrekken. Als enige faktor die tot de konzentratie zal kunnen leiden noemde prof. Coppé de aardolieleidingen.

Zoals we vaststellen, moet ieder bedrijf in Europa gekoncentreerd worden, wil het blijven bestaan en moeten alle kleine bedrijven samen koppelen om het hoofd te kunnen bieden.

Dit is ook het geval in het Visserijbedrijf. Ons land zal van de kaart als visserij-land verdwijnen, zo de reders de koppen bij mekaar niet steken, om gezamenlijk economisch te bouwen, uit te baten en te verzoeken.

De Duitsers geven ons daarin opnieuw les. Alleen dan zal het bedrijf leefbaar zijn voor alwie op zee werkt, en zal het ons mogelijk zijn vissers te kweken in plaats van ze langzaam naar de Staats- en Marine-diensten te zien verdwijnen. Wie niet wil begrijpen, zal er aan ten onder gaan.



FIRMA
R. Huysseune
ZEEBRUGGE

Export Import
TELEFOON : Priv. 540.06
Mag 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land
2182V

Nederlandse exporteur van
eerste kwaliteit z. g. brado's,
zoekt goed ingevoerde impor-
teur voor de alleenverkoop in
België. Brieven onder nr
2309V aan het bureau van dit
blad.

★ Te koop : uit oorzaak van stil-
leggen bedrijf, vissersvaartuig,
gebouwd in hout in 1938. Voorzien
van een motor Deutz van 300 pk
van begin 1959. Vaartuig gans ver-
nieuwd en met volledig inventaris
om op de visserij te gaan. Voorw.
bureel blad nr. 2348V.

WOENSDAGMARKT

Woensdag 12 oktober

IJSLAND

		Kreeften		
O.89	19	450	700	333.045
NOORDZEE				
O.94	13	130	—	92.553
KANAAL				
O.266	12	200	—	104.300
O.151	11	225	300	116.910
O.265	12	160	—	98.930
WEST				
N.819	6	30	400	37.160
N.715	7	100	400	76.490
O.276	8	200	400	108.340
O.185	2	10	200	19.480
O.147	5	40	—	35.300
O.532	2	15	—	8.470
OOST				
Z.554	11	50	1200	102.920
Z.530	9	50	900	74.300
NOORD				
O.82	6	170	—	118.980
WITTE BANK				
O.193	12	30	1800	104.030
O.156	11	40	2000	126.580
Z.448	10	20	1600	90.940

HENRI CHRISTIAEN
OVERLEDEN



Woensdag 12 oktober, werd
te 11 uur in de parochiale
kerk van St Jan-Baptist, re-
der Henri Christiaan van de
O.266 ten grave gedragen.

Henri Christiaan was afge-
vaardigde-beheerder van «De
Ster» en pas 59 jaar oud.

Een talrijke menigte had er
aan gehouden een laatste
groet te brengen aan een brave
en eerlijke burger, die in
visserijmiddens veel sympa-
thie genoot en steeds streed
met zijn vakgenoten voor het
welzijn van de vissertij.

Aan Mevrouw Christiaan en
de familie onze innige deelne-
ming in de zware rouw welke
hen komt te treffen.

Men verzoekt ons het afster-
ven te melden van Mijnheer

OSCAR MARLEIN

Radiohandelaar

Echtgenoot van Mevrouw
LYDIE VAN EECROUTE

Overleden te Gent
op 8 oktober 1960

in de ouderdom van 55 jaar

De begrafenis heeft plaats
gehad te Oostende op 13 okto-
ber.

Vrienden en kennissen die
per vergetelheid geen rouw-
bericht ontvangen hebben,
worden verzocht dit bericht
als dusdanig te willen aanzien.
Kapellestraat 87b, Oostende
2347V-9487N

FRANSE VISSER

VERONGELUKT

TE OOSTENDE

Vrijdagavond heeft zich aan boord
van de O.350, die gemeerd lag in
het houtdok van de haven van
Oostende, een dodelijk ongeval
voorgegaan.

Het vissersvaartuig dat voor reke-
ning van een nieuwe rederij aan-
gekocht was te Lorient, was even
voordien te Oostende gearriveerd.
Aan boord bevonden zich nog en-
kele Franse bemanningsleden. Eén
van hen, Alfred Lepentre, heeft een
val gemaakt, waarbij hij zich zo
erg kwetste dat hij kort nadien, op
het schip zelf, overleden is.

Veranderingen in de
vissersvloot

SEPTEMBER 1960

OOSTENDE

Onttakte vaartuigen

O.57, O.97, O.230, Z.496 werden
als onttekend beschouwd in 1960.

Geschrapt uit de officiële lijst
Op datum van 4-9-1960, O.100 «Ra-
chel-Marie-José-Marguerite», eigen-
aar Wynsberghe Constant.

Nieuw vaartuig

O.353 «Johnny», roepnaam OP
MU, nettotoon 84,56, bruto 209,07,
bouwjaar 1960 in staal op werf
Seghers te Oostende, drijfkracht
motor MWM - PK 640 bij 300 t/m.
Nummer 15020-023. Jaar 1960. Eigen-
aar : Seghers Charles en Victor,
Slipwaykaai 4, Oostende. Navigatie-
instrumenten : RF-DF-US-OP-R.

Eigendomsverandering

Benaming
O.206 «Marcel», eigendom van
«T Schiptje», PVBA. Adres : Tor-
houtstwg 268, Oostende.

Verandering van eigenaar

O.66 «Roi Leopold» alleen eigen-
dom van Lambrecht Omer. Adres :
Voorhavenlaan 151, Oostende, vol-
gens koopakte van 26-9-1960 gere-
gistreerd te Oostende op 27-9-1960.
Ingeschreven op het Waterschouts-
ambt op 29-9-1960. Bruto tonnage
door hermeting op 94,70 gebracht.

O.200 «Jonge Jan», alleen eigen-
dom van Viaene Romeo, adres :
Kairostraat 45, Oostende, volgens
koopakte van 26-9-1960, geregis-
treerd te Oostende op 27-9-1960. In-
geschreven op het Waterschouts-
ambt op 30-9-1960.

NIEUWPOORT

Nieuw vissersvaartuig
in de vaart gekomen

N.763 «Onze Lieve Vrouw van

Lourdes». Volgens eigendomsver-
klaring op 24-8-1960 eigendom van
Mr Vercoutter Raphael, Kaaistr. 4,
Nieuwpoort. Tel. (058) 235.84 en Mr
Vercoutter Michel, Duinkerkestr. 1,
Nieuwpoort. Gebouwd in hout op
de werf Hillebrandt te Oostende
(1960), Motor Motor Deutz PK 145,
nr 216120 type SV3M145 jaar 1929.
Bruto 72.93. Netto 24.52 Meetbrief
nr 3974 afgeleverd te Oostende op
25-8-1960. Bewijs van eigendom af-
geleverd te Nieuwpoort op 24-8-1960
Bewijs van nationaliteit afgeleverd
te Nieuwpoort op 24-8-1960.

ZEEBRUGGE

Verandering van eigenaar

Z.409 «Marie Jozef» is op 1-9-1960
volgens onderhande verkoopakte
eigendom geworden van : Thys
Marcel, Westkapellestraat 52, te
Heist. Bewijs van eigendom nr
519 afgeleverd te Heist op 2-9-1960.
Bewijs van nationaliteit opgemaakt
te Zeebrugge op 5-9-1960. Onder-
handse verkoopakte voorzien van
5.500 F zegels opgemaakt te Heist,
op 1-9-1960.

Geschrapt uit de visserij

N.704 «Mon Rêve». Op 11-5-60 ge-
schrapt uit de visserij.

Verandering PK

Z.523 «Jeanne-Madeleine». Op 2-9-
1960 werd de PK op 140 gebracht.
Z.583 «Sunny Boy». PK werd op
170 gebracht.

Adresverandering

Z.491 «Carla», eigenaar De Mil
Georges. Nieuwadres : Vissers-
straat 2, Zeebrugge.

Nieuwe meetbrief

Z.409 «Maria-Jozef». Nieuwe meet-
brief nr 3976 afgeleverd te Oosten-
de op 15-9-1960. Brt. T. is 45,23 ge-
worden.

DE O.297 "RUBENS"
VERGAAN Bemanning gered

Dinsdagvoormiddag bereikte ons
het ontstellend bericht van het ver-
gaan door aanvaring van de Oost-
endse treiler «Rubens» O.297, toe-
behorende aan de N.V. Motorvisse-
rij. De negentienkoppige bemanning
werd door het aanvarend
schip «St Apollo» toebehorende aan
een rederij van Hull, overgenomen.
Naar het schijnt waren de twee
vaartuigen aan het vissen ter hoog-
te van IJsland.

De St Apollo stevent thans naar
Hull, waar het vaartuig heden don-
derdagavond is toegekomen. De be-
manning van de O.297 wordt zater-
dagnamiddag of zaterdagavond te
Oostende verwacht.

De O.297 had op 27 september de
haven van Oostende verlaten met
bestemming IJsland en zou norma-
al op maandag 17 of dinsdag 18
oktober te Oostende markten.

De O.297 was een der grootste
treilers van de Belgische vloot, ge-
bouwd te Beverley Engeland, om
in januari 1957 in dienst te treden
van de rederij en in januari
1957 zijn eerste reis naar IJsland
te ondernemen. De O.297 was
voorzien van een motor Holmes
van 1450 pk met fuel voortgestuwd.

Het vaartuig had ongeveer een
waarde van 26 miljoen frank en
was pas vier jaar oud.

Verdere inlichtingen omtrent de
aanvaring ontbreken. Alleen weet
men dat het vaartuig in een half
uur tijds gezonken is

Het stond onder bevel van schip-
per Roger Brackx, 29 jaar, Nieuw-
landstraat 23, Oostende, en had
verder als bemanning : de eerste-
stuurman Engel Butseraen, 47 jaar,
uit Oostende ; de tweede-stuur-
man, Willy Kiekens, 19 jaar, uit
Oostende ; de bootsman Hubert
Bongé, 18 jaar, uit Nieuwpoort ; de
eerste-machinist Louis Vanthour-
nout, 31 jaar, uit Oostende ; de
tweede-machinist Constant Iser-
biet, 41 jaar, uit Oostende ; de eer-
ste-stoker E. Wormleighton, 48
jaar, uit Oostende ; de tweede-sto-
ker Emile Caullet, 24 jaar, uit Oost-
ende ; de telegrafist Robert De-
maerel, 27 jaar, uit Oostende ; de
kok Michel Ooghe, 50 jaar, uit
Oostende ; de matrozen Jozef But-
seraen, 18 jaar, uit Oostende ; Eric
Robin, 19 jaar, uit Nieuwpoort ;
René Robaey, 19 jaar, uit Heist ;
Roger Ryckeman, 16 jaar, uit Oost-
ende ; Camiel Vanhoucke, 33 jaar,
uit Oostende en Gustaaf Bowé, 33
jaar, uit Oostende ; de lichtmatroos
Freddy Dewinne, 17 jaar, uit
Heist ; Henri Dugardin, 16 jaar, uit
Nieuwpoort en de jongen Norbert
Lauwereins, 17 jaar, uit Nieuw-
poort.

Het vaartuig had een bruto ton-
nage van 768 T. De «Rubens» is van
hetzelfde type als de «Breughel».
Deze rederij beschikt thans te
Oostende nog over slechts drie treil-
ers en twee varende onder Engelse
vlag.

NIEUWE SLEEPBOTEN VOOR BELGIE

Sedert enige tijd is een nieuwe sleepboot te Zeebrugge werkzaam. Hij draagt de naam Burgemeester Vandamme naar de Brugse burgemeester, waarvan bewezen is dat hij sedert jaren de promotor is van de belangen der zeevisserij voor Zeebrugge en de belangen der havens Zeebrugge ter harte neemt.

Andere sleepboten ter verdere uitbreiding en modernisering van de bestaande vloot werden in bestelling gegeven.

Oefenmijn in kor

De Z.240 schipper Jozef Rappé, was ter visvangst op 14 mijl NNW van Zeebrugge toen men een ruk voelde aan de kor bij het slepen. De bemanning won de kor in en stelde met verbijstering vast dat er een oefenmijn in het net stak, tezamen met stoel. Langs de radio erwittigde de schipper het waterschoutsambt, die bevel gaf naar Zeebrugge te varen. Aldaar aangekomen was de ontminningsdienst van Oostende ter plaatse, die zich aan boord begaf, doch vaststelde dat de mijn reeds ontploft was. — Z.

EUGENE TRATSAERT stadsontvanger ter Oostendse vissers- haven is niet meer



Hij was in zijn leven sedert zijn kinderjaren voetballer bij het K.V.G.O., maakte achteraf tijdelijk deel uit van het bestuur en het selectiekomitee van deze club. Hij was sedert 28 jaar kommissaris van het bestendig muziekfestival, want hij was tevens een verstokte muzikliefhebber. Ook was hij geruime tijd lid en bestuurslid van de liefdadigheidsmaatschappij «De Lustige Zigomars» en de «Liberales Jonge Wachters».

Hij was vooral een groot sportman en hij hielp na de oorlog S.K.V.O. terug in het leven roepen, waar hij een tijdlang ondervoorzitter was. Hij was een groot biljartliefhebber en sedert jaren ook ondervoorzitter van de biljartclub «Trois Fontaine» in de Ad. Buystraat en dd. voorzitter van de Biljartclub der stadsbedienden.

Nooit deed men tevergeefs beroep op zijn medehulp en liefdadigheidsgesest.

Hij werd woensdag te 10 u. in de St Petrus en Pauluskerk ten grave gedragen.

Veel vrienden en ambtenaars hadden er aan gehouden door bloemen en kronen of door hun aanwezigheid, een laatste hulde te brengen aan de ambtenaar en de sportman die door zijn levenswijze slechts vrienden en sympatisanten kende.

Eugène, gij hebt uw werkzaamheden ten voordele van visserij en vishandel tot de laatste dag van uw leven steeds met liefde en medeleven vervuld. Gij hadt nog verschillende jaren onder hen kunnen blijven.

Uw heengaan zal aldaar een leemte betekenen, welke niet door woorden kan vervangen worden.

Gij waart voor uw medebedienden een voorbeeld van plichtsbef en dienstvaardigheid.

Rust zacht in de aarde, U toegewezen.

Aan uw vrouw, dochter en familie biedt ons blad zijn oprechte deelneming aan in de zware slag welke hen treft.

Vrijdagmorgen bereikte ons het ontstellende nieuws, dat de heer Eugène Tratsaert, sedert 30 jaar ontvanger van de Stedelijke diensten der vissershaven in de nacht van donderdag op vrijdag overleden is, in de ouderdom van slechts 57 jaar.

De heer Eugène Tratsaert had meer dan 39 jaar dienst aan deze stedelijke instelling. Hij was door reder, handelaar en al wie met deze dienst in aanraking kwam, geacht en zeer graag gezien voor zijn bereidwilligheid om elkeen ten dienste te staan en voor zijn steeds eerlijk en rechtvaardig optreden.

Als ambtenaar was hij steeds stipt en ordelijk in zijn werkzaamheden. Als ontvanger en plaatsvervanger van de directeur, een gentleman.

Hij was niet alleen een korrekt ambtenaar, maar in talrijke sport- en liefdadigheidsmaatschappijen droeg hij zijn steentje bij om als sociaal en sportief figuur bij te dragen tot het wegslagen van talrijke liefdadige- en sportmanifestaties.

ONDERZOEKSRAAD voor de ZEEVAART

Donderdag uitspraak in de zaak van de O 246

De onderzoeksraad voor de zeevaart zou maandagnamiddag te Oostende zetelen teneinde het onderzoek voort te zetten inzake het vergaan van «Z.313 Celtic». De Engelse getuige die was gedagvaard, liet evenwel verstek gaan en ook getuige Vanderheyde van Z.313 was niet ter plaatse, zodat de raad besloot donderdag 13 oktober, terug te vergaderen.

Op die zitting zullen andere Engelse getuigen worden gehoord en zal wellicht Vanderheyde aanwezig zijn. Op dezelfde zitting zal de raad vonnis vellen inzake de

aanvaring van het Nederlandse vliegdekschip Karel Doorman met de Oostendse trawler O.246.

Zoals men weet kwamen hierbij vijf Oostendse vissers om het leven.

Nederland heeft inmiddels reeds de eis van de Belgische reder en de naastbestaanden van de verdronken vissers ingewilligd, aldus de schuld van deze fatale aanvaring volledig aan de Karel Doorman toe wijzend. Men verwacht dat de Belgische onderzoeksraad evenmin schuld zal vinden bij de Belgische trawler.

VRAAG VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGER CLAEYS, dd. 8 SEPTEMBER 1960

Slooppremie voor vissersvaartuigen

Bij de bespreking van de begroting van uw departement voor 1960 hebben wij, na elders vruchteloze pogingen te hebben gedaan, van U een positieve toezegging gekregen omtrent het invoeren van premies voor het slopen van onrentabele vissersvaartuigen op voorwaarde deze te vervangen door nieuwbouw.

U hebt verder medegedeeld dat opdracht gegeven werd aan een commissie om de toepassingsmodaliteiten van dergelijke premie voor te stellen. U hebt zelfs laten voorzien dat eventueel nog in de loop van dit jaar de eerste premies zouden toegekend worden.

Mag ik de achtbare heer Minister vragen mij te laten weten :

1. Heeft de bedoelde commissie haar werkzaamheden aangevat en beëindigd? Werden concrete voorstellen en een ontwerp-reglement op punt gesteld?

1. Werd bij het onderzoek en desgevallend bij de concrete voorstellen rekening gehouden met het ingediende advies van de Bedrijfsraad voor de Visserij?

3. Mag de definitieve beslissing welke de slooppremie instelt eerlang onder vorm van een Kon. Besluit verwacht worden?

Antwoord van de Minister :

1. Bedoelde commissie beëindigde haar opdracht op 8 september 1960 en zal mij eerstdaags haar verslagen en voorstellen voorleggen.

2. Als basis van de studie werd het advies van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij genomen. Het onderzoek van de economische aspecten van de visserijexploitatie heeft aangetoond dat bepaalde voorwaarden welke door die Raad werden voorgesteld vooralsnog niet kunnen weerhouden worden. In de huidige stand van de studies is het nog niet mogelijk aan de reders criteria in-

zake de rentabiliteit van een nog te bouwen schip op te leggen.

3. Vanzelfsprekend zullen de voorstellen nog door de verschillende bevoegde instanties moeten onderzocht worden. Het is dan ook niet mogelijk aan het achtbaar Lid de datum van toepassing van het beoogde reglement te laten kennen. Het verwezenlijken van dit ontwerp zal door alle middelen worden bespoedigd.

Nota van de Redaktie : Het is spijtig te moeten vaststellen dat de besluiten van deze technische commissie nog niet overgemaakt werden aan de bedrijfsraad.

Het ware ook interessant te weten wie die bevoegde instanties zijn, die zich verder met het ontwerp bezighouden, want dat woord «bevoegd» is in het verleden al zo vaak misbruikt geweest.

Mooier voorbeeld kan men niet hebben dan het huidige toekennen van scheepskredieten aan de reders ter visserij naar gelang de invloeden van bepaalde personen, waar kleine en middenslagreders zelden of in 't geheel niet dezelfde voordelen bekomen en waarborgen moeten daarstellen, welke die invloedrijken niet moeten voorbrengen.

Groten kunnen schepen bouwen aan interesten van één %. Kleinen en middenslag bekomen die niet. Kleinen die motoren van een Buitenlands merk bestellen hebben allerlei moeilijkheden om krediet te bekomen en dan nog 50 % en aan de hoogste interesten, terwijl voor anderen men er veel lichtzinniger over gaat.

Het wordt daarom tijd dat een werkelijk technische commissie van bevoegdheden zich met de toekomstige scheepsbouw en het verlenen van krediet bezighoudt.

Oostendse markt en vismijnecho's

Het veel kleiner aantal IJslanders en Noordzeeschepen, samen met de slechte weersomstandigheden op de meeste visgronden, was oorzaak van een sterk verminderde aanvoer op de Oostendse vismarkt. Het waren vooral ronde soorten, die voornamelijk door de IJslanders worden aangevoerd, welke ontbraken en welke bijgevolg de beste noteringen kregen. Kabeljauw vooral kreeg goede prijzen en dit op drie verschillende verkoopdagen. Zelfs voor IJslandkabeljauw werd meer dan 1.000 F per ben betaald.

Alhoewel tongen evenveel, zoniet meer werden binnengebracht, dan verleden week, kregen deze bijvoorbeeld hogere prijzen. Deze prijzen daalden slechts in geringe mate op de tweede verkoop dag om woensdag opnieuw te stijgen en het hoogste punt te bereiken van de week. Waren de weersomstandigheden slecht, toch hadden de meeste westschepen de gelegenheid om omvangrijke vangsten in de

afslag te brengen. Hierdoor was de aanvoer nog groot genoeg om de vraag te voldoen en werden voor deze soorten in vergelijking van de rest, matige prijzen betaald. Alleen de schepen welke een gevarieerde vangst aan boord hadden, brachten het tot mooie resultaten. Voor platvis en tarbot werd immers ook flink betaald. Wijting was bijzonder gevraagd en de kleine vis, als soldaten, knorhaan en katrog werden vlot verkocht. De opbrengsten waren deze week voor bijna alle schepen zeer renderend. Een gemiddelde prijs van rond de 650 F per ben is iets wat niet alle maanden wordt bereikt.

De kustvisserij was deze week het grootste slachtoffer en het barre en stormweder, belette deze kleine vaartuigen te vissen. De garnalvisserij moesten met weinig tevreden zijn en konden alleen zaterdag iets op demarkt brengen. De visvaarders kenden de minst slechte vangsten. Er waren deze week 59

vaartuigen aan de afslag met een aanvoer van 8.530 bennen vis, 42.900 kg. tong, 7.200 kg. kreeftjes en 7.500 kg haring. « Slechts » zeven IJslanders deze week. Zes met kleine vangsten en de totale aanvoer 4.420 bennen plus 7.200 kg. kreeft. Alleen de O.294 loste meer, alhoewel 1380 bennen moeilijk als een grote vangst kunnen beschouwd worden voor zulk een schip.

Dank zij de zeer gunstige prijzen die voor deze mooie vangst werden betaald kon toch een renderende prijs worden bereikt. Kabeljauw die matig werd aangevoerd, kreeg de hoogste prijzen, terwijl schelvis die alleen dinsdag voorhanden was, vlot werd verkocht. De andere « gewone » soorten als leng, koolvis, zeebaars, schotse schol, wijting en mieten kregen meer dan de « gewone » prijs.

Zeer schaarse aanvoer van de Noordzee met enkel 460 b. vis en 7.500 kg haring uit drie vangsten. De prijzen waren hoog, vooral voor

witte kabeljauw zodat de opbrengsten renderend waren. Alleen de haringvanger moest met minder dan een minimum tevreden zijn.

Zes kanaalschepen brachten geen grote vangsten, terwijl de prijzen voor zekere soorten hoog was. In totaal 1210 b. vis en 1.000 kg. tong.

Veel witte bankers brachten een nogal ruime hoeveelheid tongen op de markt. De prijzen voor deze tongen bleven echter renderend en stegen van de maandag tot de woensdags. Ook tarbot kende een gunstige prijsverloop. Deze schepen lukten bevredigende resultaten en brachten 530 b. vis en 3.200 kg. tong op de markt.

Drie Oostschepen zorgen voor 190 b. vis en 3.100 kg. tong. Ook hier renderende opbrengsten.

Door 170 b. vis te lossen na een reisje van vijf dagen werd de O.82 beloond met 118.000 F als opbrengst.

Tenslotte brachten 23 Westschepen afwisselend grote en kleine vangsten op de markt die in totaal 1550 b. vis en 8.500 kg. tong opleverden. De opbrengsten voor deze schepen waren afwisselend zeer goed en eerder matig, gedien de nogal lage rogprijzen. Schepen met een goed gevarieerde vangst maakten echter mooie reizen.

AANVOER en OPBRENGST PER SCHIP

Zaterdag 8 oktober

IJSLAND

		Haring		
O.305	13	30	7500	45.673

Maandag 10 oktober

MORAY

		Kreeften		
O.217	17	470	600	251.230
O.92	20	750	—	376.335
O.236	15	450	2100	346.720

IJSLAND

Z.425	13	300	—	227.030
-------	----	-----	---	---------

WITTE BANK

O.132	14	30	2000	109.110
Z.537	15	30	2600	139.520
O.235	15	20	2000	126.280
O.244	15	20	1700	91.960

WEST

O.77	6	60	—	47.840
O.806	6	70	—	42.260
N.762	9	100	400	72.970
O.184	9	70	200	48.220
O.148	8	70	700	72.170
O.192	9	60	400	51.460
O.196	6	120	—	69.070
O.15	9	40	400	61.260
Z.491	11	70	500	63.400
O.349	1	1	100	8.470
O.142	3	40	—	31.210

Dinsdag 11 oktober

IJSLAND

		Kreeften		
Z.459	17	350	3500	267.635
O.88	17	550	300	326.440
O.294	18	1400	—	91.5820

KANAAL

		Tongen		
O.69	16	200	100	111.300
O.120	13	250	—	155.130
O.155	12	180	500	116.305

WITTE BANK

Z.421	11	50	2000	103.580
Z.222	12	30	2000	108.140
Z.540	11	100	2000	145.480
Z.400	11	30	1700	87.090
Z.412	11	30	2000	112.350
Z.547	12	30	2000	107.870
O.122	13	30	2000	101.290

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	8-10-1960	10-10-1960	11-10-1960	12-10-1960
Tongen, grote — Sole, grosse		51,20-53,40	52,80-57,40	53,—61,—
3/4 tongen — 3/4 sole		52,—56,—	51,80-53,80	55,—59,20
Bloktongen — Sole moyenne		51,40-59,40	49,80-53,80	53,60-57,—
Voor kleine — Toute petite		49,60-52,—	46,—50,20	52,—54,60
Kleine — Petite		28,80-34,—	30,—33,40	32,80-35,—
Tarbot groot — Turbot, gros		43,60-47,—	39,—46,—	38,—53,—
Middel — Moyenne		25,20-40,60	27,—38,50	27,—34,—
Kleine — Petite		16,—20,80	18,—23,—	20,—25,40
Griet — Barbue				
Middel — Moyen				
Kleine — Petit				
Schol — Plie			15,—19,—	18,—19,—
Grote iek — Grosse			15,—16,80	17,—20,—
Kleine iek — Petite			14,60-16,80	18,—20,—
Iek 3e slag — 3e sorte			13,80-15,20	18,—20,—
Platjes — Toute petite		5,60- 9,60	4,60- 7,40	7,—10,40
Schelvis grote — Aiglefin, gros		14,—		
Middel — Moyen	6,80		9,80	8,20
Kleine — Petit		22,—26,—		
Heek, grote — Merlu, gros		14,—18,—	18,—	17,—
Middel — Moyen		7,—12,40	7,90-13,80	5,— 6,20
Kleine — Petit		5,90-13,—	5,—13,—	7,80-13,—
Rog — Raie	3,75	2,40	3,40- 6,—	10,20
Rode poon — Perlon	16,60	20,80-26,—	23,—28,50	6,—
Grauwe poon — Grondin	6,60- 9,—	9,40-16,20	10,20-19,60	24,—32,20
Kabeljauw — Cabillaud			28,—33,20	10,40-23,40
Gullen — Petit cabillaud	4,20- 7,20	4,80- 8,20	5,40- 9,40	33,—40,50
Hozemondhamme — Baudroie			5,40- 6,20	8,—10,20
Wijting — Merlan		15,60-18,50	12,—17,20	8,—
Schar — Limande		5,— 9,—	7,50- 8,50	16,—21,—
Steenschol — Sole limande		6,— 9,—	9,—	8,—10,—
Zeehaai — Aiguillat				7,—
Hondshaai — Roussette	5,20			9,40
Arend (Pieterman) — Gr. vive				
Makreel — Maquereau		7,60-10,60	5,80-14,40	7,20
Horsmakreel — Saurel		9,—20,60	10,20-15,60	11,—19,—
Rode knorhaan		14,—20,—	14,30-20,—	13,—22,30
Keilrog — Raie radiée				15,—22,—
Zeekreeft — Langoustine				
Schaat — Flotte				
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.		7,60-10,—		8,— 9,—
Lom — Brosme				
Kongeraal — Congre			12,—21,20	14,—23,—
Leng — Lingue	4,38- 6,20			
Schartong — Cardine				
Volle haring — Hareng				
IJle haring — Hareng guai			4,80- 5,40	
Haringshaai — Latour				48,—
Steenholk — Tacaud				9,—17,—
Heilbot — Flétan				
Koolvis — Colin				
Steur — Esturgeon			15,50	21,—
Zeewolf — Loup de Mer				
Pollak — Lieu jaune				
Zonnevis — St Pierre				
Koningsvis				
Hondstong — Plie cynoglosse				

O.187	13	20	1800	107.720
O.135	13	20	1900	91.700
OOST				
Z.598	11	90	1000	109.850
WEST				
O.225	8	50	500	70.390
Z.510	10	40	1100	94.110
O.327	8	40	400	35.850
O.267	7	70	—	51.080
Z.201	10	70	1000	92.880
Z.417	10	120	1000	104.200

WEINIG HARING TE VANGEN

Zaterdag werd van de Noordzee door de O.205 nog een vangst haring binnengebracht. Er kan trouwens al niet veel van een vangst gesproken worden, wel van een vangstje. Er werden inderdaad slechts een 100-tal bennen gelost, samen met nog een 40-tal bennen gekwetste haring. De bijvangst vis bracht al evenmin veel op, zodat de opbrengst allesbehalve renderend was en 45.673 F bedroeg. Voor zulk een schip na 13 dagen is dit natuurlijk veel te weinig. Waar ook de voorgaande reis weinig om het lijf had, zou het wel eens kunnen zijn dat men de pijpen aan Maarten geeft en dat het voor dit jaar weer gedaan is met de haring. Binnen een goede maand hopen we dan de winterharing te krijgen van de Sandettie, alhoewel ook daar de verwachtingen niet hoog voor gespannen staan. Misschien is het ook wel best dat men er niet te veel van verwachtte. Als het dan iets is, dan zal de vreugde dubbel groot zijn. En als het dan de eerste maanden iets is, dat onze mensen er dan niet te lang blijven achter zoeken. Het enige wat ze daar van hebben is, dat ze het weinige voordeel dat ze haalden toen er iets te vangen was, weer verliezen.

KUSTVISVANGERS DOEN HET STEEDS ZEER GOED

Nog alti... blijven enkele kustvisserstvaartuigen in plaats van op garnaal of sprot, de visvangst bedrijven. Deze schepen doen het verre van slecht, bij zoverre dat ze veruit de beste resultaten boeken. De vangsten blijven redelijk groot en daarbij moet dan nog worden opgemerkt, dat er bijna geen tongen bij zijn. Deze worden waarschijnlijk aan de trap verkocht, zodat de opbrengsten nog

hoger zijn dan officieel bekend. Zoveel te beter, want met de garnaal is er nog steeds zeer weinig te verdienen. Wel kunnen een paar schepen aan een bevredigende dagopbrengst komen, maar de meesten moesten het met minder dan het minimum stellen. De vangsten die een week lang op een behoorlijk peil waren, zijn opnieuw veel kleiner geworden en niets laat voorzien dat het nog zal verbeteren, integendeel.

GERINGE AANVOER OP DE MAANDAGMARKT

In tegenstelling met de voorgaande weken, toen op de eerste verkoopdag telkens een grote hoeveelheid vis werd gelost, vooral van IJsland, was er deze week een nogal beperkte hoeveelheid vis voorhanden. Praktisch alleen van de West werd de nodige hoeveelheid aangevoerd, terwijl van de Noordzee, de Witte Bank en IJsland telkens nogal weinig werd binnengebracht. Van het Kanaal kwam zelfs geen enkel schip ver-

kopen, aangezien de meeste van deze vaartuigen een Engelse haven aandeden om hun vangst te verkopen. De prijzen zijn daar blijkbaar beter. De kosten echter ook en deze week zullen ze wel geen profijt gedaan hebben met ginder te gaan lossen. Door deze kleine aanvoer was echter de prijs voor de verschillende vissoorten op een hoog peil gekomen en niet het minst deze van IJsland. Door de meeste vaartuigen kon dan ook een renderende opbrengst worden bereikt, want ook tongen stegen verder in prijs. Al met al een voordelige verkoopdag.

IJSLANDVIS WAS SCHAARS

Drie IJslanders van klein formaat brachten dito vangsten op de markt. De grootste van deze vangsten bevatte inderdaad amper 700 bennen vis maar bracht niettemin toch 376.335 F op. De laagste opbrengst was voor de O.217 met ca 251.230 F. Gemiddeld werden deze soorten verkocht aan zowat 550 F per ben. De duurste soorten waren kabeljauw, vissoort die gaandeweg in prijs steeg en ook nogal schaars was. Koolvis en leng waren ook duurder dan gewoonlijk, terwijl zeebaars aan een gewone prijs werd verkocht.

Van de Noordzee werd maar één vangst binnengebracht. Nu er steeds meer Noordzee-schepen verbouwen en overgaan naar een hogere klasse om kleine IJslander te worden, hetgeen ook renderender is, wordt de Noordzee-kabeljauw steeds minder op de markt gebracht. Zodoende kan men zich de komende wintermaanden verwachten aan hoge prijzen voor deze vissoort, tenminste als de invoer de prijs niet drukt. In geval van slecht weer, zoals deze week, mag er dus wel een prijsje verwacht worden.

Vandaag werd deze Witte kabeljauw die voor de rest van de week niet veel meer moet verwacht worden, verkocht aan prijzen gaande van 1.040 naar 1.300 F per ben. Er moet hier worden bijgevoegd dat het Moray kabeljauw was. Ook gullen werden vlot en duur verkocht en de allerkleinste soorten waren vaak duurder dan de grotere sorteringen, dit dank zij de vraag van het buitenland. De opbrengst van de Z.425 was bijgevolg renderend en beliep 227.030 F.

BEVREDIGENDE UITSLAGEN VOOR DE WITTE BANKERS

Een 4-tal schepen van deze visgrond losten middelgrote vangsten waarvan deze van de Z.537 de grootste was. Tongen kregen prijzen welke schommelden van 1.440 F voor de kleine naar 2.970 F voor de bloktongen. Tarbot kreeg een betere prijs dan de voorgaande weken, terwijl platvis even zeldzaam was als Kanaalvis.

De opbrengst van de Z.557 was de hoogste en beliep 139.520 F. Het komt ons voor dat sommige klachten nogal licht aanvaard worden, vooral dat het bijna steeds dezelfde kopers zijn welke met klachten komen, zoals eens temeer hier het geval. De laagste opbrengst was voor de O.244, schip dat 91.960 F besomde.

ELF WESTSCHEPEN MET GROTE VANGSTEN

De meeste vangsten welke vandaag door de Westschepen werden in de afslag gebracht, waren rede-

lijk omvangrijk en bovendien van redelijk goede hoedanigheid. Keilrog was duurder dan verleden week, grote roggen vielen echter wel wat goedkoper uit. De aanvoer hiervan was ook tamelijk groot. Soldaten kregen renderende prijzen terwijl de tongen uit deze vangsten de beste noteringen kregen. Voor gullen blijft de prijs stijgen, en zo werden de kleine gullen vandaag tot meer dan 500 F per ben betaald. Ook platjes en posten moesten thans niet worden opgevangen. De opbrengsten waren wel renderend, voor de meeste schepen althans, en varieerden van 3.470 F voor de O.349 (na één dag) naar 72.970 F voor de N.762.

MEER VIS OP DE DINSDAGMARKT

Er waren om te beginnen al 22 schepen aan de afslag in plaats van 19 maandag. De aanvoer van de meeste visgronden en in het bijzonder van IJsland, de Witte Bank en het Kanaal was dan ook groter. Tongen waren dubbel zo veel voor handen en kregen ook een prijs die ongeveer even hoog was als maandag. Alleen de kleine soorten waren iets goedkoper. Ronde vis steeg gaandeweg in prijs, zodat voor de meeste schepen wel renderende opbrengsten werden geboekt. Vooral de kleinere Westschepen uit Zeebrugge welke na korte reizen mooie vangsten binnenbrachten, lukten mooie opbrengsten.

WEER DRIE IJSLANDERS

Het aantal IJslanders was hetzelfde als maandag, de visaanvoer was nochtans groter aangezien 1 van deze schepen rond de 1.400 bennen vis loste. Deze laatste vangst bevatte nogal veel schelvis waardoor de prijs voor deze soort wel enigszins daalde, maar toch nog op een redelijk peil bleef. Kabeljauw was zeer duur en steeg nog naarmate de verkoop vorderde. Rode zeebaars was even duur als de voorgaande dagen, terwijl wijting en leng duurder waren. De opbrengsten waren bevredigend tot renderend, dit alleszins in verhouding tot de vangsten die meestal nogal klein waren. De hoogste uitslag was natuurlijk voor de O.294 met 951.000, terwijl de Z.459 de laagste opbrengst boekte, ni 267.000 F.

KANAALVIS KREEG HOGE PRIJZEN

Toch weer maar drie Kanaal-schepen, zodat van een grote aanvoer van deze visgrond ook vandaag geen sprake was. Het grootste deel van deze vangsten bestond dan nog uit rog, hetgeen de prijs voor deze soort niet bevorderde. Toch kan men moeilijk van een goedkope markt spreken als er grote rog verkocht worden tot boven de 600 F per ben. Keilrog was in verhouding eerder goedkoop en kreeg als topprijs 760 F. Specifieke kanaalsoorten als Schotse schol, staartvis, soldaten, steenschol en wijting waren duur, zodat nog wel renderende opbrengsten werden geboekt.

Van deze visgrond werd de hoogste opbrengst geboekt door de O.120 welke dank zij een vangst keilrog van 100 bennen en meer, 155.000 F besomde, terwijl voor de O.69 de minst goede uitslag werd geboekt: 111.300 F.

GOEDE RESULTATEN VOOR DE WITTE BANKERS

Niet minder dan 9 schepen kwamen van deze visgrond verkopen. De vangsten waren zowat allemaal even groot, zodat ook de opbrengsten niet ze heel veel verschilden en tamelijk gunstig uitvielen. De reizen waren ook korter dan deze van gisteren, zodat ook de kosten minder waren. Tarbot kreeg dezelfde prijzen als maandag, terwijl platvis nogal schaars was en hierdoor wel een renderende prijs bewaam. Voor deze schepen varieerden de opbrengsten van 87.090 F voor de O.187 naar 145.480 voor de Z.540.

NOG GENOEG WESTVIS

Vandaag verkochten 6 westschepen hun vangst. De vangsten waren beter gevarieerd en bevatten meer dure soorten als tong, tarbot, platvis, gullen en wijting. Voor roggen werden verder bevredigende prijzen betaald welke schommelden van 240 F voor katrog naar even boven de 600 F voor de grote roggen. Keels van deze visgrond kregen evenmin meer dan 750 F. De resultaten waren hier alleszins bevredigend en schommelden van 35.000 F voor de O.327 naar 104.200 F voor de Z.417. Van de Oost werd één vangst aangevoerd en wel een zeer omvangrijke en goed verzorgde. Platvis kreeg renderende prijzen welke schommelden tussen 700 F voor het kleine iek en bij de 900 F voor de platen. De opbrengst van dit vaartuig was dan ook zeer goed en beliep 109.800 F. Gullen kregen hier tot 630 F per ben.

VOOR DE GARNAALVISSERS : VEEL SLECHT WEER

De garnaalvissers hadden met zeer slecht weder af te rekenen en konden sedert het begin van deze week nog niet uitvaren. De vorige dagen was er zeer weinig gevangen, hetgeen de prijzen nogal omhoog joeg. Sommige schepen konden aldus nog aan een opbrengst geraken. De meesten echter moesten het stellen met minder dan het minimum.

Brand op vissersvaartuig

Tijdens het uitvoeren van herstellingswerken in de haven van Oostende aan de Z.543, toebehorende aan Eugène Vlietinck, uit Heist, ontstond ten gevolge van het vuur van het lastoestel plots brand in de machinekamer. De brandweer kwam ter plaatse en kon zonder grote schade het vuur doven.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN.

NEEMT EEN

ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
GARNAALANVOER TE OOSTENDE						
1-10	2	112	4.037	32,—	41,—	.....
3-10	8	508	15.633	25,—	35,—	.....
4-10	10	380	12.322	30,—	35,—	.....
5-10	7	219	10.992	31,—	41,—	.....
6-10	8	298	9.165	73,—	44,—	.....
7-10	9	281	11.317	37,—	42,—	.....
VISAANVOER TE OOSTENDE						
8-10	1	9.000	45.373	.....	.....	.....
10-10	19	162.700	2.236.515	.....	.....	.....
11-10	22	203.700	3.452.210	.....	.....	.....
12-10	17	108.700	1.623.845	.....	.....	.....
Tot.	59	484.100	7.358.243	.....	.....	.....
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
6-10	3	2.926	39.818	.....	.....	.....
10-10	15	21.818	276.607	.....	.....	.....
12-10	4	16.906	219.166	.....	.....	.....
GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT						
6-10	5	184	5.829	29,—	36,—	31,67
7-10	10	381	15.013	30,—	43,—	39,30
10-10	1	24	888	37,—	37,—	37,—
SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT						
6-10	6	293	722	.....	.....	.....
7-10	16	2.270	13.650	.....	.....	.....
8-10	10	7.280	29.293	.....	.....	.....
GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE						
6-10	14	1.892	49.610	23,—	34,—	.....
7-10	14	2.270	63.562	24,—	35,—	.....
8-10	16	2.408	53.639	19,—	32,—	.....
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
6-10	13	11.850	215.930	.....	.....	.....
8-10	7	5.715	85.450	.....	.....	.....
10-10	24	18.270	256.590	.....	.....	.....
11-10	4	19.000	392.490	.....	.....	.....
12-10	20	55.250	1.051.020	.....	.....	.....

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Zaterdag 8 oktober						
Z.83	2	60	5	5.520	Z.551	26.680
Z.725	1	100	5	6.660	Z.186	32.400
Z.447	3	200	15	14.420	Z.552	64.470
Z.22	3	150	15	16.160	Donderdag 13 oktober	
Z.60	3	200	15	14.100	Z.785	1 100 5 7.570
Z.497	3	150	15	30.800	Z.406	1 40 4 6.600
Z.47	3	200	15	15.750	Z.321	5 300 25 34.240
Maandag 10 oktober						
Z.438	2	100	5	11.780	Z.504	4 200 10 24.270
Z.485	2	103	10	9.310	GENT	
Z.501	2	200	15	17.240	Drievierden tongen 75-80; voor-	
Z.435	2	100	8	10.760	kleine tongen 68; grote tarbot 90;	
Z.611	1	60	5	5.440	middelmattige tarbot 82; kleine tar-	
Z.518	2	80	10	14.880	bot 52; kleine griet 50; schol 35-38;	
Z.520	2	80	10	9.070	iek 3e slag 28; middelmattige schel-	
Z.764	3	200	25	21.500	vis 55; rog 50-56; kabeljauw 45-55-	
Z.506	2	150	15	13.450	68; gullen 20; hozemondhamme 44;	
Z.52	3	300	20	21.570	wijting 18; makreel 20; zeebaars	
Z.538	3	150	20	14.770	repen 36-55; ijle haring 18; gepelde	
Z.553	2	100	12	13.410	haringshaai 38-50; heilbot 80; kool-	
Z.63	3	200	20	18.720	vis 32; verse garnalen 70-80 F per	
Z.477	2	100	10	11.200	kg	
Z.524	—	—	—	8.500		
Z.50	—	—	—	12.050		
Z.467	2	100	10	12.710		
Z.512	1	70	5	11.210		
Z.525	2	100	20	15.460		
Z.251	2	100	10	12.480		
Z.270	2	100	20	19.510		
Z.528	8	500	40	58.900		
Dinsdag 11 oktober						
Z.508	1	80	5	10.680		
Z.517	3	200	25	26.370		
Z.240	2	250	8	15.230		
Z.68	3	200	20	21.130		
Z.456	6	400	35	41.290		
Z.733	9	600	40	56.170		
Z.561	8	500	40	54.650		
Z.24	9	600	55	63.010		
Z.471	10	600	50	66.550		
Z.430	5	300	25	37.410		
Woensdag 12 oktober						
Z.548	—	—	—	69.540		
Z.603	—	—	—	69.790		
Z.777	—	—	—	74.930		
Z.428	—	—	—	105.910		
Z.264	—	—	—	2.090		
Z.233	—	—	—	21.310		
Z.555	—	—	—	18.070		
Z.149	—	—	—	34.350		
Z.432	—	—	—	42.770		
Z.541	—	—	—	47.560		
Z.476	—	—	—	73.680		
Z.445	—	—	—	32.280		
Z.495	—	—	—	70.950		
Z.530	—	—	—	42.640		
Z.558	—	—	—	93.020		
Z.407	—	—	—	76.040		
Z.472	—	—	—	52.540		

De sprotaanvoer deze week

OOSTENDE

Donderdag 6 oktober		
O.32-O.11	200	1,—
O.17-O.780	800	4,03
O.5-O.796	1.600	4,02
O.10-O.81	600	4,01
O.20-O.260	550	4,—
O.31-O.36	1.400	4,07

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Maandag 10 oktober
Grote schelvis 14-21; middelmatige schelvis 13,50; kleine schelvis 8,20-13,80; kabeljauw 17,40-23,40; gullen 8,60-17,40; wijting 6,20-10; schaat 13-15,40; zeebaars 7,40-9,80; leng 9-14; schartong 5,60-7,80; heilbot 22-43; koolvis 9,20-9,80; hondstong 5,60-12; zeewolf 9,60 F.

Dinsdag 11 oktober
Grote schelvis 19,40-25,80; middelmatige schelvis 11,40-17; kleine schelvis 6,40-9,60; kabeljauw 22,40-27,60; gullen 11,40-21,80; wijting 7,40-11,80; schaat 18; zeebaars 7,60-10; leng 11-16,20; schartong 7-11,80; heilbot 20-32; koolvis 7,80-11,60; hondstong 6,60-7,40; zeewolf 10,60-13.

Woensdag 12 oktober
Grote schelvis 28,50; kleine schelvis 8,60; kabeljauw 28-28,40; gullen 16; wijting 7,60-8,80; schaat 18; zeebaars 8,60-9,80; leng 11,40-15,60; heilbot 26-43; koolvis 14; hondstong 4,80; zeewolf 14,60.

BRUSSEL

VAN 1 TOT 7 OKTOBER 1960

Drievierden tongen 85-90; voor-kleine tongen 75; grote tarbot 120; middelmatige tarbot 90; kleine tarbot 55; kleine griet 55; schol 36-42; kleine iek 30; middelmatige schelvis 60-70; vlerken rog 58-65; kabeljauw 50-75; repen gullen 56-60; hozemondhamme 48-60; wijting 24-30; arend (pieterman) 50; makreel 24-30; ronde knorhaan 45; repen 55-68; ijle haring 22-28; heilbot 90-100; koolvis 34-40; verse garnalen 80-90 F per kg.

O.177-O.628	250	4,03
O.49-O.490	750	4,09
O.126-O.619	600	4,01
O.96-O.756	150	1,00
Vrijdag 7 oktober		
O.31-O.36	1.250	4,—
O.5-O.796	950	2,91
O.17-O.780	550	1,06
O.10-O.84	800	1,24
O.20-O.260	300	1,05
O.49-O.490	670	4,00
O.45-O.70	530	1,00
O.177-O.628	990	1,00
O.234-O.91	1.400	1,00

NIEUWPOORT

Donderdag 6 oktober		
N.498-N.716	47	4,—
N.721-N.812	150	1,—
N.706-N.726	96	4,—
Vrijdag 7 oktober		
N.716-498	480	4,—
N.27-N.106	1.480	4,—
N.706-N.726	700	4,—
N.423-N.735	275	4,95
N.721-N.812	340	4,85
Zaterdag 8 oktober		
N.498-716	1.900	4,—
N.706-N.726	1.050	4,—
N.27-N.106	1.350	4,—
N.423-N.735	1.150	4,15
N.721-N.812	1.830	4,—

VERWACHTINGEN

Zaterdag 15 oktober			
Witte Bank : O.243			
Maandag 17 oktober			
IJsland : O.269, O.286, O.237, O.318, O.250			
Witte Bank : Z.25, O.249, O.66, O.115, O.140, Z.546			
Dinsdag 18 oktober			
IJsland : O.231, O.108, O.282, O.80			
Kanaal : O.204			
Witte Bank : Z.290, O.131, O.279, O.283			
West : O.312			
Woensdag 19 oktober			
IJsland : O.292			
Kanaal : Z.581, O.174			
Witte Bank : Z.549, O.218, O.105, O.112, Z.511, O.127			
Oost : Z.274, Z.422, Z.583			
Noordzee : O.335, O.278 (vermoedelijk)			
Loop van de week :			
Kanaal : O.284, O.220			

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	22-9-50	26-9-60	28-9-60
Grote tong — Grosse sole	51-52	50-53	51-53
Bloktong — Sole moyenne	57-58	52-53	52-54
Fruittong — Sole 3/4	53-54	54-58	55-57
Schone kleine tong — Petite sole	44-46	48-52	52-56
Kleine tong — Toute petite sole	30-32	32-36	36-43
Grote tarbot — Turbot gros	46-47	45	50-51
Middelm tarbot — Turbot moyen	40-42	43	40-42
Varia — Divers	—	32	32-35
Griet — Barbue	—	28	32-36
Pieterman — Grande vive	—	40	—
Grote pladijs — Grosse plie	10-13	13	15-18
Middelm. pladijs — Plie moyenne	10-13	15	17-21
Kleine pladijs — Petite plie	9-11	10	9-13
Deelvis — Portion	—	—	—
Kabeljauw — Cabillaud	—	18	22-24
Gul — Petit cabillaud	8-15	8-15	11-17
Keilrog — Raie radiée	—	18-17	14-17
Rog — Raie	6-8	12	9-12
Tilten	6-8	10	9-11
Scherpstaarten	6-8	9-7	8-9
Halve man	—	—	—
Grote wijting — Gros merlan	7-8	15-14	12-14
Kleine wijting — Petit merlan	3-4	6-8	6-8
Bet — Flet	—	—	—
Schar — Limande	13-17	10-17	10-13
Zeehaai — Aiguillat	5-6	7	3-7
Zeehond — Chien de mer	3-4	8	7-8
Robaard — Grondin rouge	14-16	14-15	16-20
Knorhaan — Grondin	8-9	8-9	9-11

ZEEBRUGGE

	10-10	11-10	12-10
51-53	53-56	54-57	.....
52-55	55-57	52-57	.....
55-58	59-61	51-60	.....
57-60	59-61	54-61	.....
52-53	54-56	51-54	.....
42-44	4-48	43-50	.....
32-30	39-45	31-44	.....
11-12	13-15	7-10	.....
9-13	11-15	9-24	.....
7-8	9-13	5-8	.....
10-11	13-14	7-10	.....
.....	11-13	10-12	.....
.....	.....	6-8	.....
.....	.....	6-8	.....
.....	36-39	.....	.....
.....	9-10	11-12	6-9
.....	11-12	15-19	13-16
.....	8-10	11-12	6-9
.....	11-15	15-16	.....
.....	29-34	31-34	.....
.....	12-14	16-18	15-17
.....	12-15	13-17	14-17
.....	14-16	16-21	15-20

Ook de Japanse scheepsbouwers kennen hun zorgen

Wij lezen in de Haagse Courant:

De Japanse scheepsbouwindustrie heeft in de afgelopen maanden ook haar tol moeten betalen aan de huidige scheepvaartrecessie en wel in de vorm van een niet onaanzienlijke vermindering van het aantal landbouworders. De Japanse scheepsbouwers hebben na de oorlog werkelijk gouden tijden beleefd. Toen de industrie een paar jaar geleden op volle toeren draaide lag de produktie 400 % hoger dan voor de oorlog. Het zou verkeerd zijn hieruit af te leiden, dat parallel met deze ontwikkeling een enorme uitbreiding van de Japanse vloot zou hebben plaatsgevonden. Dit is stellig niet waar, want de huidige Japanse tonnage overtreft slechts met 3 % die van voor de oorlog.

Hieruit volgt dus, dat het grootste deel van de geproduceerde tonnage in de afgelopen jaren bestemd voor de export. Inderdaad verkeerden de meeste Japanse werven tot voor kort in een dermate gunstige positie, dat vele buitenlandse reders ertoe werden verleid — mede door de aanbidding van zeer aantrekkelijke kredietvoorwaarden — hun bouwopdrachten bij Japanse werven onder te brengen.

Dit leidde ertoe, dat Japan Engeland als grootste scheepsbouw-natie ter wereld voorbijstreefde. Kort na de Suez-krisis werden de exportopdrachten genoteerd voor niet minder dan 2 miljoen ton, doch verleden jaar was dit soort opdrachten reeds teruggelopen tot nog geen 350.000 ton, terwijl de produktie een vermindering liet zien van cirka 550.000 ton.

Terwijl in het begin van dit jaar de meeste werven een kleine opleving konden noteren in hun orde-portefeuille was hier in Japan weinig van te bemerken. Deze ontwikkeling heeft uiteraard verschillende verklaringsgronden. In de eerste plaats natuurlijk de algehele achteruitgang in de wereldscheepsbouw als gevolg van de scheepvaartrecessie. In dit verband is echter niet minder van belang het feit, dat de Japanse werven hun voordelige concurrentiepositie langzaam zagen inlopen door de werven van andere landen. Behalve de reeds genoemde gunstige kredietvoorwaarden konden de werven ook zeer korte levertijden aanbieden; korter althans als waartoe de werven in andere landen in staat waren. Deze voorsprong zijn zij thans grotendeels kwijt.

Als gevolg van rationalisatie, modernisering en andere voorzieningen is thans iedere werf in de vooraanstaande scheepsbouwende landen wel in staat om bij voorbeeld een tankschip van 40.000 tdw. binnen een jaar op te leveren. Toen dan ook enige tijd geleden in een betrekkelijk korte tijd verschillende bouwopdrachten in Ja-

pan werden geannuleerd, gingen er steeds meer stemmen op die aandringen op regeringssteun.

Nu zij direkt opgemerkt, dat de Japanse regering in meer of mindere mate de scheepsbouwers steeds de nodige medewerking had verleend, hetgeen o.a. kredietvoorwaarden te verlenen. Zullen er echter binnenkort geen aanvullende maatregelen worden genomen, dan zou de scheepsbouw voor een ramp komen te staan, zo meent men in betrokken kringen.

Eén van de meest gesuggereerde maatregelen zou hierin bestaan dat de regering haar medewerking zou verlenen bij een grootscheepse vernieuwing van de handelsvloot. Boven werd reeds opgemerkt, dat het merendeel van de schepen door de werven afgeleverd, bestemd was voor export, zodat de eigen vloot hiervan weinig heeft kunnen profiteren en thans een weinig verouderd is. Een dusdanig plan zou neerkomen op de sloop op grote schaal van een niet onbelangrijk aantal verouderde schepen.

Wij hebben boven opgemerkt, dat de Japanse scheepsbouw die van Engeland heeft voorbij gestreefd. Hier moeten wij echter aan toevoegen, dat dit betrekking heeft op de geproduceerde tonnage. Gemeten naar de geldwaarde van de afgeleverde schepen staat Engeland nog steeds bovenaan, omdat de Engelse werven een veel grotere variëteit van schepen afleveren in tegenstelling met de Japanse werven, die in de laatste jaren zeer sterk de indruk hebben gelegd op de bouw van tankschepen.

ZEE-ONDERZOEKERS KWAMEN BIJEEN TE MOSKOU

Opnieuw kwam de Internationale Raad van Onderzoek voor de Zee bijeen, dit jaar te Moskou. Dit jaar hebben de leden van de Raad zich in hoofdzaak beziggehouden met het onderzoek naar de levensomstandigheden en gedragingen van de Noorse kreeftjes, beter gekend als langoustines. Het is een alom gekend feit dat elk jaar de vraag naar schaal- en schelpdieren toeneemt, en het is dan ook gemakkelijk te aanvaarden dat deze de grootste aandacht van de leden gaande gehouden hebben. Het komt er hier dus in de eerste plaats op aan de produktie zo hoog mogelijk te houden.

Ieder jaar, en dit sedert 1902 komt de Raad bijeen voor een kontaktvergadering van circa een 12-tal dagen. Deze bijeenkomst wordt vaak vooraf gegaan door een symposium. Door de leden worden dan de inlichtingen uitgewisseld die door ervaring en proefnemingen werden opgedaan. Om een voorbeeld te noemen. Het Noordzee-onderzoek door in het hoofdkwartier Charlot-

GUNSTIG VOORUITZICHT VOOR DE ENGELSE HARINGVISSERIJ

Als het er vorig jaar op aan kwam een voorspelling te maken voor het haringseizoen die moest komen, dan hadden allen die een optimistisch vooruitzicht hadden het verkeerd voor. Terwijl men teleurgesteld vaststelde dat de verwachte haring zich niet liet zien en de optimisten er dus aan waren voor de moeite, trok de haring langs een omweg, die vermoedelijk leidde langsheen de Nederlandse kust, naar het zuiden, naar het kanaal, alwaar de vangsten zeer goed te noemen waren. Men wist op dat ogenblik nog niet dat men te doen had met die haringen van een sterke jaarklasse, die normaal op de Engelse wal hadden moeten verschijnen. Nu echter is men hiervan op de hoogte, dank zij de vele opzoekingen die in verband hiermede werden gedaan. De kennis die in vele landen werd opgedaan werd uitgewisseld, en men is er nu van overtuigd dat deze haring bocht gekomen is en langs een meer Oostelijke weg de Engelse wal uiterst rechts gepasseerd is.

De vooruitzichten zijn echter gunstig. Er werd vastgesteld dat de haring dit jaar opnieuw de normale route zullen nemen. In die zin hebben de Engelsen echter reeds bemoedigende ervaringen opgedaan. De uitgevaren haringvangers hebben de eerste vangsten gedaan in de looproute van de op weg zijnde haring en het dient gezegd dat de vangsten uit zeer dikke haringen bestonden. Men meent te mogen zeggen dat het hoofdzakelijk haringen zijn van 4 jaar oud, dus van de zeer sterke jaarklasse van 1956.

Het is nu wel niet zo als met de Noorse haringen die maar eens in de loop van 20 jaar een goede klas-

se opleveren, zodat men in de meer Noordelijk gelegen gebieden hoofdzakelijk spreekt van jaarklassen. (Die van 1904 o.m. was zeer gekend, en beheerste de Noorse visserij gedurende zowat 20 jaar).

In onze gebieden van de Noordzee spelen de jaarklassen niet een zo grote rol. Het is tenandere een uitgemaakt feit dat een 4-jarige zich niet zo gemakkelijk laat vangen als een 3-jarige. Dat de trawlers dientengevolge prat kunnen gaan op zulke goede vangsten dient in de eerste plaats gezocht in het feit dat deze vangsten hoofdzakelijk uit 4-jarigen bestond die zo veelvuldig voorkomen dit jaar.

Alles schijnt er echter op te wijzen dat de Engelse haringvisserij hoofdzakelijk zal gekenmerkt zijn door vangste bestaande uit 4-jarige haringen, nadat ze in de loop van het vorig jaar de voorspellingen zowel van vissers als van biologen, getart hebben door hun uitstapje meer naar de Oostelijke zones te richten.

Dit jaar wordt het dus beter, wat echter niet betekent dat het een topseizoen zal worden zoals in 1953-54. Hoewel het feit van de jaarklassen niet zo sterk voorkomt als in de meer noordelijke gebieden, waar de koude ook zijn woordje meespreekt, komt een sterke jaarklasse in de Noordzee ook maar eens om de drie of vier jaar voor. — B.

DE ZEEVISSERIJ IN DE SOVJET-UNIE

(uit Commercial Fisheries Review)

De aanvoer van vis in de Sovjet Unie nam toe van 2.931.000 ton in 1958 tot 3.064.000 ton in 1959. Deze stijging benadert de gemiddelde toename gedurende de jaren '54-'58, welke 135.000 ton was.

Niettegenstaande deze bevredigende resultaten, had men echter beter verwacht en gepland. Zo de stijging op het peil van 1959 blijft gedurende de resterende 6 jaren van het zevenjarenplan (1959-'65), zal de in bedoeld plan vooropgestelde hoeveelheid (4.626.000 ton in '65) niet bereikt worden.

Er werd dan ook druk gezocht naar mogelijkheden om betere resultaten te bewerken in 1960. Teneinde hierin te gelukken werd aan gelegd op de eksploitatie van nieuwe visgronden, eerder dan voor het meer intensief bevissen van de bestaande gronden, welke men als een reserve beschouwd.

De visverwerkende industrie is eveneens ingeschakeld in het zevenjarenplan. Zo is het verdriedubbelen van ingevroren hoeveelheden vooropgesteld tegen 1965, namelijk 1.300.000 ton : 900.000 ton aan boord der schepen en 400.000 ton aan land. Teneinde in dit opzet te lukken werd een speciaal onderzoekingsinstituut opgericht met 65 techniekers en 165 werklieden.

„Van de NEDERLANDSE Visserijgolt”

ENGELSE WAL : VOL VERWACHTING KLOPT « SCHEVENINGS HART... »

In Scheveningen is de visserij op het Zand beëindigd. Verscheidene kleine motortreilers hebben het drijfnet voor het drijfnet gereuild. Het Engelse walseizoen is in het zicht. De verwachtingen na de mislukte seizoenen over deze haringvisserij zijn niet hoog gespannen. Maar de voorspellingen van de biologen gebaseerd op nauwkeurige onderzoeken, dat er een goede kans is op een redelijk Engels walseizoen doen de harten van Schevenings haringvisserij toch wel iets sneller kloppen. Het is per slot de Engelse wal, die een seizoen voor de drijfnetvisserij goed of slecht kan maken.

Veel grote Scheveningse motortreilers vertoeven thans in de Ier-

se Zee. De haringvisserij op de visgronden in deze zee zijn echter nogal wisselvallig. De schepen, die er een begin maakten met de visserij, konden goede vangsten melden. Dagvangsten van 150 kartjes haring waren geen uitzondering. Dit heeft veel schippers, die om de noord visten doen besluiten de steven te wenden en ook naar de Ierse zee te stomen. De haring uit de Ierse Zee, die tot nu toe in Scheveningen is aangevoerd, is uitstekend van kwaliteit. Ze brengt gemiddeld f. 30 per kist van 50 kg op.

Een aantal vleetloggers heeft al geprobeerd om bij Smith's Knoll haring te vangen. Een poging, die op een mislukking is uitgelopen.

Brief uit Yerseke

Yerseke nr 813

8-10-1960

DE OESTERHANDEL EN -VERZENDING

De vraag naar consumptie-oesters is nog steeds stijgende naar we van bevoegde zijde vernemen. Alle landen-afnemers, nemen meer af dan vorig seizoen en het is vooral Frankrijk dat de grootste vooruitgang in het verbruik te weeg brengt.

Had men aanvankelijk wel enige vrees dat de terugslag van de Kongo-affaire in België nadelig zou zijn voor de vraag naar toch altijd dure oesters, ook dit bleek voorbarig. België neemt meer af dan vorig jaar.

De concurrentie schijnt nog steeds zwaar en de verhoging van het gewicht bedoeld tot mildering van de mededinging blijkt weinig effectief, althans zo lichte men ons in.

Iets anders in de kwaliteitsverbetering. Die kunnen we van week tot week zelf vaststellen. Want hoewel onze omzet uiterst klein is van oesters, toch groot genoeg om de vooruitgang vast te kunnen stellen. Een goed punt overigens, die verbetering van vis! Met de grote oesters zit het dus wel goed naar het ons voorkomt. Dat er geen reden tot klagen zou zijn, zij het dan niet algemeen, is weer een andere zaak. Er zijn altijd kwekers, wier voorraad eenmaal te klein is om aan de huidige prijzen goed uit te kunnen. Voor die mensen zouden de prijzen nog veel hoger moeten liggen. Maar er is nu eenmaal de wet van vraag en aanbod. Er is weliswaar veel vraag maar in totaal dan nog groter aanbod. Dus zijn de prijzen navenant.

Met de aankweek van de kleinste soort, namelijk de broedval van deze (koude) zomer staat het minder fraai. Drie kwart van de uitgelegde pannen zouden te weinig bezet dat ze de moeite en kosten verbonden aan afsteken ervan kunnen lonen en dus gewoon weer terug op de wal zullen worden gezet. Alleen die partijtjes die heel vroeg te water gingen zijn goed tot heel goed bezet.

Op de uitgezaaide schelpen blijkt hetzelfde vast te stellen. Men acht evenwel nog meer dan genoeg lang goed aanwezig om een schaarste te mogen verwachten met de hoop op prijsstijging.

In de mossels? De verzending veel verbeterd omdat Frankrijk meer begon af te nemen. De eigen voorraad in dat land schijnt uitgeput en de Duitse en Deense mossels worden nog slechts matig ingevoerd omdat ze nogal aanmerkelijk minder van vis en grootte zijn dan de werkelijk beste en mooie die nu en voor het overgroot deel uit de Waddenzee worden aangevoerd. Wel mag een kleinere soort worden besteld door de handelaars maar de prijs is dezelfde als voor de grote soort met als gevolg dat ieder grote en geen kleine bestelt. Zo moet het eigenlijk gaan ook. Dit is wel niet aangenaam voor die kwekers die nog niet aan de levering zijn, hetzij omdat ze vorig jaar nogal wat D-mossels wegdeden, ofwel door te langzame groei of te geringe viskwaliteit of andere oorzaken, maar dat eerst de grote aan de beurt zijn voordat de kleine moeten worden afgenomen zoals vroeger wel eens voorviel toen het leveringscijfer en niet de kwaliteit de doorslag gaf, is niet meer dan billijk.

VRAGEN OVER HAVEN

Eerste funderingspaal voor nieuwe visafslag

De Haagse wethouder van economische zaken, de heer R. M. van Reenen, zal woensdag 19 oktober de eerste funderingspaal heien voor Schevenings nieuwe visafslag. De nieuwe afslag komt aan de noordwest oever van de eerste binnenhaven in Scheveningen. Het gebouw is ontworpen door de architect S. Schamhart. Tien moderne treilers zullen aan de kade voor deze visafslag kunnen meren. Met de bouw van de visafslag is een bedrag van negen miljoen gulden gemoeid.

De visafslag zal voor een deel boven de oeverglooiing worden gebouwd. De hal krijgt een lengte van 345 m en een breedte van 26 m. De loswal wordt 3 m breed. Boven de loswal komt een luifel. Aan de loswalzijde komen 67 hefdeuren in de hal. Ook aan de straatzijde komen hefdeuren. Deze deuren geven toegang tot het perron, dat tien meter boven het straatniveau wordt aangelegd.

BUITENHAVEN

Bij de behandeling van de begroting in de Tweede Kamer is voor de zoveelste maal geklaagd over de geringe medewerking, die de regering aan Scheveningen geeft bij het uitvoeren van het plan voor de verbetering van de buitenhaven. Ditmaal was het dr. Tilanus, die tijdens de algemene politieke beschouwingen, klaagde over het niet plaatsnemen van een post voor de buitenhaven op de begroting.

«In Scheveningen wordt voor vele miljoenen gulden aan vis verhandeld. Het ergert de bevolking buitengewoon, dat de regering geen geld wil uittrekken voor de beslist noodzakelijke verbetering van de buitenhaven», aldus dr. Tilanus.

VISKONSERVEN IN NEDERLAND

De viskonservenindustrie heeft in augustus zowel haring als makreel verwerkt. De prijzen voor deze grondstoffen waren evenwel aanzienlijk hoger dan in juli. De export is de laatste maanden vrij stabiel. Deze bedroeg in augustus 1048 ton voor een waarde van f. 1.2 miljoen tegen 1.162 ton voor een waarde van f. 1,5 miljoen in augustus 1959.

In de mosselkonservenindustrie kon in augustus 187 ton worden uitgevoerd voor f. 263.000. België nam 176 ton af, Groot-Brittannië 7 ton en Frankrijk 3 ton. De uitvoertotalen in augustus 1959 waren respectievelijk 140 ton en f. 209.000.

NEDERLANDS BEZOEK AAN JAARVERGADERING IN MOSKOU

De Nederlandse vertegenwoordigers op de jaarvergadering van de Internationale Raad voor het onderzoek van de zee zijn in Nederland teruggekeerd. De vergadering werd dit jaar te Moskou gehouden. De Nederlandse delegatie bestond uit dr. Korringa en drs. Zijlstra van het Visserijlaboratorium te IJmuiden, prof Groen van het KNMI en Ir. Lienesch van de Directie der Visserij. Over de resultaten is nog weinig bekend geworden ondanks het feit, dat 200 voordrachten zijn gehouden. Er waren vooral veel Russische en Poolse spreekbeurten bij. Opvallend was het voor de Nederlandse deelnemers, dat zoveel vrouwen aan het biologisch zee- en visserijonderzoek in de Sovjet Unie deelnamen.

Over de haringvisserij in de Noordzee is ook gesproken. De Nederlandse en Engelse biologen hebben voor het komende Engelse walseizoen dit voorspeld: een goed seizoen, waarin vooral flink uit de kuiten gewassen haring wordt gevangen. Onlangs hebben wij al gemeld, dat men dit jaar op de wal zowel 4-jarige als 3-jarige haringen moet kunnen vangen.

STEEDS MINDER KLEINHANDELAREN

Tijdens een vergadering van de Nederlandse Bond van Kleinhandelaren in Vis te Hilversum, heeft de heer Van den Broecke, voorzitter van de bond, gepleit voor bedrijfsvergelijking in samenwerking met de Rijksmiddenstandskonsulenten in de provincie. De resultaten in andere takken van de kleinhandel van een dergelijk onderzoek zijn zeer gunstig en hebben nieuwe gezichtspunten opgeleverd.

De kleinhandel in vis heeft beslist nieuwe wegen nodig om in de pas te kunnen blijven. Verkoop van het gehele diepvries-assortiment en Indische artikelen zullen de kleinhandelaren wellicht meer armslag kunnen geven, aldus de h. Van den Broecke.

Uit zijn uiteenzetting bleek, dat het aantal kleinhandelaren snel vermindert. Van 1959 tot 1960 liep het aantal terug van 4.027 tot 3.786. Ook het aantal uitgereikte erkenningen ondergaat een vermindering. Dit daalde van 1959 tot 1960 van 4.655 tot 4.555. De belangstelling van de jongeren voor de kleinhandel in vis wordt steeds geringer.

Markten IJmuiden

Nog juist voor het begin van de zware herfststormen, die dinsdag op de Noordzee hun begin vonden, heeft IJmuiden van vorige week donderdag tot en met deze week woensdag een ruime aanvoer van verse haring en zeevis te verwerken gekregen. De prijs voor de goede kwaliteit bij de aanvoer lag hoog en de meeste besommingen waren dan ook aan de goede zijde.

In totaal werden op deze zes marktdagen aangevoerd 37.000 kisten vis, waarbij 3.400 kisten tong, 3.200 kisten schol, 12.800 haring, 8.500 makreel, 4.600 schelvis, 1.900 wijting, 2.100 kabeljauw en gul.

Voor deze aanvoer verschenen 24 trawlers aan de afslag en verder een 100-tal loggers en kotters van de kustvloot met tong en schelvangst.

Van de kotters kwam er ook haring aan wal; enkele spannetjes voerden vooral eind vorige week mooie kwaliteit aan, die tussen f. 14 en f. 22 per kist oprachten. Al met al liep de haringprijs nogal uiteen daar vooral het produkt van de Westkust goed van kwaliteit was.

Daarbij was de haring uit de Noordelijke Noordzee vaak wat minder van soort.

De prijs varieerde van f. 40 tot f. 10 per kist. Bij de makreel kwamen ook stevige prijsverschillen voor; f. 32 tot f. 10 per kist, waarbij de grove makreel — de bonken — deze hogere noteringen opbracht. Voor grove schelvis, vooral kabeljauw, tong en grove en middel schol was de eksport in de markt. Engeland nam de grove scholsoorten af voor stevige prijzen, die lagen tussen f. 75 en f. 60 per kist. Tong ging de zuidelijke grenzen over voor f. 4.60 tot 1.80 naar soort. De kabeljauw was zeer soortprijzig en noteerde van f. 170 tot f. 60 per 50 kg op de verschillende marktdagen. Ook de wijtingprijs liep sterk uiteen; van f. 30 tot f. 10 per kist van 50 kg.

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

DONDERDAG : 2.100 kisten vis, waarbij 300 tong, 325 schol 50 verse haring, 300 makreel, 550 schelvis, 250 wijting, 325 kabeljauw en gul.

Besommingen : KW.80 7.000, HD. 79 10.800.

VRIJDAG : 6.250 kisten vis, waarbij 1.725 tong, 530 schol, 1.400 verse haring, 2.100 makreel, 850 schelvis, 275 wijting en 325 kabeljauw en gul.

Besommingen : IJM.33 20.100, IJM.34 21.900, SCH.261 14.400 KW.17 7.200.

ZATERDAG : 6.600 kisten vis, waarbij 1.300 tong, 700 schol, 3.000 verse haring, 675 makreel, 325 schelvis, 150 wijting, 550 kabeljauw en gul.

Besommingen : KW.144 (eerste reis) 19.700.

MAANDAG : 9.500 kisten vis, waarbij 900 tong, 1.400 schol, 2.000

haring, 2.500 makreel, 1.800 schelvis, 600 wijting en 375 kabeljauw en gul.

Besommingen : IJM.32 18.200, IJM.57 25.800, HD.108 18.600

DINSDAG : 6.250 kisten vis, waarbij 125 tong, 150 schol, 3.800 haring, 1.500 makreel, 350 schelvis, 350 wijting, 275 kabeljauw en gul.

Besommingen : KW.121 26.800, IJM.79 21.100, KW.171 25.400, KW.82 16.900, KW.153 19.200, KW.87 16.900.

WOENSDAG : 5.500 kisten vis, waarbij 100 tong, 20 Oschol, 2.600 haring, 1.400 makreel, 750 schelvis, 250 wijting, 225 kabeljauw en gul.

Besommingen : IJM.20 29.100, RO.53 31.500, KW.4 18.5500, KW.32 29.200.

VISSERIJSNIPPERS

SCHADEPOST — Van de 110 drijfnetten, waarmee de SCH.07 naar zee vertrok, zijn er nog amper 40 over... Het schip verspeelde de 70 netten toen het plotseling in een grote school haring voer. Bij het halen bevatte het net ten min-

ste 10-14 last haring. De reep brak echter, 70 van de 110 volle netten verdwenen in de diepte.

PECHVOGELS — De spanvisser SCH.67-HD.75 en VK.97-VK.104 kwamen dinsdag vrijwel gelijk in moeilijkheden. Bij het halen sloeg het net in de schroef. De HD.75 moest hiervoor op sleeptouw worden genomen. Op de helling bleek de schroef van de HD.75 niet bruikbaar meer.

HARINGVERKOOP — Wat de verkoop betreft heeft Scheveningen dit haringseizoen geen reden tot klagen. Vorige week maandag en dinsdag werden er weer vlot 14.000 kantjes haring geveild. De handel toonde zich zeer kooplustig. De groene haring was kostbaar goed met prijzen van f. 50 tot f. 110 per kantje.

HD.135 VLOT — Van Den Helder uit is de motorreddingboot «Prins Hendri» op 7 oktober naar zee geweest omdat de koter HD.135 in het Schulpengat aan de grond was gelopen. Toen de reddingboot ter plaatse kwam was het scheepje inmiddels vlotgebracht door de WR.66, die de HD.135 ook naar de haven sleepte.

IN DE VAART — De WR.37 Saggitta is in de vaart gekomen met een Katwijkse bemanning. Het met een 300 pk Bolnes-motor uitgeruste schip, dat 26,40 m lang is, 6,30 m breed en 3,30 m hol, is inmiddels ter visserij vertrokken. Te Den Oever wordt nog gewerkt aan de afbouw van een andere koter : de WR.36 Quo Vadis, die 330 pk sterk wordt.

VERZOEK OM GARANTIE

De Katwijkse redersvereniging «De Vuurbaak» heeft het Ministerie van Landbouw en Visserij om een garantie verzocht met het oog op de slechte gang van zaken in dit haring-drijfnetten-seizoen. Hoewel de Engelse walproduktie nog niet bekend is — de voorspellingen zijn gunstig — zien de drijfnetreders met zorg het eindresultaat van dit jaar tegemoet. Vooral de drijfnetrederijen komen in een moeilijke positie te verkeren.

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

	6-10-1960	7-10-1960	8-10-1960	10-10-1960	11-10-1960	12-10-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	5,— 4,60	5,40- 4,80	5,— 4,40	5,— 4,40	5,20- 4,80	5,60- 5,—
3/4 tongen — 3/4 sole	4,20- 3,60	4,20- 3,60	4,20- 3,60	4,20- 3,60	4,20- 3,80	4,40- 4,—
Bloktongen — Sole moyenne	4,20- 3,40	3,80- 3,20	3,60- 3,—	4,— 3,40	4,20- 3,60	4,40- 4,—
Voor-kleine — Petite	4,— 3,20	3,80- 3,20	3,60- 3,—	3,80- 3,20	4,— 3,20	4,40- 4,—
Kleine — Toute petite	1,90- 1,40	1,80- 1,30	1,80- 1,40	1,80- 1,40	1,80- 1,60	2,20- 2,—
Tarbot groot — Turbot, gros	3,70- 3,—	3,80- 3,20	3,70- 3,—	3,50- 2,70	3,60- 3,—	3,80- 3,40
Middel — Moyenne	.....	.....	124,— 120,—	140,— 100,—	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	80,— 70,—	100,— 62,—	60,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	100,—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	60,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	72,— 66,—	90,— 70,—	.....	.....
Grote iek — Grosse	62,— 54,—	62,— 60,—	75,— 72,—	82,— 64,—	.....	.....
Kleine iek — Petite	58,—	62,— 60,—	68,— 60,—	72,— 60,—	.....	76,—
Iek 3e slag — 3e sorte	55,— 25,—	50,— 20,—	65,— 60,—	68,— 60,—	66,— 60,—	65,— 60,—
Platjes — Toute petite	50,— 20,—	50,— 20,—	45,— 15,—	50,— 18,—	66,— 30,—	52,— 42,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	85,— 80,—	66,— 46,—	58,— 50,—	72,— 58,—	72,— 58,—	60,— 58,—
Middel — Moyen	86,— 60,—	62,— 36,—	50,— 20,—	68,— 40,—	74,— 36,—	62,— 54,—
Kleine — Petit	64,— 10,—	44,— 8,—	40,— 20,—	68,— 8,—	62,— 18,—	60,— 20,—
Heek grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	18,— 8,—	.....	30,— 12,—	15,— 13,—	.....
Rode poon — Perlon	22,— 14,—	.....	.....	20,— 10,—	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	135,— 62,—	.....	106,— 58,—	150,— 50,—	155,— 60,—	170,— 90,—
Kabeljauw — Cabillaud	58,— 22,—	56,— 18,—	55,— 15,—	56,— 18,—	55,— 25,—	82,— 32,—
Gullen — Petit cabillaud	26,— 10,—	28,— 8,—	28,— 10,—	156,— 110,—	144,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	36,— 22,—	26,— 14,—	.....	26,— 10,—	.....
Wijting — Merlan	62,—	65,— 60,—	.....	36,— 18,—	30,— 22,—	26,— 18,—
Schar — Limande	30,— 24,—	16,— 10,—	15,—	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	22,— 16,—	25,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	28,— 18,—	30,— 14,—	30,— 14,—	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	32,— 12,—	26,— 10,—	32,— 14,—
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat - - Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	48,—	40,—	50,— 44,—
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	38,— 18,—	32,— 15,—	32,— 12,—	40,— 16,—	26,— 10,—	24,— 18,—
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	4,20- 3,20	4,20- 3,20	4,— 3,—	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	50,— 25,—	26,—	48,— 40,—	4,40- 3,60	4,— 3,40	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	46,— 32,—	45,— 32,—	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	72,— 56,—	.....	88,— 40,—
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

MOTOR MACK - DIESEL 130 PK - 2.000 T
 met injectiepomp — starter — dynamo en compressor
 Enige prijs : 18.000 F
 Omkeerkoppeling in oliebad voor 200 P.K. Prijs : 7.500 F
 Schrijven bureel blad onder nummer 2329V

S.A.I.T.

SOCIETE ANONYME
 INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

TOT UW DIENST
 VOOR ALLE

RADIO TOESTELLEN

DECCA NAVIGATORS

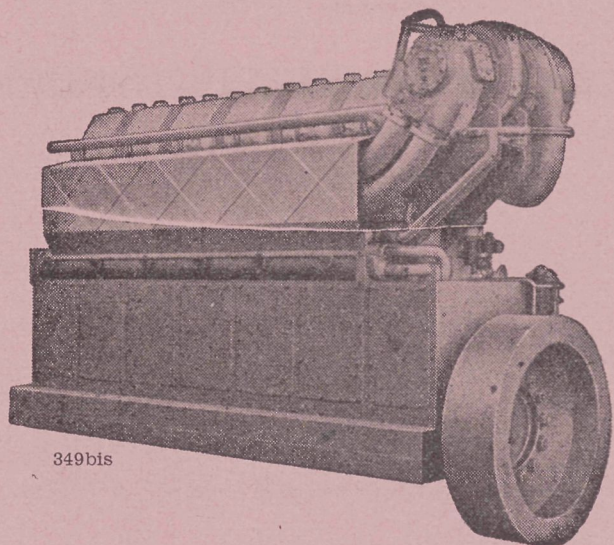
VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD

meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE
 21, H. Baelskaai
 Tel. : 715.70

NIEUWPOORT
 46, Kaai
 Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE
 4, Wandelaarstr.
 Tel. : 541.21



349bis

SEM - CARELS

Scheeps - Dieselmotoren

van 200 tot meer dan 20.000 pk

SEM

42 DOK - GENT

R. BAUWENS & C^o

14, HENRI BAELSKAAI
 OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
 SEM-CARELS DIESELMOTOREN

2219V

Voor Nieuwbouw en
 Herstellingen van schepen

N.V.

Beliard-Crighton & C^o

2189V

Reders
 en Vissers,
 voor Uw
**SOCIALE
 LASTEN**
 en
BOEKHOUDING

*
 Bestuursgebouw
 Vismijn Zeebrugge
 Tel. 541.17

Na de uren :
 Joz. De Roose
 Tel. 517.40

h a n d
 i n
 h a n d

Visnetgaren echte
COURLENE bij
S.C.A.P.

te verkrijgen aan 235 F PER KG
 Leden genieten vermindering

REDERS en
 VISSERS,
 VOOR UW

**SOCIALE LASTEN
 en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
 vertrouwen tot de
 beroepsvereniging

H A N D I N H A N D

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

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN :

Oudaan, 26
Tel. 32.38.55 (8 lijnen)
Telex :
Leoneessel Antwerpen 277

★

BRUSSEL :

Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

LUIK :

Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

★

HAMBURG :

Leon Van Eessel & Co
Amelungstrasse 5
Tel. : 34.27.00
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

185V

REDERS EN VISHANDELAARS.

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

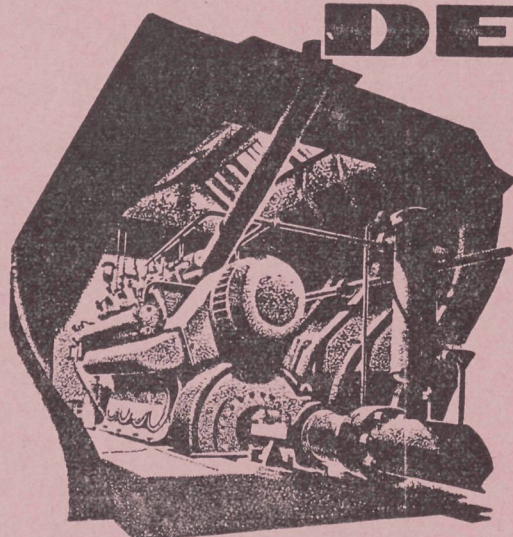
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V