

# HET

29e JAARGANG — nr 9

VRIJDAG 3 MAART 1961

PRIJS : 5 FRANK

# VISSERIJBLAD



« Goede reis Prinses Christine » de prachtige schilderij van kunstschilder Louis Royon van Oostende welke van 18 tot 30 maart in de zaal « Portenart », Namenstraat te Brussel geexposeerd wordt.

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

## KLEINE AANKONDIGINGEN

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

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

**NEDERLANDSE INLEGGERIJ** van rolmops, zure haring en haringfilets, wenst te exporteren naar België en Luxemburg. Zoekt contact met belanghebbenden.

Brieven onder nummer 2379V bureel van dit blad.

### VERKOOP GARNAALVISSERS- VAARTUIG

wegens uitbreiding van bedrijf - Mercedes Benz 120 PK - uitgerust voor boomkorrevisserij - nog steeds in de vaart - zeer rendabel. Z. wenden Hand in Hand, Zeebrugge, Deroose. 2436V

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



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

REDERS. LEEST

UW VAKBLAD !

REDERS en  
VISSERS,  
VOOR UW  
SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING

wendt U in volle  
vertrouwen tot de  
beroepsvereniging

# HAND IN HAND

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

**NIEUW !**

## VLOTTERS IN PLASTIEK

bij

# S.C.A.P. S.V.

27 H. Baelskaai - Oostende - Tel. 729.51

LICHT ! DUURZAAM ! GOEDKOOP !

SCHADE AAN DERDEN  
EIGEN SCHADE AAN  
ROMP EN MOTOR  
BRANDSCHADE  
OPSLEPING  
TOTAAL VERLIES  
EN VOOR BOUWRISICOS

## HULP IN NOOD

verzekert

aan zeer goede voorwaarden  
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

## ADVERTEERT IN «HET VISSERIJBLAD» UW VAKBLAD

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

### BELGIE

#### 4-36(T) Lombardsijde Zeevaartse schietoefeningen

Zie B.a.Z. 1-13-1961.

Gedurende de weken van 27 februari tot en met 11 maart 1961 zullen alleen op donderdag 2, vrijdag 3, donderdag 9 en vrijdag 10 maart 1961 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sector door artillerie.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsopgang.

De schikkingen van B.a.Z. 1/12-1961 zijn van kracht.

#### 4-37 Noordzee

Lichtschip « Westhinder » verlegd  
Positie : 51°23'00"N 2°26'20"E.

Rond 28 februari 1961 zal het lichtschip « Westhinder » verlegd worden naar bovenstaande positie op ca 3/4 mijl N van de huidige positie.

Een waakton voorzien van radarreflector zal gelegd worden op 500 m WSW van het lichtschip.

Zie Belg. kaart « Vlaamse Banken » en Lichtenlijst 1957 - Nr 81.

#### 4-38 Belgische kust

Be-W havendam Zeebrugge  
Hindernis — Wrakboei tijdelijk verlegd

Positie : 51°20'34"N 3°10'18"E.

Een groene spitse wrakboei werd tijdelijk gelegd op ca 15m be-N van de hindernis vermeld in bovenstaande positie.

Zie Belg. kaart « Vlaamse Banken ».

#### 4-39 Schelde

Drempel van Lillo  
Wrak « Scaldis »

Positie : 51°17'34"N 4°18'21"E.

Een groene wraklichtboei gevende 3 groene schitteringen elke 10 sec. werd gelegd in de zwarte boeienlijn Nrs 95-97, ter dekking van de gezonken zeesleepboot « Scaldis » waarvan de masten zichtbaar zijn bij HW.

Zie Belg. kaart « Schelde ».

#### 4-40(T) Schelde — Frederik

Positie : 51°19'16"N 4°16'17"E.

Het rood onderbroken licht op de rode lichtboei Nr 84 werd ten titel van proef vervangen door een rood flinkerlicht (40 schitteringen per minuut).

### NEDERLAND

4-41 Zuid Steenbank  
Lichtboei verlegd  
Radarreflector

Verplaatsen naar 51°36'44"N 3°15'18"E de WZ spitse lichtboei ZSB ; deze lichtboei is thans voorzien van een radarreflector.

Zie Belg. kaart « Vlaamse Banken » en Lichtenlijst 1957 - Nr 132.

#### 4-42 Westerschelde

Overloop van Hansweerd  
Ton verlegd

Verplaatsen naar 51°25'52"N 3°58'55"E zwarte spitse ton nr 3.

Zie Belg. kaart « Schelde ».

#### 4-43 Westerschelde

Gat van Ossensisse

Tonnen verlegd — Diepte

1. Verplaatsen naar :

a. 51°24'52"N 3°59'58"E zwarte spitse ton nr 13 ;

b. 51°24'10"N 4°00'12"E zwarte spitse ton nr 15.

2. De minste diepte, in dm bij gem. LLWS, bedraagt :

Middenvaarwaters 2  
Spitsetonskant + 2 (droogval-  
lend)

Stompsetonskant 3.

Zie Belg. krt « Schelde ».

#### 4-44 Westerschelde

Schaar van Valkenisse

Tonnen verlegd — Diepte

1. Verplaatsen naar :

a. 51°23'06"N 4°06'51"E zwarte spitse ton nr 7 ;

b. 51°23'10"N 4°06'58"E rode stompe ton nr 10.

2. De minste diepte, in dm bij gem. LLWS bedraagt :

Middenvaarwaters 4 ;  
Spitsetonskant + 2 (droogval-  
lend) ;

Stompsetonskant + 7 (droogval-  
lend).

Zie Belgische kaart « Schelde ».

# 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

## BRITSE MISNOEGDHEID TEGENOVER BELGISCHE TRAWLERS

« De Belgische trawlers die de visserij bedrijven in de N.O.-sektor van de Britse kust, gedurende de laatste trimester van vorig jaar was een van de ergste bedreigingen welke de kustvissers ondergingen sedert ettelijke jaren — zo lezen wij in «Fishing News».

Dit is de mening van de vissers en vele andere mensen die in de visserijbedrijvigheid geïnteresseerd zijn volgens dhr L.P. Money, hoofd van het «North Eastern Fisheries District». Dhr Money laat zich verder in zijn trimestrieel verslag als volgt uit:

« Het kan verwacht worden dat de Belgische trawlers deze bedrijvigheid zullen verder zetten, terwijl onze vissersvaartuigen hun visserij verleggen naar andere gronden. Het is dan ook begrijpelijk dat onze visstapel absoluut geen rust wordt gegund, met de gekende gevolgen».

Wat in de eerste plaats vereist is, is wel de uitbreiding van onze visserijzones, goed gepatrouilleerd, en vanaf het ogenblik dat dit bereikt is, zal het voorbeeld van Noorwegen en de Faroë-eilanden in overweging dienen genomen te worden.

Dhr Money gaat verder en zegt dat de lijnvisserij, vooral in Bridlington een goede start kende en verschillende aanvoeren van meer dan 300 stones werden genoteerd zodat het gemiddeld veel hoger lag, dan dit van de vorige jaren voor de overeenkomstige periodes.

Ongelukkig deed het nieuws van dergelijke goede aanvoeren vlug de ronde. In de beginne werden slechts een paar kleine Belgische vissersvaartuigen opgemerkt welke bedrijvig waren in de omgeving van Flamborough Head en nadat gewag gemaakt werd van het feit dat zij binnen de driemijlzone zouden gevist hebben, werd door de distriktspekteur gezorgd voor de bescherming van de lokale vloot.

Er werden evenwel geen overtredingen begaan en weldra diende het patroellevaartuig onverrichterzake terug naar de thuishaven te varen. Kort daarop evenwel werden er een dozijn en zelfs meer Belgische vaartuigen waargenomen die allen druk in de weer waren met de visserij in deze area.

Alhoewel zij allen op een afstand van nagenoeg zes mijl buiten de kust visten, werden er toch incidenten gemeld, vooral in verband met het beschadigen van vistuig. Onze vissers konden zelfs niet lan-

ger hun lijnen uitleggen op de door hen uitgekozen plaats.

De vrees wordt nu geopperd dat steeds meer Belgische vissersvaartuigen zullen komen aanzetten en hun kollega's vervoegen, die reeds zeer goede resultaten hebben gemaakt op de voormelde visgronden. Er zullen steeds meer moeilijkheden komen in verband met de vislijnen en vistuig, terwijl onze visgronden weldra volledig zullen leeggetrokken zijn.

Het is mogelijk dat enige hulp zal verkregen worden door de aanduiding van patroellevaartuigen die voortdurend opsporingen doen in de voormelde vissektor gedurende de ganse winterperiode. De meest doelmatige oplossing dient echter gezocht in een uitbreiding van onze visserijzones, en dit zonder verder uitstel, aldus dit heerschap. Wij zien met grote belangstelling deze dag tegemoet, alsme-

de het invoeren van enkele moderne middelen zoals de radar voor de patroellevaartuigen of helikopters, schrijft hij verder.

Dhr Money gaat hierop als volgt verder:

« Het komt me vreemd voor dat het mensdom thans in staat is met een verbazende zekerheid raketten op de maan af te sturen, terwijl het schijnbaar onmogelijk is vast te stellen bij mist of tijdens de nacht indien er vreemde vissersvaartuigen binnen de Britse driemijlzone visen».

Tot daar het verslag van dhr Money die een voortvarende taal spreekt en er openlijk voor uitkomt dat de Belgische vissersvaartuigen ongewenst zijn langsheen de Britse kusten.

Afgezien van het feit dat vanuit menselijk standpunt gezien de Britse opinie volledig te verklaren

is, zien wij echter niet in wat er verkeerd is aan de handelwijze van onze vissers. Inderdaad, in geen enkel opzicht begaan zij een overtreding op de Britse wetgeving aangaande de visserijzones. Bijgevolg hebben zij, evenals andere vreemde vaartuigen het recht de meest rijke visgronden op te zoeken met het oog op het maken van goede vangsten. Tenandere is de toestand die zich langsheen de Britse kusten afspeelt slechts van weinig of geen waarde in vergelijking met de verwoede «kabeljauwoorlog» welke heerst in de IJslandse wateren, en waarin toch ook Britse trawlers betrokken zijn.

Een ding is echter zeker en wel dat, moest er ooit een Belgisch vaartuig de Britse driemijlzone binnendringen en opgeleid worden, deze de volle laag zal krijgen. Aan onze vissers dus voorzichtig te werk te gaan en er kan hen niets ten laste gelegd worden. — B.

## Duitse voorstellen tot hulpmaatregelen voor de diepzeevisserij

Het Verbond der Duitse Diepzeevisserij heeft in een memorandum gericht tot de regering om het toestaan van hulp en begunstigingsmaatregelen verzocht. Door de snelle verandering der vlootstructuur en het teruglopen der vangsten in de laatste 5 jaren, staan tegenover de stijgende produktiekosten, teruglopende ontvangsten. De diepzeevisserij is hierdoor in een ernstige toestand geraakt die zij nauwelijks met eigen macht kan overwinnen. Voorgeslagen wordt dus dat een begunstigingsprogramma opgesteld worde dat over 3 jaar verdeeld worden. Tussen de aangeraden overbruggingsmaatregelen tot structuurverbetering bevinden zich overbruggingshulp en handelspolitieke maatregelen van voorbijaande aard in een financieel bestek van ongeveer 30 miljoen Duitse Mark per jaar.

Tot verbetering der structuur wordt voorgeslagen het huishoudgeld (Haushaltansatz) van circa 415.000 D.M. (aandeel der diepzeevisserij) voor 1961, op 4 miljoen D.M. voor de duur van 3 jaar op te voeren. Met deze middelen zouden 4 oriëntatie- en geleideschepen tot het openen van nieuwe vang-

gebieden gecharterd worden en de vangtechniek verder ontwikkeld. Bovendien zou de titel «Wederopbouw der vloot der Diepzeevisserij» van circa 270.000 D.M. (aandeel der diepzeevisserij) voor drie jaar op 400.000 D.M. verhoogd worden. Verder wordt voorgeslagen: een jaarlijkse subsidie van 3,5 miljoen D.M. en een door de regering gegarandeerde lening en subsidies voor de bevordering van de kwaliteit en de afzet in het bijzonder voor diepgevroren vis, alsook 5 miljoen D.M. en door de regering gewaarborgde lening aan verminderde interest voor het aanleggen van een voorraad diepgevroren vis. De diepzeevisserij zou moeten betrokken worden in de richtlijnen voor oogstschaden. De landbouw ontvangt voor oogstschaden de garantie van de staat en instrestvermindering tot op 2 %. Als verdere overbruggingshulp wordt verder voorzien het goedkoper kunnen aankopen van gasoil en subsidies voor de aankoop van kolen. De uitbreiding van de gasoil-verordening welke tot nu toe alleen voor loggers en kotters geldt, zou de huishoudingsmiddelen van 3,5 tot 7,5 miljoen D.M. verhogen, terwijl

voor de kolenbranders een nieuwe behoefte ontstaat ter hoogte van 7,5 miljoen D.M. Als handelspolitieke maatregelen worden bilaterale regelingen aanbevolen over tijdstippen, hoeveelheid en prijs der visimporten, alsook het aanwenden van het sluizensysteem uit de «graanwet» ook voor vismeel en een subsidie tot het goedkoper worden van de Duitse visexportprijzen tot een bedrag van 4 à 5 miljoen D.M. en eindelijk het bouwen van gemeenschappelijke produktieinstallaties voor gedroogde vis die op grond van bestelling der openbare macht in de min ontwikkelde gebieden zou geëksporteerd worden.

Voor de noodwendige overgang tot de visserij op verre visgronden bedragen de bouwkosten der hiervoor nodige grotere schepen ongeveer 4,5 miljoen D.M. tegenover 2,5 miljoen D.M. voor een traditionele treiler.

Als men leest wat voorafgaat, dan kan gezegd worden, dat in ons land buiten de opvangregeling, bitter weinig gedaan wordt om onze visserijvloot in stand te houden, zonder te spreken van ze uit te breiden.

# De IVe Internationale visserijbeurs te Kopenhagen

Nu reeds, meer dan één jaar vóór de opening van de Internationale Visserijbeurs te Kopenhagen is reeds 75 % van de ruimte op het gelijkvloers van Forum Halle verhuurd aan maatschappijen uit meer dan 10 verschillende mogendheden.

Nu reeds kan met zekerheid gezegd worden dat deze IVe Internationale Vishandelsbeurs de grootste zal zijn welke tot op heden gekend werd en opgericht werd in het kader van de visserijbedrijvigheid, en is de belangstelling thans reeds veel groter dan vroeger. Deze handelsfoor gaat door van 14 tot en met 23 april 1962.

Wat zal er nu zoal op deze handelsfoor geëxposeerd worden ?

In de hieronder weergegeven tekst zullen wij in het kort de meest belangrijke zaken die te Kopenhagen zullen behandeld worden even nader belichten.

## NIEUWE TECHNISCHE VEROVERINGEN

De meest waardevolle experimenten van de drie voorgaanden beurzen zullen de achtergrond uitbaken van de huidige vierde foor. De vishandel en de visindustrie zullen zoals steeds het hoofdpunt uitmaken van de foor in haar geheel. De marktschommelingen en steeds toenemende rationalisatie hebben nieuwe problemen opgeroepen en maken zeker stof uit voor nadere onderzoekingen.

Alle nieuwe veroveringen welke gemaakt worden in de loop van de verlopen jaren zullen op de huidige handelsfoor kunnen bezichtigd worden, waar de vertegenwoordigers en handelaars der verschillende landen eens te meer de hoofden zullen bijeensteken om de wereldvisserij opnieuw gezond te maken.

## NIEUWE SCHEEPSMOTOREN

Op een zeer uitgebreide en duidelijke manier zullen de laatste snufjes betreffende de scheepsmotoren aan de bezoeken voorgesteld worden. Nu reeds werd de deelname verzekerd van omzeggens alle motorfabrieken over de gehele wereld. Hieronder kunnen ondermeer vermeld worden :

Ruston & Hornsby ; Perkins ; Gardner ; Rolls-Royce (Engeland) ; Ford ; Charterpillar (USA) ; Mercedes-Benz ; Güldner (Duitsland) ; MGO ; Poyaud (Frankrijk) ; Werkspoor (Nederland) ; Lombardini (Italië) ; Scania-Vabis, Solo, Seffle, Volvo-Penta (Zweden) ; B & W. Alpha Diesel (Denemarken) en verscheidene andere befaamde wereldmerken.

## ENORME PLASTIEK UITBREIDING

Er zal eveneens een plaats voorbehouden worden aan de enorme uitbreiding welke de plasticindustrie in de laatste jaren genomen heeft, en die duidelijk zal uiteengezet worden in deze handelsfoor.

Door de Duitse firma PERLON alleen werden reeds 300 vierkante meters gehuurd in het forum om hun produkten te exposeren. Allerlei produkten in plastic welke nuttig kunnen zijn in de visserijbedrijvigheid, zullen tentoongesteld worden.

## OFFICIEEL KARAKTER

Zoals dit bij de vorige gelegenheden het geval was zal de huidige handelsfoor opnieuw een officieel karakter hebben.

Kopenhagen zal eens te meer het centrum zijn van de wereldvisserijbedrijvigheid. De visserij zal er in de meest voorkomende vormen voorgesteld worden en onder meest verschillende gedaanten. Het zal alle staten die uitstaans hebben met de visserijbedrijvigheid nader bijbrengen en hopelijk zodoende bijdragen tot het herleven van de wereldvisserij in al haar aspecten. — B.

## WALVISKONFERENTIE KOMT IN APRIL WEER BIJEN

Vorige week is te Londen een bijeenkomst geëindigd van afgevaardigden uit vijf landen, die 3 dagen heeft geduurd en waarop gesproken werd over de nationale contingenten voor de walvisvangst. De conferentie ging uiteen zonder dat een definitief besluit genomen werd over de nationale contingenten voor het lopende walvisvangstseizoen in het Zuidpoolgebied.

Een woordvoerder van de conferentie deelde later echter mede dat men goede vorderingen had gemaakt en dat alle afgevaardigden erin hadden toegestemd hun regeringen aan te bevelen, regelingen te treffen voor een nieuwe bijeenkomst in de tweede helft van april a.s.

Op de conferentie waren afgevaardigden aanwezig van Japan, Nederland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk. De Sovjet-Unie was door een waarnemer vertegenwoordigd. Zij had zoals bekend reeds ingestemd met een aandeel van 20 procent in de vangst. De bijeenkomst had als doel de verdeling te bespreken van de overige viervijfden van de vangst, die onder de internationale overeenkomst is toegestaan.

Reders  
en Vissers,  
voor Uw  
SOCIALE  
LASTEN  
en  
BOEKHOUDING

\*  
Bestuursgebouw  
Vismijn Zeebrugge

Tel. 541.17

Na de uren :  
Joz. De Roose

Tel. 517.40

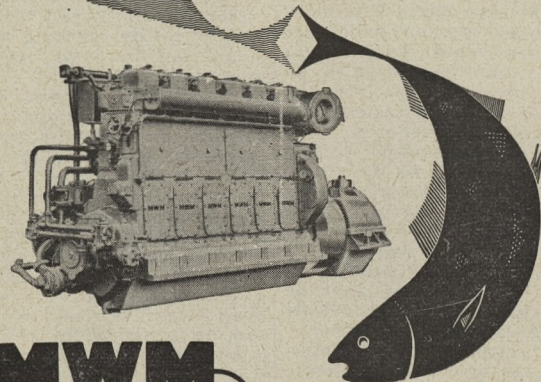
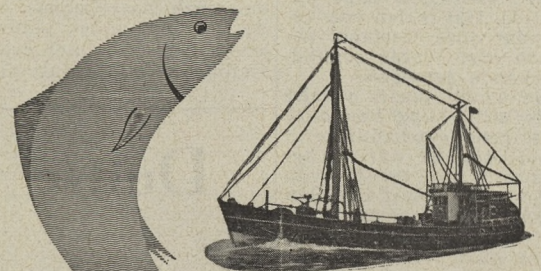
hand  
in  
hand

Voor Nieuwbouw en  
Herstellingen van schepen

N.V.

**Beliard-Crighton & Co**

2189V



**MWM  
DIESEL**

**Scheepsdieselmotoren en hulpgroepen  
VAN 3 TOT 2.000 PK**

N. V. ANC. ETABL. F. A. SANSENS - DIESEL MOTOR IMPORT C<sup>o</sup>

28, Kasteellaan, Gent - Telef. 251730/256881 - Telegr. : Benzidiesel  
2232V

# MAN in de visserij

De « Maschienenfabrik Augsburg-Nürnberg », afkorting M.A.N., de oudste en grootste bouwster van Dieselmotoren in Duitsland, is in de Belgische visserijmiddens praktisch onbekend gebleven.

Inderdaad, deze grote fabriek was to tnu toe niet vertegenwoordigd aan de Belgische kust. De eerste M.A.N.-motor der Belgische kustvisserij werd zopas ingebouwd in het vissersvaartuig N.788 van de reder Calcoen André uit Nieuwpoort.

In de fabrieken van M.A.N. Augsburg werd door Rudolf Diesel de eerste Dieselmotor ter wereld gebouwd en vanaf 1895 werden in Augsburg duizenden en duizenden « Dieselmotoren » gebouwd. De eerste motor door Rudolf Diesel gebouwd is nog te zien in het « Werkmuseum » van M.A.N. te Augsburg.

M.A.N. bouwt nu Dieselmotoren vanaf 19 tot meer dan 22.000 pk.

De N.V. EGENE HERBOSCH uit Antwerpen is nu alleenverdeelster voor België van de M.A.N.-scheepsmotoren, welke een reusachtig succes kennen in de binnenscheepvaart.

De M.A.N.-motoren zijn bekend voor hun langdurigheid en hun stevigheid. Voor de vissersvaartuigen is het motortype «WV 17,5/22A» het best geschikt, het is noch een snellopende, noch een traaglopende motor. Deze motor draait op 1.000 omw./min. met een zeer lage zuigersnelheid. De motor werd gebouwd volgens de bouwmethode van de traaglopende motor met één cilinderkop en één injectie-pomp per cilinder.

Al de pompen — zoetwater, zee-water, ballast, olie, enz. — worden door tandwielen aangedreven (geen poulies noch V-riemen).

Alles wordt 100 % mechanisch aangedreven, dus onverslijtbaar en zonder verdere regeling.

Deze motor is op mechanisch gebied een echt wonder. Van 3 tot 8 cylindere, kunt U met deze motoren een vermogen op maat bekomen tussen 100 en 450 pk, zij beantwoorden dus aan alle vereisten van de klein- en middenslagvisserij. Voor de liefhebbers bestaan er ook snellopende motoren van 19 tot 750 pk (1500 omw./min.): reeks «M» en «16/18». Motoren van «kompakte» uitvoering, een hoog vermogen ontwikkelend in een zeer kleine ruimte.

Traaglopende motoren van 400, 500 of 600 omw./min. zijn ook be-

schikbaar van 145 tot 1.000 pk en meer.

M.A.N. was en blijft altijd aan de spits van de technische vooruitgang. De M.A.N.-fabrieken van Augsburg, Nürnberg, München, Hamburg en Gustavburg hebben een staf van meer dan 3.000 gedipl. ingenieurs, die tot uw dienst blijven.

Voor alle verdere inlichtingen, wendt U tot :

1) de N.V. EUGENE HERBOSCH, Van Meterenkaai 4, Antwerpen, tel. (03) 33.79.50.

2) de Heer Aug. VERSLUYS, vertegenwoordiger voor de kust, Zegelaan 18, Bredene.

Laat ons U doen opmerken dat honderdtallen M.A.N.-motoren reeds jarenlang in dienst zijn bij de Duitse visserij.

## VISSERIJNIEUWS VAN ZEEBRUGGE

Het Schepkollega heeft de aandacht van reders en vissers gevestigd op het feit dat 'n streng toezicht zal uitgeoefend worden op het naleven van het vismijnreglement.

Art. 7 van dit reglement zegt inderdaad dat alleen die vaartuigen aan de vismijnkaai toegelaten zijn, welke hun vangst opgegeven hebben om op de eerstvolgende marktverkocht te worden. Bijgevolg mogen deze welke slechts de eerstvolgende marktdag hun vangst zullen verkopen, de aanlegplaats aan de vismijnkaai niet bezetten. Tevens dienen de vaartuigen die hun vangst gelost hebben onmiddellijk de aanlegplaats aan de loskaai vrij te maken.

Art. 8 bepaalt dat bij het aanleggen in de haven aangifte dient gedaan van de soort en hoeveelheid aangevoerde vis.

De opgave van de aangevoerde hoeveelheid is van belang voor alle belalnghebbende partijen. Het Gemeentebestuur heeft de noodzakelijkheid ingezien deze opgave zo nauwkeurig mogelijk te laten plaatsgrijpen. Te dien einde heeft het gemeentebestuur speciale formulieren ter beschikking gesteld van de reders. Aan deze laatste nu om er nuttig gebruik van te maken opdat het systeem van de opgave een vlot en juist verloop zou kennen.

## VISSERIJ EN VISSERIJPOLITIEK IN DE LANDEN VAN DE O.E.E.S.

(vervolg)

### ITALEI

De voortbrengst van Italië is de laatste jaren relatief stabiel gebleven en schommelt rond de 150.000 ton per jaar. In vergelijking met de aanvoeren van vóór de oorlog en de jaren juist na de oorlog is de voortbrengst gestegen.

De zeevisserij wordt vooral in de Middellandse zee beoefend; daarnaast zijn er enkele grote schepen die de Atlantische oceaan bevissen.

In grote lijnen is de produktie als volgt samengesteld: 35 % pelagische vis, 45 % bodemvis en het overige schaal- en schelpdieren.

De Italiaanse vloot bestaat uit ongeveer 44.000 vaartuigen waarvan 33.000 met riem of zeil. Het aantal zeilschepen is geminderd sedert de oorlog, terwijl het aantal motorboten toenam.

Het aantal vissers beloopt ongeveer 123.000, waarvan ca 75.000 op de kleinste zeilschepen en riemvaartuigen, welke voornamelijk seizoenvissers zijn. Het inkomen van de doorsnee visser mag als onvoldoende bestempeld worden. In vergelijking met de industrie-arbeider bedraagt het loon van de visser nauwelijks de helft daarvan.

Het grootste gedeelte van de voortbrengst wordt vers verbruikt. Slechts 17 % van de vangsten wordt verwerkt. De voornaamste vorm van verwerking bestaat uit het inblikken van sardienen en ansjovis. Vender is een gedeelte dat gezouten wordt. De jaarlijkse voortbrengst van vismeel bedraagt thans 1000 ton.

In totaal zijn er een 50-tal konservefabrieken en een 300-tal instellingen voor het zouten van vis. Het aantal arbeiders in de verwerkingsindustrie tewerkgesteld bedraagt 12.000. Het verbruik in Italië bedraagt ca 6 kg per inwoner en per jaar, wat neer komt op de helft van het gemiddeld verbruik der andere W.-Europese landen. De hoeveelheid is stabiel gebleven de laatste jaren; de samenstelling van de vraag heeft zich echter gewijzigd. De bijzondere voorkeur gaat naar de verse middellandse zeevis, vooral in de kustgebieden. In het binnenland wordt meer diepgevroren en verwerkte vis verbruikt.

Praktisch de ganse aanvoer wordt verkocht in de hallen. In de kleine havens waar geen georganiseerde markten bestaan, voeren de vissers hun vangsten op eigen risico naar het binnenland.

De verkoop in 't klein geschiedt ofwel op de openbare markten ofwel in speciale viswinkels. In de grote steden moeten de viskleinhandelaars over een vergunning beschikken, afgeleverd door de gemeenteverheid. Het aantal toegekende vergunningen staat in verhouding met het aantal inwoners.

De maatschappij GENEPESCA, welke over eigen vaartuigen be-

schikt welke de vangsten aan boord invriezen, heeft een honderdvijftigtal hulpkringen die deze produkten verkopen.

Italië is een grote importeur van vis en visprodukten. De voornaamste invoerartikelen bestaan uit gezouten en gedroogde kabeljauw, en verwerkte haring. De invoer van verse en ingevroren vis is in de laatste jaren toegenomen. De helft hiervan is bestemd voor de konservefabrieken. De voornaamste leveranciers van verse en ingevroren vis zijn: Japan, Noorwegen, Denemarken, Zweden, Nederland en Frankrijk. De gezouten kabeljauw wordt in hoofdzaak ingevoerd uit IJsland, Denemarken, Noorwegen, Frankrijk en Kanada. De voornaamste leverancier van stokvis is Noorwegen. Viskonserven worden ingevoerd uit Spanje en Portugal.

### GEVOLGDE POLITIEK INZAKE ZEEVISSERIJ

De doelstellingen van de gevolgdde politiek kunnen als volgt bepaald:

- 1) de visvangst op verdere visgronden uitbreiden;
- 2) modernisatie van de vloot aanmoedigen;
- 3) exploitatie van nieuwe visgronden;
- 4) verbeteren van de commercialisatie van vis en verbetering van distributie.

Welke maatregelen werden nu in het leven geroepen om deze doelstelling nte bewerkstelligen?

#### a) Maatregelen in verband met de produktie :

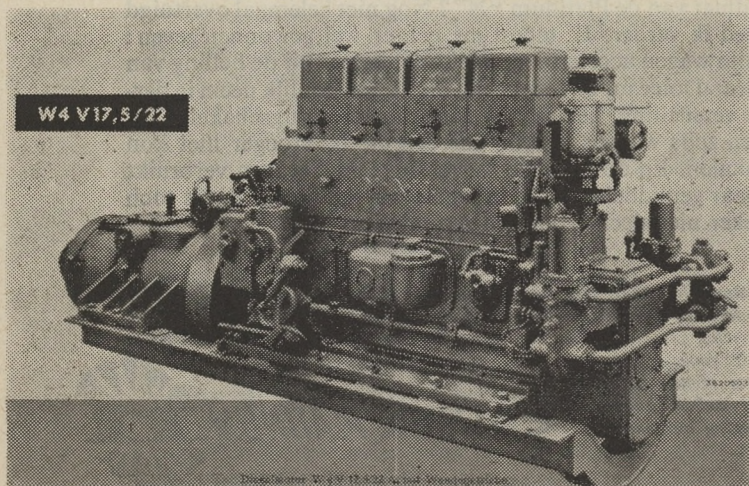
- Wetenschappelijk onderzoek in samenwerking met de F.A.O.
- Speciale maatregelen om de bouw van moderne vaartuigen aan te moedigen met vriesinstellingen om de Atlantische Oceaan te bevissen.
- Toekennen van leningen voor de vervanging van motoren, verbetering van materiaal.
- Speciale maatregelen bestaan om de zeevisserij in Zuid-Italië te ontwikkelen.

#### b) Maatregelen in verband met de commercialisatie :

- Sanitaire controle op de kwaliteit van de aangevoerde vis
- Toekenning van leningen om de distributie te verbeteren.

### BESLUITEN :

In verhouding gezien is het gedeelte van de Italiaanse bevolking hetwelk van de zeevisserij leeft, tamelijk belangrijk. Gezien de visvangst zich praktisch beperkt tot de weinig visrijke Middellandse Zee, blijft de produktie beneden peil en werd er geen enkele verhoging van voortbrengst genoteerd in de loop van de laatste jaren. Hieruit volgt onmiddellijk dat de verdiensten van de Italiaanse visser zeer laag is. Het plan verder afgelegde visgronden te bevissen stuit op problemen van bewaring der vangsten en financiering.



Hij kon het niet  
geloven ... tot hij  
zelf het verschil  
voelde!

# "Aan het eerste kruispunt bleef de andere wagen vèr achter..."

zegt dhr. Henri Grisard (Statiestraat 28, te Genval) aan de bekende automobielredacteur, dhr. Jean Boon.



"Een tijdje geleden reed ik met mijn Simca langs het Caltex-station te Genval. De overal geafficheerde grote "N" trok mijn aandacht. De benzineverkoper zei me dat het ging om een geheel nieuwe benzine "die anders is dan alle andere". Bij wijze van proef heb ik 12 liter getankt. Te Waver moest ik stoppen aan het kruispunt Lekkerbek... links van mij stond een grote slee. Het verkeerslicht sprong op groen... wij geven tegelijkertijd gas en... de grote wagen bleef vèr achter! Ik moet eerlijk toegeven dat ik nog nooit

zo'n snel vertrek had meegemaakt. Was dit reeds het resultaat van de Platinum "N"? Nog niet helemaal overtuigd reed ik verder. Ik moest me echter wel gewonnen geven: mijn wagen accelereerde véél, véél beter. Bij de helling van Grez-Doiceau, bijvoorbeeld, die ik gewoonlijk neem in derde versnelling, heb ik niet eens moeten terugschakelen. Ik ben zelfs wagens voorbij gereden die ik vroeger niet kon inhalen. En de grootste verrassing: mijn wagen verbruikt maar gemiddeld 8 liter, in plaats van 8,8 liter... dat is toch zeker niet slecht voor een Aronde van '54!"



Natuurlijk bent U niet verplicht de heer Henri Grisard en de duizenden andere automobilisten, die met Caltex Platinum "N" rijden... en het verschil gevoeld hebben, op hun woord te geloven. Probeer het liever zèlf: tankt U ook eens deze nieuwe benzine... wij zullen gaarne uw mening vernemen!

**CALTEX PLATINUM**



...een fantastisch verschil \*in KRACHT!

\*dank zij de Methyl!

# Nuttig werk over de behandeling van vis en garnalen aan boord

Door de Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij werd thans een tweede brochure uitgegeven welke ditmaal gaat over het onderzoek en de behandeling van garnaal en vis aan boord van vissersvaartuigen.

Dit onderzoek werd geleid door een werkgroep bestaande uit de H.H. P. Hovart, secretaris van de bedrijfsraad; R. Boels, Willem Verstraete en Ch. Gilis van het Ministerie van Landbouw.

Het eerste werkje dat enkele maanden geleden uitgegeven werd en in het « Visserijblad » verscheen, ging over een studie omtrent de garnaalvisserij en pellerij.

Thans werd een nog veel belangrijker vraagstuk onderzocht, welke voor alle vissers, reders en vishandelaars van het grootste nut is en zeer leerzaam mag genoemd worden.

De Commissie besliste dit werkje aan alle reders te zenden. Ook onze visserij scholen zullen er een getal exemplaren van ontvangen.

We kunnen dit slechts nuttig werk noemen ten bate van onze zeevisserij door voorzitter Lievens en zijn groep gepresteerd.

We hebben het dan ook nuttig geoordeeld de inhoud van deze brochure volledig in het « Visserijblad » over te nemen, om de talrijke lezers die de gelegenheid niet hebben zich dit werkje aan te schaffen, iets aan te leren.

## Inleiding

Het kan niet ontkend worden dat de behandeling van de vis een faktor van doorslaggevende betekenis is voor de kwaliteit, temeer daar het een produkt betreft dat uiteraard zeer bederfbaar is.

Een degelijke behandeling moet beginnen vanaf het ogenblik dat de vis in aanraking komt met het vistuig en moet doorlopen tot deze aan de verbruiker verkocht wordt. Een ketting van personen - vissers, lossers, handelaars, vervoerders, bewerkers - komt in dit produktie- en distributieproces tussen en draagt de verantwoordelijkheid voor de goede behandeling van het produkt. De wijze waarop en de tijd gedurende welke de vis de ketting doorloopt, bepalen in grote mate de uiteindelijke kwaliteit.

Teneinde een inzicht te krijgen in de diverse behandelingen die de Belgische vis ondergaat en tevens een aanduiding te vinden in welke schakel of schakels de behandeling te wensen overlaat of waar verbeteringen kunnen worden voorgesteld, werd een enquête ondernomen over de verzorging van de vis op zijn weg van de visgrond tot de verbruiker.

Een eerste onderzoek werd verricht over de behandeling van de vis aan boord. Het onderzoek had betrekking op de duur van de reis, de sleep, de vangst aan dek, de vangst in het ruim en het onderhoud van het vaartuig. Op basis van deze enquête werden een aantal besluiten en aanbevelingen uitgewerkt.

Bij de interpretatie van de enquêtegegevens moest veelvuldig verwezen worden naar de onderzoekingen betreffende de behandeling die door

buitenlandse opzoekingscentra werden verricht. Dit vindt een verklaring in het feit dat in België op dit gebied tot nog toe een grote leemte bestaat. In het licht van deze vooropstelling is de studie eerder bedoeld als een basis voor verder wetenschappelijk onderzoek in verband met de behandeling en de kwaliteit. De studie is niet afgesloten en daarom werden de problemen geciteerd die verder uitgediept moeten worden.

xxx

Alvorens de enquêtegegevens te analyseren, is het van belang even stil te staan bij de **faktoren die het visbederf veroorzaken.**

Bij het bederf van vis spelen verscheidene factoren een voorname rol; een van de meest belangrijke factoren is evenwel de **werking van de bacteriën.**

Men kan de bacteriën in drie groepen onderbrengen (1), nl. warmtelievende bacteriën (deze bacteriën ontwikkelen zich bij voorkeur bij temperaturen tussen 40° en 70° C), gematigde bacteriën (t.t.z. bacteriën die zich het vlugst ontwikkelen bij temperaturen tussen 35° en 40° C) en koudelievende bacteriën (deze bacteriën hebben een optimale aangroei snelheid tussen 5° en 15° C). Bij het visbederf zijn het vooral koudelievende bacteriën die een invloed laten gelden.

De bacteriën bevinden zich in de slijmlaag van het lichaam, op de kieuwen en in de ingewanden. Zij beginnen hun werking langs de kieuwen en de darmholte en dringen langs de bloedbanen binnen in het visvlees. De produkten die de bacteriën afscheiden, hebben een onaangename reuk en smaak en vormen de kenmerkende verschijnselen van het visbederf.

De bacteriën vermenigvuldigen zich snel in een gunstig ontwikkelingsmilieu. De vis vormt uiteraard een uitstekende voedingsbodem. Hij verschaft immers: (a) een vochtig milieu: de bacteriën nemen enkel voedsel op in opgeloste toestand; vandaar dat natte, verse vis een gunstiger ontwikkelingsmilieu vormt dan gedroogde vis; (b) de nodige voedingssappen: de bacteriën voeden zich vooral met suikers en eiwitten van plantaardige en dierlijke oorsprong; gezien het hoge eiwitgehalte bij vis (2), zal de ontwikkeling van de microorganismen praktisch niet geremd worden wegens gebrek aan voedsel.

Bovendien wordt de werking van de bacteriën bij het visbederf nog begunstigd door de volgende eigenschappen van het visvlees:

a) De betrekkelijk korte duur van de lijkstijfheid (3).

Onder lijkstijfheid verstaat men het hard worden van het lichaam een zekere tijd na het afsterven. Bij levende vis bevindt zich een hoeveelheid melkzuur in de spieren; door de zuurstof die wordt aangevoerd door het bloed, wordt het melk-

zuur omgezet tot zetmeel. Bij het afsterven van de vis valt dit omzettingsproces stil en hoopt het melkzuur zich op in de spieren. Tevens grijpt een verandering van de eiwitten in de spierweefsels plaats. Deze twee factoren veroorzaken het stijf worden van de vis.

Tijdens de duur van de lijkstijfheid ligt de werking van de bacteriën stil. Bij het ophouden van de lijkstijfheid beginnen de bacteriën hun afbraakproces. Daarenboven kan het melkzuur, vooral wanneer het in grote hoeveelheden in de spieren aanwezig is (4), een verzuring van het visvlees veroorzaken.

Met het oog op de houdbaarheid van de vis is het van groot belang de lijkverstijving zo lang mogelijk aan te houden. Volgens W. Ludorff bedraagt de duur 35 tot 45 uur, wanneer de vis in ijs wordt opgeslagen (5); volgens Messtorff zou het voor gegutte en in ijs geborgen vis 31 tot 120 uren duren vooraleer de lijkstijfheid volledig verdwenen is (6). De lijkstijfheid is evenwel afhankelijk van volgende factoren: de grootte van de vis (bij grote vissen is de lijkstijfheid van langere duur), de vissoort (bij sommige vissoorten treedt de lijkstijfheid vlug op; zij is tevens kort en dus vlug beëindigd; dit is o.m. het geval met haring en makreel), de opslagtemperatuur en het feit of de vis al dan niet gestikt is (uit de ervaring blijkt, dat bij levend gegutte vis de lijkstijfheid langer aanhoudt dan bij gestikte vis).

De duur van de lijkstijfheid kan ook gunstig beïnvloed worden door het snel verwerken en bergen van de vis aan boord, door het in acht nemen van de grootst mogelijke reinheid bij de verwerking en het bergen en door de onderbreking van de koeling zo kort mogelijk te houden. De goede behandeling van de vis aan boord is de belangrijkste faktor tot het bekomen van een langdurige lijkstijfheid.

b) De losse structuur van het visspierweefsel (5).

Behalve de korte duur van de lijkstijfheid draagt de losse structuur van het spierweefsel in belangrijke mate bij tot de snelle werking van de bacteriën: het binnendringen van de bacteriën in het visvlees wordt hierdoor immers vergemakkelijkt.

Deze structuur wordt veroorzaakt door het geringe gehalte van bepaalde stoffen (sarkolemma) en door de losse opbouw van de eiwitagglomeraten.

c) De omzetting van stikstof tot ammoniak (5).

Het bloed en de weefsels van vele vissoorten hebben de fysiologische eigenschap om stikstof, omgezet tot trimethylaminoxide af te scheiden in het spierweefsel.

De trimethylaminoxide en het melkzuur vormen een uitstekende voedingsbodem voor bacteriën. Onder de werking van de anaerobe bacteriën (7) wordt trimethylaminoxide omgezet tot dimethylamine, trimethylamine en verder tot ammoniak. De trimethylamine en de ammoniak verspreiden zich door het visvlees en geven de onaangename reuk (8).

Bij de magere vissoorten stijgt het trimethylaminegehalte met de opslagduur; bij vette vissoorten is dit niet steeds het geval. Voor de magere vissoorten vormt het gehalte dan ook een aanduiding voor de opslagduur en de versheid van de vis.

Hoger werd vermeld dat het bederf veroorzaakt wordt door koudelievende of psychrofiële bacteriën. De werking van deze bacteriën is het sterkst tussen 5° en 15° C, doch houdt niet op beneden de 5° C. Onderzoekingen in Groot-Brittannië toonden aan dat kabeljauw bij een temperatuur van + 5° C 2½ maal en bij 10° C 5½ maal vlugger bederft dan bij 0° C (9). Onderzoekingen in Canada wezen uit dat de kwaliteit van kabeljauw welke gedurende 8 dagen in ijs in de beste voorwaarden was opgeslagen, even goed was als de kwaliteit van kabeljauw welke gedurende 5 dagen bij + 3° C of 1½ dag bij + 10° C geborgen werd (10). Uit scheikundige analyses in IJsland verricht, bleek dat haring bij een temperatuur van — 3° C, driemaal langer bewaarde dan bij + 1° C (10).

Uit deze beschouwingen blijkt dat de **faktor temperatuur van uitzonderlijk belang is voor de houdbaarheid van de vis**; een verschil van enkele graden heeft voor de kwaliteit zeer belangrijke gevolgen. Men neemt aan dat de temperatuur van de vis rond de 0° C moet schommelen. Hierdoor wordt de werking van de bacteriën in ruime mate uitgeschakeld.

Behalve de bacteriën, dragen ook de **spijsverteringsenzymen** bij tot de eiwitafbraak. Het eigenlijk bederf wordt veroorzaakt door de bacteriën. De enzymen van het darmkanaal zijn vooral de bewerkers van de verweking en van de ontbinding van de onderbuikwand; zij begunstigen aldus het binnendringen van de bacteriën (11). De werking van de enzymen is bijzonder intensief wanneer de spijsverteringsorganen op het ogenblik van de vangst voedsel bevatten (11). Deze werking wordt versneld wanneer de onderbuikweefsels het meest kwetsbaar zijn (bij jonge individuen of bij deze wier teeltprodukten tot een maximum zijn ontwikkeld (11) en wanneer bij het gutten resten van de ingewanden in de darmholte overblijven of het visvlees met enzymen besmet wordt.

De eiwitafbraak door enzymen — ook autolyse genoemd — leidt tot de vorming van vrije en basische aminostikstoffen; hierdoor worden, behalve de vrije aminozuren en het reeds aanwezige melkzuur en trimethylamine, nog meer voedingsstoffen voor de bacteriën gevormd (5). Anderzijds scheiden de bacteriën op hun beurt proteolytische enzymen af welke de eiwitafbraak bespoedigen (5).

De autolyse die optreedt na het beëindigen van de lijkstijfheid kan in belangrijke mate geremd worden door het zorgvuldig gutten (12) en wassen en door het vermijden dat de vis in contact komt met de verwijderde ingewanden. Tevens is bewezen dat bij een temperatuur van 0° C de autolyse praktisch stilgelegd wordt.

Een oorzaak van bederf is ook de **oxydatie van de vetstoffen**; deze vorm van bederf komt echter enkel voor bij de vette vissoorten, zoals haring, makreel, sprot, pilchards en zalmachtigen.

Het visvet is voor een groot gedeelte samengesteld uit onverzadigde vetzuren. Onder invloed van het licht en de lucht zullen deze bindingen zuurstof opnemen (auto-oxydatie). Hierdoor ontstaan vrije vetzuren, aldehyden en ketonen. Deze stoffen — en vooral de vetzuren — hebben een onaangename reuk en een slechte smaak. De auto-



oxydatie, of het « ranzig » worden, brengt ook mee dat het vet aan de oppervlakte van het visvlees een « roestig » uitzicht krijgt en een gummi-achtige samenstelling.

Andere oorzaken van bederf die echter slechts bij bevroren vis een invloed laten gelden, zijn de **denaturatie van proteïnen** en het **uitdrogen van het visvlees**.

## REFERENTIES

- 1) J.J. Bronsveld - Bacteriën, oorzaak van visbederf - in De Visserijwereld, nr 9, 1954, blz. 15.
- 2) De magere vissoorten zijn samengesteld uit ca 76 % water, 17 % eiwit en 2,5 % voedingszouten.
- 3) J.J. Bronsveld - De weg van de vis van zee tot dis - in De Visserijwereld, nr 10, 1953, blz. 13.
- 4) Dit is o.m. het geval na een hevige agonie (bv. bij gestikte vis).
- 5) W. Ludorff - Die Ursache des Fischverderbens - in Die Fischwirtschaft, maart 1955, blz. 49.
- 6) W. Ludorff en R. Kreuzer - Der Fisch vom Fang bis zum Verbrauch - Bremerhaven, 1956, blz. 11.
- 7) Bacteriën die zich slechts ontwikkelen bij afzigheid van zuurstof.
- 8) De verspreiding van de « nare vislucht » in het vlees, blijkt reeds te geschieden vóór het bacterieel - enzymatisch bederf zelf in het vlees is doorgedrongen, daar tri-, dimethylamine en ammoniak in water oplosbaar zijn.
- 9) C.L. Cutting, G.C. Eddie, G.A. Reay en J.M. Shewan — The Care of the Trawler's Fish — London. H.M.S.O., 1953, blz. 3.
- 10) F. Bramsnaes - Méthodes de manutention du poisson frais - in « Comment améliorer l'emballage du poisson frais pour stimuler la consommation » - Agence Européenne de Productivité, Parijs, 1955, blz. 32.
- 11) M. Boury — Het bewaren van vis door middel van de koude — Landbouwtijdschrift (Ministerie van Landbouw — Economische Diensten - Brussel), 1957, nr 1, blz. 58.

(Vervolg toekomstige week)

# Berichten van de Rederscentrale

## LAGERE PRIJZEN DOOR VISMEELFABRIEKEN GEGEVEN VOOR DE GRONDSTOF :

Er wordt in sommige milieus wel eens beweerd dat de huidige lage grondstofprijzen, welke door de vismeelfabrieken besteed worden, het gevolg zijn van de opvangregeling!

Dat zoiets gezegd wordt! Ja, men moet toch over iets praten. Maar dat aan zulke onzin geloof gehecht wordt, kan ons alleen maar doen schokschouderen.

Het is inderdaad juist het omgekeerde. Vanaf het moment dat de vismeelprijzen op 0,10 F per kg gebracht werd, is door de Rederscentrale alles in het werk gesteld om het naar de vismeel verwijzen van opgevangen hoeveelheden tot een minimum te herleiden. Andere afzetgebieden werden opgezocht (en gevonden!) en de statistieken wijzen uit dat de aan de vismeelnijverheden toegekende hoeveelheden grotelijks afgenomen zijn.

Vanwaar anderzijds de aktie van de Rederscentrale om zekere maatregelen in het leven te zien roepen om de huidige vismeelprijzen te verhogen?

Wat baten kaars en bril...! Maar in gans de wereld is er een krisis in de vismeelnijverheid ingevolge de ongehoorde invoer van vismeel vanuit Peru. Alleen bij ons heeft dit geen invloed, en is het de opvangregeling!

## OPGAVE VAN DE VANGSTEN TE ZEEBRUGGE :

Herhaaldelijk werd van onze zijde aangedrongen om te Zeebrugge de aangifte der vangsten nauwkeurig te doen doorvoeren.

In ons blad van 3 febr. 11, hebben wij melding gemaakt van het feit dat het gemeentebestuur, onder impus van dhr burgemeester Vandamme, deze aangelegenheid nog eens heeft aangepakt en op punt gesteld.

Thans werden speciale formulieren ter beschikking gesteld van de reders, wat er moet toe bijdragen de opgaven tijdig, volledig en nauwkeurig te doen plaats vinden.

Van onze zijde zetten wij al onze leden-reders aan, dit initiatief volledig te steunen door het nauwkeurig invullen en tijdig overmaken der gedrukte formulieren. Uiteindelijk hebt U er ook alle baat bij. Wij zijn echter van oordeel dat alleen maatregelen zoals te Oostende praktisch zijn en deze eens te meer niet veel aarde aan de dijk zullen brengen.

## MAANDELIJKSE AANBESTEDING VOOR WEDERAFNAME VAN OPGEVANGEN VIS BESTEMD VOOR FORELLEN EN/OF NERTSENKWEKERIJ :

Op vrijdag 3 maart grijpt in de burelen van de Rederscentrale, H. Baelskaai 25, te 10 u. de maandelijkse aanbesteding plaats voor de afname van opgevangen vis bestemd voor forellen en/of nertsenkwekerijen.

## Wrakstukken opgevist

Na ruim twee uren aan de korre te hebben gelegen nabij de visgronden van de «Ruischer» werd bij het ophalen van de netten van de N.807 «Don Bosco» van Henri Lelouarde niets dan een grote hoeveelheid wrakstukken aangetroffen die grote schade had berokkend aan de korre. — N.

## WRAK GELICHT

Toelating werd verkregen tot lichting van het wrak in de vlotkom van de N.803 «Ster der Zee» van Maurits Flitser. Het vissersvaartuig kreeg drie jaar geleden een lek, tengevolge van de hevige ijsgang.

Moeilijkheden deden zich voor, om het vaartuig terug vlot te krijgen. Het vaartuig werd inmiddels gesleept tot tussen de twee houten brughoofden van de vlotkom. Het geraakte gedeeltelijk afgetakeld, doch de romp bleef een hindernis voor de vlotkom. Eindelijk zal het wrak gelicht worden. — N.

## Schroefbreuk

De N.818 «Julienne» van Gerard Ghys, die ter visvangst was uitgevaren, diende wegens Schroefbreuk opgesleept te worden door de N.701 «Angelus» van A. Calcoen. In de thuishaven aangekomen werd de N.818 op de kuisbank gezet waar een ontzetting van de Schroefkogel vastgesteld werd. — N.

De aanbestedingsperiode loopt van 4-3 tot 31-3-1961. Op 31 maart zal dan een nieuwe maandelijkse aanbesteding plaats grijpen.

Zoals bekend kan elke handelaar hieraan deelnemen mits hij in orde is voor wat kontrakt en bankwaarborg betreft.

Alle verdere inlichtingen in dit verband kunnen bekomen worden op het sekretariaat van de Rederscentrale (tel. 735.03).

## HAVENSTATISTIEK ZEEBRUGGE

In januari 1961 zijn 132 zeeschepen, metende 261.285 ton, de haven binnengelopen, tegen 124 zeeschepen, metende 239.404 ton in januari 1960.

De ladingen in januari 1961 bedroegen 49.160 ton bij de aanvoer en 32.470 ton bij de uitvoer, tegen respectievelijk 59.139 ton en 34.954 ton in januari 1960.

De algemene goederenbeweging gedurende de maand januari 1961 bedraagt 157.303 ton tegen 153.024 ton gedurende de maand januari 1960. — Z.

## PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER UURTABEL

Voor de week van 5 tot 11 maart

### PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende: alle dagen te 10 u. (1) en te 14.45 u. (2). Afvaarten uit Dover: alle dagen te 11.10 u. (2) en te 16.10 u. (3).

- (1) Vervoert ook auto's op maandag, woensdag, donderdag en zaterdag.
- (2) Vervoert ook auto's op zondag, dinsdag en vrijdag.
- (2) Vervoert insgelijks auto's.

### CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende: op zondag, dinsdag en vrijdag te 12.30 u. Afvaarten uit Dover: op maandag, woensdag en zaterdag te 12.15 u.

**WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN, NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD**

# Overstroming 1953 kostte 1.363 milj.

## BELGIE EN DE DELTAWERKEN

Een Kamerlid heeft aan de minister van Openbare Werken gevraagd hoeveel de overstromingen van 1953 aan de Staat aan werken en vergoedingen hebben gekost. Ook stelde hij vragen in verband met de Deltawerken, de Westerschelde en de Scheldedijken.

De minister deelt in het bulletin vragen en antwoorden mede dat door het departement in totaal een bedrag van 1.363.287.258 F werd vereffend voor het herstel van schade ingevolge de stormramp van 1953.

Sedert 1953 werden voor de versterkingen van de dijken 46.845.000 F betaald, onderverdeeld als volgt:

In 1954: 300.000 F; 1955: 825.000 F; 1956: 3.816.000 F; 1957: 4.083.000 F; 1958: 747.000 F; 1959: 10.537.000 F; 1960: 26.537.000 F.

Hieraan dient toegevoegd dat met het krediet van 1.363 miljoen niet alleen bressen werden gedicht, doch ook vele dijken, die enkel geleden hadden onder de storm en die grondig hersteld en versterkt zijn geworden.

### DELTAWERKEN

De berekeningen door de technici van het departement uitgevoerd, hebben aangetoond dat wat

de Westerschelde betreft, de karakteristieken van een gemiddeld theoretisch getijde, onder invloed van de uitvoering der Deltawerken, kwasi geen wijzigingen ondergaan aan de monding van de Schelde. De berekeningen van de veranderingen na de uitvoering dezer werken en onder invloed van de wind zijn nog niet geëindigd doch de eerste proefberekeningen laten veronderstellen dat geen grondige wijzigingen te verwachten zijn. Het zou echter voorbarig zijn zich hierover nu reeds uit te spreken, aldus de bewindsman.

De onderhandelingen met Nederland worden tot nog toe slechts op het technisch vlak gevoerd in de schoot van de Technische Scheldekommisssie, zo gaat de minister verder.

Hij meent echter dat de kwestie van de kosten niet kan gesteld worden, vooraleer de eventuele gevolgen der werken definitief zijn gekend.

De Nederlandse projekten inzake beveiliging der gronden gelegen langs de Westerschelde zijn aangegeuid in de Deltawet, en toegelicht in de bij die wet gevoegde memorie.

Uit de tekst van de memorie van toelichting blijkt dat, voor zover

het gaat om zeearmen die niet afgesloten zullen worden, «...moeten de plannen tot verbetering van de hoogwaterkering in het Zuidwesten des lands door middel van verhoging en versterking van de bestaande hoogwaterkeringen worden gebaseerd op noodzakelijke verhogingen van in het algemeen tenminste 1,5 à 2 m al naar gelang de plaatselijke omstandigheden.»

In de nieuwe investeringswet wordt een krediet van 1200 miljoen F voorzien, verdeeld over tien jaar, nl. van 1960 tot en met 1969. De werken omvatten het normaliseren van de Zeeschelde en haar aangetijde onderhevige bijrivieren, en het verzwaren en ophogen der dijken. Door de diensten van het departement wordt een programma ingestudeerd voor een systematische uitvoering der werken, programma dat rekening zal houden met de dringendheid der verschillende versterkingswerken.

Voor zover het de bandijken betreft, voorziet de nieuwe polderwetgeving dat de noodzakelijke geachte versterkingswerken aan de bandijken door de Staat en op zijn kosten kunnen uitgevoerd worden, hetgeen trouwens zal geschieden.

## Wordt Vismeel aan een invoertaks onderworpen ?

Dank zij het optreden van de Redersentrale en de persoonlijke bemoeiingen van dhr Dekersmaecker, directeur van Pescator, als ook de verschillende tussenkomsten van volksvertegenwoordiger Dries Claeys, schijnt men toch in Hogere Kringen iets gedaan te hebben.

Na een interministerieel akkoord bereikt te hebben, zou aan de Koning een Besluit voorgelegd zijn om de invoer van vismeel te onderwerpen aan een taks van 2 F per kg, wat zou toelaten de Belgische vis voor vismeel bestemd en waarvoor thans slechts 10 centiem betaald wordt, een hogere prijs te geven en terug te komen tot de normale toestand.

## 25e tentoonstelling van marineschilders te Brussel

Zaterdagochtend had in het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel de vooropening plaats van de 25e tentoonstelling van Marineschilders.

Ongeveer twintig kunstenaars nemen er met ongeveer honderd doeken aan deel.

Er is een speciale plaats gewijd aan werken in zwart-wit, terwijl een vijftiental schrijvers enkele van hun boeken over de zee presenteren.

De vooropening werd gedaan door de h. De Vos, ere-directeur-generaal van het Zeewezen en voorzitter van de Vereniging der Belgische Marineschilders.

De officiële opening heeft zaterdagmiddag plaats gehad en het salon zal tot 12 maart duren.

## EEN SCHILDER VAN DE ZEE

Heden ten dage bezit ons land nog weinig kunstschilders van de zee, die het werkelijk zeeleven meegemaakt hebben en hun kunst de zee en de schepen welke er op varen, weer te geven.

Onder de ouderen vernoemen we een Gustaaf Vanheste, die zich vooral bezig houdt met de fauna en de vis zelf. Van zijn hand verschenen schitterende dingen, waarover we het in een van onze volgende nummers zullen hebben.

Benevens hem is Ct Louis Royon nog altijd in leven en thans woonachtig te Brussel. Deze kranige kunstschilder zal dit jaar opnieuw te Brussel eksposeren in de zaal «Portenart», rue de Namur, en wel van 18 tot 30 maart.

Onder zijn talrijke schilderijen zullen we o.m. er twee kunnen bewonderen eigen aan onze laatste snufjes van de visserij en wel een schilderij: Hulde aan de «Paola» en «Goede reis Christine».

Zoals altijd is deze tentoonstelling een bezoek overwaard, daar nog talrijke andere doeken er tentoongesteld zijn.

## Proefnemingen met vissers

### ALAIN BOMBARD IN MALTA AANGEKOMEN EN... NAAR OOSTENDE

Dhr Alain Bombard, de Franse wetenschapsman die faam verwierf over de gehele wereld door in een vlot in een tijdspanne van 85 dagen de reis van Tanger naar Barbados af te leggen, en zodoende bewees dat men niet dient om te komen bij een schipbreuk, is op Malta aangekomen.

Aan boord van het jacht «La Coryphène» deed hij de haven van Malta aan, vergezeld van een groep geleerden die hem zullen bijstaan in de komende wetenschappelijke ekspedities. Het gaat er thans om, en deze proefnemingen geschieden in de Middellandse zee, te ontdekken om welke redenen de schipbreukelingen die zich in reddingsboten of vlotten bevinden, de dood vinden, althans in vele gevallen.

Vermeldenswaardig is wel het feit dat deze proefnemingen geschieden onder de bescherming van Koning Boudewijn met medewerking van het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen te Brussel.

Het is dhr Bombard zelf die de vissers heeft gekozen en die als het ware als proefkonijn zullen dienen voor die opzoekingen waarvan kan gezegd worden dat ze, indien enig positief resultaat kan bereikt worden, zeer zeker nuttig zullen zijn en dit zowel voor de zeevisserij als om het even welke scheepvaart op zee.

Van de gekozen vissers wist dhr Bombard o.m. te vertellen:

« Het zijn ideale mensen gezien » hun biologische veranderingen » enige uren nadat zij aan land » komen.»

De geleerden hebben juist enkele proefnemingen genomen op de visgronden in de omgeving van Sicilië. Dhr Bombard heeft het plan opgevat naar Oostende terug te keren om een studie te maken van de problemen welke zich stellen in verband met de levens- en arbeidsvraagstukken van de vissers op zee. Nadat dit zou beëindigd zijn, zou hij over zijn bevindingen een advies uitbrengen. — B.

## WRAKBOEI IN DE NETTEN

De N.726 «Frans Germain» van de schipper Jules Braeckman, die ter visserij was uitgevaren, kreeg nabij het lichtschip Westhinder, een ijzeren wrakboei in de netten. Het zwaar gevaarte werd aan boord gehesen en naar de thuishaven gebracht waar het moeilijk kon vereenzelvigd worden gezien de wrakboei geen initialen droeg. — N.

## Tewaterlating van een vissersvaartuig

Op zaterdag 4 maart zal de Oostendse treiler O.216 «Henri Jeanmine» voor rekening van Cornelis en Charles Lambregt op de werven Beliard & Crighton te water gelaten worden.

Deze tewaterlating heeft plaats te 12 uur.

Mocht deze tewaterlating de voorbode worden van de bouw van een reeks treilers voor onze reders die, moesten ze gezamenlijk een zelfde type vaartuigen, geschikt voor de Noordzee en het Kanaal bouwen, ze het heel zeker veel goedkoper zouden kunnen ontwerpen dan elk afzonderlijk hier en daar te bouwen.

Onze technische diensten van 't Zeewezen en de plaatselijke dienst van het ministerie van Landbouw, zouden heel zeker zeer nuttige aanwijzingen kunnen geven.

## PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN !

# WERVING VAN TIJDELIJKE AGENTEN DER ZEEVAARTPOLITIE VOOR DE DUUR VAN ZOMERPERIODE 1961

Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart gaat thans over tot het samenstellen van een wervingsreserve met het oog op de indiensttreding, in tijdelijk verband te Oostende van 12 Nederlandstalige agenten der zeevaartpolitie, waarvan 8 voor de duur van 5 maand en 4 voor de duur van 3 maand.

De kandidaten moeten, buiten de kennis van de Nederlandse taal, de Franse en Engelse taal machtig zijn.

Een eventuele tewerkstelling in tijdelijk verband verleent niet de minste aanspraak op vaste aanstelling of op aanstelling voor onbepaalde duur.

De kandidaten moeten bovendien

- a) Belg zijn;
- b) van onberispelijk gedrag zijn;
- c) de burgerlijke en politieke rechten genieten;
- d) aan de voorschriften der milietiewetten voldaan hebben;
- e) minstens 21 jaar oud zijn en de leeftijd van 40 jaar (45 voor de prioritaireren) niet bereikt hebben op 1 maart 1961; De gewezen personeelsleden van het Bestuur in Afrika die de hierboven vermelde maximumleeftijdsgrens hebben overschreden zullen toegelaten worden, onder voorbehoud van de wettelijke en reglementaire bepalingen waarbij voor hen sommige prioriteiten, bonifikaties en vrijstellingen zullen ingesteld zijn;
- f) de door de reglementen gevestigde lichamelijke geschiktheid bezitten (categorie 8 van het K.B. 30-3-39 - minimum gestalte 1,68 m);
- g) minstens in het bezit zijn van één der hiernavermelde diploma's, getuigschriften, brevetten of vergunningen:
  - 1) eindexamen of getuigschrift ten blijke er van dat met vrucht werden gevolgd twee jaar normaalonderwijs of de eerste drie jaren, met uitsluiting van het zevende en het achtste lager onderwijs, hetzij in een officiële of een vrije inrichting voor middelbaar onderwijs, hetzij in een technische school voor lager secundair onderwijs;
  - 2) diploma ten blijke ervan dat het eerste technisch examen, dat voorzien is voor het bekomen van de titel van landmeter-schatter van onroerende goederen met vrucht werd afgelegd;
  - 3) diploma of getuigschrift dat laat blijken van het volgen met vrucht van de eerste 3 jaar studien in een inrichting van technisch onderwijs, opgericht of erkend door de Staat en gerangschikt in één van navermelde categorieën:

A3, A6/A3, A7/A3, A3A;

4) getuigschrift, diploma, brevet, diploma, brevet of vergunning voor zeevaartonderwijs van de lagere secundaire cyclus.

De kandidaturen moeten, uiterlijk op 15 maart 1961, aan het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart Waterschoutambt, Oostende, toekomen, gesteld op het bijzonder formulier dat door de postkantoren wordt afgeleverd en waarop geen zegel tot kwijting van het inschrijvingsrecht dient geplakt te worden.

Deze aanvraag dient vergezeld te gaan van een door het gemeentebestuur of de schooloverheid voor eensluidend verklaard afschrift van het vereiste diploma, getuigschrift, brevet of vergunning.

Zo nodig, zal er tot het inrichten van een summier examen in verband met de uit te oefenen functie overgegaan worden.

De rangschikking der kandidaten zal geschieden volgens de eventueel bij dit examen bekomen uitslag, volgens de leeftijd in afgaande lijn en rekening houdend met het bepaalde bij art. 5 der wet van 3-8-19 en 25-5-47.

Op het ogenblik van het van kracht worden van de wettelijke en reglementaire bepalingen die sommige prioriteiten, bonifikaties en vrijstellingen zullen verlenen aan de gewezen personeelsleden van het Bestuur in Afrika, zal die rangschikking kunnen gewijzigd worden overeenkomstig die bepalingen en in zover de kandidaten nog niet in tijdelijk verband zullen in dienst geroepen zijn.

De kandidaten, die aanspraak kunnen maken op één van de door de wet van 3-8-19 en 27-5-47 voorziene prioriteitsrechten voor de toegang tot de openbare betrekkingen (oorlogsinvaliden, oudstrijders, leden van de weerstand, politieke gevangenen, enz...), zijn ertoe gehouden bij hun aanvraag om inschrijving een door het gemeentebestuur voor eensluidend verklaard afschrift te voegen van het door de bevoegde overheid uitgereikte getuigschrift ten blijke van hun inschrijving in de ene of andere lijst der prioriteitsgerechtigden.

## MODERNE VISSERSVAARTUIGEN VOOR DE LOFOTEN

zTeneinde de stichting van een nieuwe rederij mogelijk te maken werd door een coöperatieve vereniging een bedrag van ongeveer één miljoen B.F. gestort. Door deze nieuwe rederij werd ondertussen een bestelling gedaan van 2 vissersvaartuigen, welke de visserij achterwaarts zullen bedrijven en welke de eerste eenheden zouden zijn van deze nieuwe maatschappij. — B.

# BERICHTEN

uit het

# BUITENLAND

## PLASTIEKE KONTAINERS VOOR VISTRANSPORT

Een Noorse stad Borgund, nabij Alesund heeft de werkzaamheden heraangetvat in verband met de fabricatie van plastieke containers die nieuwe wegen openen naar de visuitvoer.

Om te beginnen zal een container van 1.000 liter inhoud verstuurd worden vanuit Maloi naar Londen, in dewelke de ingevroren vis een kontante temperatuur van 15 graden zal kunnen behouden. Het schijnt dat de Noorse uitvoerders van dit nieuwigheidje veel goeds verwachten. — B.

## DE ACHTERWAARTSE VISSERIJ IN HOLLAND

Gezien de zeer gunstige resultaten welke in Holland bekomen werden met de achterwaartse visserij, werd het plan opgevat om de thans bestaande vloot uit te breiden tot meerdere eenheden. — B.

## DUITSE FABRIKSCHEPEN VOOR TROPISCHE VISSERIJ

Op de scheepsbouwerven « Peuple » in Stralsund werd de konstruktie aangevangen van een aantal fabrikschepen van het zogenaamde « Tropik » type welke door een Oost-Duitse rederij zullen uitgebaat worden voor de visserij in de tropische en zuidelijke wateren van de Atlantische Oceaan. Deze reizen zouden ongeveer 60 dagen in beslag nemen. De motorvaartuigen zullen een lengte van 80 meter hebben op een breedte van 13,20 meter. Zij zullen de visserij achterwaarts bedrijven en zullen uitgerust zijn met speciale machines voor de verwerking van de tonijnvangsten, dewelke zal ingevroren worden en verpakt in kartonnen om geplaatst te worden in de diepvriesruimten met een inhoud van 470 ton. De afval zal eveneens aan boord verwerkt worden tot vismeel en visolie.

De vaartuigen zullen uitgerust zijn met twee hoofdmotoren van elk 670 pk met een snelheid van 11,70 knopen. De 76 opvarenden zullen gelogeed zijn in zeer comfortabele kajuiten met een of twee man. — B.

## DE GRIEKSE VOORUITZICHTEN VAN INGEVROREN VIS IN 1961

Volgens een rapport uitgaande van de Unie voor Oceanische Visserijondernemingen in Griekenland bedroeg de produktie van ingevroren visprodukten 8.060 ton. Daarnaast werden er nog van verschillende landen 8.448 ton ingevoerd zodat in totaal 15.058 ton ingevroren visprodukten beschikbaar waren

waarvan 12.080 ton verbruikt werden, terwijl het resterende kwantum werd opgeslagen. Voor het aangaang zijnde jaar wordt een produktie van 16.600 ton vooropgezet en een konsummatie van ongeveer 14.000 Ton. — B.

## JAPANESE EKSPEDITIES

In 1960 kende de Japanse visserij 37 expedities naar vreemde wateren met een totaal van 102 eenheden welke in totaal door 2.438 vissers bemand werden. Zestien expedities bestaande uit 39 eenheden en bemand door 821 vissers bevonden zich in de wateren van Centraal-Amerika en de Zuidelijke wateren. Aldaar werd ofwel de sleepnetvisserij bedreven ofwel de tonijnvisserij. In de wateren van Zuid-Oost Azie bevonden zich 24 eenheden bemand door 487 opvarenden. In de Australische wateren en de overige zeeën bevonden zich 20 expedities, bestaande uit 39 vaartuigen met in totaal 1.130 opvarenden.

De sleepnetvisserij gebruikte 34 schepen voor 21 expedities. De tonijnvisserij deed het met 18 expedities, bestaande uit 48 eenheden. Er werden 11 expedities gevoerd op de pareljacht en de schaaldieren in de wateren van Birmanie en Australië, een walvisexpeditie in Brazilië. De expedities welke doorgingen in de Amerikaanse wateren werden uitgevoerd door eenheden van grote rederijen. — B.

## NOORWEGEN Uitvoer in 1960 van viskonserven in Noorwegen

De uitvoer van viskonserven in 1960 bereikte in totaal 25.628 Ton tegen 27.590 T. in 1959. Uit deze cijfers volgt dat zich een vermindering van de uitvoer van viskonserven voordeed. Deze vermindering was waar te nemen voor alle soorten met uitzondering van de niet gerookte haring, waarvan de haring in 1960 enigszins toenam in vergelijking met 1959. De U.S.A. bleven de grootste afnemers en kochten in 1960 7.948 ton tegen 7.698 ton in 1959.

De tweede klant is Groot-Brittannië en nam 5.216 ton af in 1960 tegen 6.847 ton in 1959. Australië kocht in 1960 : 1.659 ton tegen 1.878 in '59. Afrika nam 999 ton af tegen 1.112 in 1959.

## ZWEDEN Modernisatie van de vloot

De Zweedse vissersvloot is in de loop van 1960 verrijkt met 40 stalen vissersvaartuigen, waarvan 4 in het buitenland gebouwd werden. Buitendien zijn 18 houten vaartuigen van stapel gelopen, waarvan 8 in het buitenland.

Op 1-1-61 waren 41 vaartuigen in aanbouw of in bestelling.

# Twee strafvorderingen

De onderzoeksraad voor zeevaart kwam woensdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van dhr Vandercruyssen.

Het ambt van openbaar ministerie werd waargenomen door rijks-kommissaris Bentein.

## DE O.754 WERD DOOR DE O.237 IN DE GROND GELOPEN

Als eerste zaak op de dagorde stond het zinken van het garnaalvaartuig O.754 «Mickie» op 8 juli 1959 in de havengeul van Oostende na aanvaring met de O.237.

De raad hoorde de pleidooien van dhr Felix, voor schipper Coulier van de O.237 en van dhr Standaert, voor schipper Jozef Vigne van de O.754. Het bleek tevens dat deze zaak reeds burgerlijk behandeld werd, gevolgd door een behandeling voor het Hof van Beroep. Hieruit bleek dat schipper Coulier verantwoordelijk werd gesteld voor de aanvaring, en dat hij o.m. veroordeeld werd tot het betalen van een schadeloosstelling van 220.000 F.

Ook schipper Vigne ging evenwel niet volledig vrij uit, alhoewel zijn fouten meestal van theoretische aard waren.

Volgens dhr Felix had schipper Coulier wellicht bedoelde aanvaring kunnen vermijden, doch hij is ongetwijfeld het slachtoffer geworden van een spijtige samenloop van omstandigheden.

Toen de aanvaring onvermijdelijk bleek, heeft schipper Coulier alles gedaan om de drenkelingen op te pikken. Dhr Felix drong anderzijds aan, opdat rekening zou gehouden worden met het onberispelijk verleden van schipper Coulier. De raad zal eerlang vonnis vellen.

### SCHIPPER DELEY

#### VAN DE O.64

#### TROF GEEN SCHULD

De raad hoorde vervolgens de strafvordering van rijkskommissaris Bentein, in de zaak betreffende de aanvaring op 3 juni 1959 ter visserij op de Oostende Bank tussen de eenheid van de Zeemacht «Eureka» en de O.64 «Lea Jean».

De rijkskommissaris was van oordeel dat schipper Frans Deley van de O.64 geen schuld treft voor de aanvaring. Hij bevond zich nochtans in de verboden schietzone, zodat de rijkskommissaris zich genoodzaakt zag, een vermaning ten overstaan van schipper Deley te vorderen. Frans Deley, die ter zitting aanwezig was, hield evenwel voet bij stek en bevestigde dat hij zich niet in de verboden zone bevond. Ook in deze zaak zal de raad eerlang uitspraak doen.

#### EN DE O.256 ?

De raad nam vervolgens schipper Albert Vincent in verhoor, die het bevel voer over de O.256 «Maurice André», toen zijn stuurman Werner Arnoys op 16 februari 1960 zijn roer verlaten had. Schipper Vincent gaf nochtans toe, de nodige schikkingen niet getroffen te hebben met het oog op het verzekeren van de wacht. De raad zal tijdens een volgende zitting stuurman Arnoys onderhoren, ten einde

de reden te vernemen, waarom hij de stuurhut verlaten heeft.

### DE AANVARING Z.513

#### BINNENSCHIP «MARIA»

Tot slot nam de raad een aanvang met het onderzoek naar de oorzaken van de aanvaring op 19 november 1960 in de havengeul van Zeebrugge tussen de Z.518 «Belgica» en het binnenschip «Maria». Uit de verklaringen van de betrokken schipper Augustin Popelier van de Z.518 kan uitgemaakt worden dat de aanvaring zou dienen toegeschreven te worden aan een verkeerde beweging van zijn vaartuig. De beweging was weliswaar goed bedoeld, doch viel slecht uit. Reëtelijk had de aanvaring kunnen vermeden worden in dien de Z.518 een kleinere snelheid had ontwikkeld bij het verlaten van de haven. De rijkskommissaris vorderde tenslotte een vermaning ten overstaan van schipper Popelier.

## GROOT VISSERIJBAL

### INGERICHT DOOR DE VOGELPIKCLUBS LAMOT'S EN CELTA PK

Het 7e Groot Visserijbal gaat door op 11 maart a.s. in de gezellige zaal «Carnegie», St Franciscusstraat.

Bij deze gelegenheid verbreedt twee der meest gekende vogelpikclubs van Oostende, namelijk: Celta PK en Lamot's.

Het hoeft geen betoog dat dit aanleiding zal geven tot een «super BOEM avond» van formaat waarover nog lang zal gesproken worden.

Inderdaad, hebben beide clubs hun beste beentje vooruit gezet om van dit bal een succes te maken, want buiten het puike dansorkest van Aug. Vanhoutte verlenen ook het gekende radio- en TV-kwartet «The Harry's» hun medewerking.

5.000 F zijn voorzien voor de beste dansers, verrassingen en een kosteloze monstertombola waaronder, buiten de talrijke tientallen loten, 1 reis, telkens voor 2 perso-

den, naar Parijs en een naar Amsterdam te winnen zijn, met de befaamde West Belgium Coach Cie, Van Iseghemlaan, Oostende.

Voor de eerste maal sinds het ontstaan van het Groot Visserijbal, zal overgegaan worden tot het «slaan» van 2 ridders en 2 edeldamen in de Orde van Lamot en Celta, die zeker niet met lege handen naar huis zullen gaan. Waag uw kans door er bij te zijn.

Ook wordt vernomen dat de firma Welle een afvaardiging zal sturen en dat menig sigaretje Armada en Visa gratis zal kunnen «gepapt» worden (stekjes meebrengen).

Kortom, alle factoren zijn aanwezig om eens een avond door te brengen in ontspanning, plezier en echte Oostendse leute en dit alles voor een ingangkaartje van 10 frankjes, die voorzien van een nummer, recht geeft op deelneming aan de tombola. (Ook de afwezigen krijgen hun kans).

Iedereen is hartelijk welkom! Dranken vanaf 6 F.

den, die automatisch volgens de polisvoorwaarden 30.652 F hoefden uit te betalen, verminderd van de slijtage.

De 5 vissers welke toen aan boord waren zijn: André Dobbelaere, uit Heist, René Moens en Lucien Sarrasyn uit Zeebrugge, Georges Vercruyssen uit Heist en schipper Fr. Devooght uit Zeebrugge.

Tussen vissers gaat het goed zolang ze geen pint gedronken hebben maar eens dit het geval is en men ruzie heeft, gaan de poppen aan het dansen en kreeg de Marietieme Overheid lont van wat er gebeurd was.

Door dhr Luyens, waterschout te Zeebrugge werd een onderzoek ingesteld welke aanleiding gaf tot een beschuldiging uitgebracht door A Dobbelaere uit Heist, matroos, tegen schipper Devooght mede-eigenaar van de Z.419 en de rest van de bemanning.

Dobbelaere was namelijk in ruzie gekomen met zijn schipper.

## EEN REDDINGBOOT WERD OVERBOORD GEGOOID

### ZWARE STRAFFEN

den, die automatisch volgens de polisvoorwaarden 30.652 F hoefden uit te betalen, verminderd van de slijtage.

De 5 vissers welke toen aan boord waren zijn: André Dobbelaere, uit Heist, René Moens en Lucien Sarrasyn uit Zeebrugge, Georges Vercruyssen uit Heist en schipper Fr. Devooght uit Zeebrugge.

Tussen vissers gaat het goed zolang ze geen pint gedronken hebben maar eens dit het geval is en men ruzie heeft, gaan de poppen aan het dansen en kreeg de Marietieme Overheid lont van wat er gebeurd was.

Door dhr Luyens, waterschout te Zeebrugge werd een onderzoek ingesteld welke aanleiding gaf tot een beschuldiging uitgebracht door A Dobbelaere uit Heist, matroos, tegen schipper Devooght mede-eigenaar van de Z.419 en de rest van de bemanning.

Dobbelaere was namelijk in ruzie gekomen met zijn schipper.

### VOOR DE RECHTBANK

Zaterdagvoormiddag werd deze zaak door de boetstrafelijke rechtbank behandeld en werd er in het lang en het breed beschuldigd en verdedigd.

A. Dobbelaere bleef formeel in zijn verklaring en beweerde dat de reddingboot bij mooi weder in het water was geworpen en dat de koperen drijftanks achteraf werden verkocht.

Dit schijnt juist bevonden te zijn, daar het onderzoek bij de oud voddekoper zulks uitwees.

In deze omstandigheden was de rechter natuurlijk niet mals en gezien Fr. Devooght schipper is, kreeg hij 4 maanden gevang zonder uitstel en 2.000 F boete.

De medeleden van de bemanning werden elk verwezen tot een maand voorwaardelijk en 2.000 F boete.

De 5 leden van de bemanning werden tevens veroordeeld tot het solidariseren met de verzekeringsmaatschappij van de som van 30.652 F en al de kosten welke er aan verbonden waren.

Dit zaakje is waarschijnlijk een van de vele welke te Zeebrugge gebeuren, omdat men zich daar alles veroorlooft en als men niet meer weet van welk hout pijlen maken men tot dergelijke domheden overgaat welke, hoe goed bevriend men ook is, onvermijdelijk vroeg of laat aanleiding geven tot het openbaar maken van dergelijke secreten?!

Wij hopen maar dat dit een les weze want mocht zulks zich nog voordoen, dan zou er nog strenger kunnen ingegrepen worden.

### MOOIE

#### FILMVOORSTELLING

Op zaterdag 4 maart om 15 uur wordt door tussenkomst van steunfonds Leon Schiets, een prachtige filmnamiddag aangeboden aan de weeskinderen van Marie de Hemp-tine (Grijze Zusters) en Carolinenhof, door de Directie van Caltex petroleum compagnie, in het Hotel Place d'Armes, Wapenplaats.

De ingang is vrij voor belangstellers.



Zoals ieder jaar gingen de vrienden van «Le Rac» op het St Petrus en Paulusplein, een bezoek brengen aan de oude zeelieden in het Godtschalckinstituut, waar de oudjes op heel wat lekkers werden vergast. Foto Roland

# Het opgeven van de gevangen vis

## GERECHTVAARDIGDE VERWIJTEN

Het is onze lezers bekend dat er veel vis in konsignatie ingevoerd wordt en dat het grootste gedeelte van die vis aangeboden wordt vóór de eigenlijke markt begint.

Het voorwendsel is : er is te weinig vis op de markt en we weten van niets.

Dit belet niet dat deze week te Oostende weeral een massa invoer bestond en dat deze de prijzen dinsdag schadelijk beïnvloedden.

Dit is ook zo te Zeebrugge.

### EEN VERWIJLT

« Het Laatste Nieuws » van woensdag maakt bij monde van zijn Brugse korrespondent onze visserij hieromtrent gerechtvaardigde verwijten en schrijft o.m. het volgende :

Het gebeurt niet zelden, dat reders- en visserskringen de visgroot-handelaars het verwijt toesturen, dat zij te veel vis in het buitenland aankopen.

Dit verwijt is niet steeds gewettigd, want de vishandelaars geven er beslist de voorkeur aan vis van onze eigen aanvoer aan te kopen, zelfs al moeten zij daarvoor soms wel eens iets meer betalen.

Dit is trouwens begrijpelijk : bij aankoop in eigen land zien de groot-handelaars wat zij kopen en kunnen zij moeilijk bedrogen worden wat de kwaliteit betreft. Bij bestellingen in het buitenland kunnen zij alleen maar rekenen op de eerlijkheid en de goede trouw van de afzenders. Zij lopen dan ook geregeld ontgoochelingen op wat de kwaliteit van de uit het buitenland ingevoerde vis betreft.

### GEEN AANVOER- VERWACHTINGEN TE ZEEBRUGGE

Dat onze vishandelaars verplicht zijn geregeld een beroep te doen op het buitenland is grotendeels de schuld van onze reders en vissers zelf en dan vooral van deze van Zeebrugge. In deze nochtans belangrijke vissershavens is de opgave van de visaanvoerverwachtingen vrijwel onbestaande, wat niet alleen zeer vervelend is voor de handelssektor, maar ook nadelig uitvalt voor de vissers en reders. Deze laatsten hechten inderdaad zeer weinig belang aan de opgave van hun aanvoerverwachtingen en de vismijnkommissie geen oplossing voor het vraagstuk schijnt te vinden.

De aanvoerverwachtingen zijn, zoals bekend, een raming van het geheel der visservaartuigen nopens de hoeveelheid vis per soort, die op een bepaalde verkoopdag of marktcyclus op de markt zal aangeboden worden. Deze gegevens moeten normaal verstrekt worden op het ogenblik dat de vissersvaartuigen hun visronden verlaten. Zij moeten dan gecentraliseerd aan de thuishaven overgemaakt worden, die ze op haar beurt bekend maakt aan het koperskorps.

Te Oostende geschiedt dit regelmatig en zowel de reders en vissers als de groot-handelaars varen er wel bij.

Te Zeebrugge evenwel, bepaalt het ter zake geldende artikel van het vismijnreglement alleen dat « de stuurman van een binnenvarend schip bij het aanleggen in de haven verplicht is aan de dienstdoende politie-agent aangifte te doen van de soort en de hoeveelheid van de aangevoerde vangst ».

Nu dient gezegd dat de Zeebrugse stuurman zich over het algemeen weinig bekommeren om dit artikel. De enkelen die de aangifte van hun vangst wel verrichten, doen dit daarenboven nog op een weinig ernstige wijze. Zo kan regelmatig vastgesteld worden dat er tussen de aangifte en de werkelijke vangst een verschil van ongeveer 30 t.h. is. Wij weten nu wel dat men aan boord geen weegschaal noch de tijd heeft om de vangst te gaan wegen, maar de vangst ramen op 10 t.h. na is voor een stuurman met een ietsje ervaring slechts een koud kunstje.

Te Oostende daarentegen loopt het opgeven van de aanvoerverwachtingen gesmeerd en wanneer Zeebrugse vissersvaartuigen aldaar binnenlopen om er hun vangst te verkopen leven ook zij gedwee als kinderen de verordeningen van het Oostends vismijnreglement na, dat hun trouwens verplicht hun verwachtingen op te geven. De vishandelaars vragen zich dan ook af waarom zij dan hun verwachtingen niet opgeven wanneer zij in de eigen thuishaven verkopen.

De tucht die de Oostendse vissers aan de dag leggen, is trouwens geen uitzonderlijk feit want in alle grote Europese havens worden regelmatig en in geweten de aanvoerverwachtingen aan de mijnoverheid overgemaakt.

### HET VOORBEELD VAN DE URKSE VISSERS

Een voorbeeld van doorzicht, organisatiegeest en samenhang bieden in dit opzicht de Urkse vissers. De vaartuigen van deze Nederlandse vissershavens varen in groep uit en per groep beschikken zij over een basisvaartuig waaraan zij bestendig de uitslagen van hun rederij mededelen. De ontvangstvaartuigen geven dan op hun beurt regelmatig de gegevens door aan de havens waar de vangst zal verkocht worden. Reders of vissers die daarbij valse aangiften doen, worden eenvoudig uitgesloten, met al de nadelige gevolgen vandien.

De Oostendse vissersvloot heeft het wel nog niet zover gebracht, maar zij beschikt toch over een vismijnreglement dat de zaak op een bevredigende wijze regelt en dan ook goed wordt toegepast, zij het dan wellicht omdat dit reglement ook strafbepalingen voorziet. Bij nalatigheid in zake de aangifte van de aanvoerverwachtingen, moeten de betrokken vaartuigen hun vangst inderdaad aan de man brengen, na de normale verkoop op een ogenblik dat de markt dus reeds verzadigd is, wat natuurlijk een grote weerslag op de prijzen heeft.

Het dient betreurd dat men te Zeebrugge nog niet tot een gelijkwaardige toestand gekomen is. Anderdeels kan men moeilijk begrijpen

dat de gezagvoerders niet inzien welke voordelen ook voor hen aan een degelijk ingericht stelsel van aangifte der verwachtingen verbonden zijn. Het gebrek aan voorlichting nopens de aangevoerde vis en de in de vismijn te verwachten vis verplicht de visgroot-handelssektor herhaaldelijk in het buitenland bestellingen te doen die hij in feite veel liever in een van onze eigen vismijnen geplaatst had. Omdat hij zijn handel zo economisch en zo voordelig mogelijk zou kunnen drijven, is het voor de groot-handelaar inderdaad van het grootste belang, dat hij steeds ingelicht weze over de aanvoerverwachtingen. Blijven de eigen vissers in gebreke dan wendt hij zich tot de markten die hem wel degelijk een overzicht geven van wat zij hem te bieden zullen hebben, waardoor hij herhaaldelijk omgewild en zelfs met tegenzin, de invoer van visserijproducten in de hand werkt.

### JAMMERLIJKE VOORVALLEN

Wanneer de visgroot-handelaar de zaterdag de grote Europese vissershavens als Esbjerg in Denemarken, Grimsby in Engeland of IJmuiden in Nederland telefonisch oproept, kunnen de aldaar gevestigde visuitvoerders op 10 t.h. na bepalen welke soorten en welke hoeveelheden per soort vis in de eerstkomende dagen zullen aangevoerd worden.

In veel gevallen onwetend over de verwachtingen van de eigen vloot zal de handelaar het zekere voor het onzekere nemen en belangrijke bestellingen in het buitenland plaatsen. Aldus is het reeds herhaaldelijk voorgekomen, dat onverwachts Vlaamse vissersvaartuigen de haven aandoen met mooie partijen vis, terwijl de vrachtwagens uit het buitenland reeds onderweg zijn met bestelde vis van dezelfde soort, tegen hogere prijs aangekocht. Te Zeebrugge werd onlangs nog een gelijkaardig geval vastgesteld, waarbij een visgroot-handelaar voor een bepaalde vissoort 10 F per kg meer betaald had in het buitenland, terwijl op het onverwachts een grote partij van dezelfde soort doch van veel hogere kwaliteit op de Zeebrugse markt werd aangeboden.

In die omstandigheden is een oplossing van het vraagstuk dan ook dringend noodzakelijk. Daarom heeft de Rederscentrale te Oostende de Vismijnkommissie van Zeebrugge uitgenodigd om ter zake een gezonde samenwerking tussen de verscheidene Vlaamse vissershavens in het leven te roepen, die het zou moeten mogelijk maken overal de aangifte van de aanvoerverwachtingen te verkrijgen.

H. Poppe.

Totdaar « Het Laatste Nieuws ».

### EEN BESLUIT ZONDER WAARDE

De Zeebrugse Vissershavenkommissie heeft inderdaad op verzoek van de Rederscentrale thans zijn aandacht aan dit vraagstuk gewijd

### Merkwaardige vangsten te Nieuwpoort

Het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.209 « Tony » van Richard Arnoyes die de visserij beoefende nabij de Galloper deed een merkwaardige vangst. In de korre zat nl. een stuk slagand van een mammoet van ca 1 m lengte.

— Door dhr Daniel iPeters, matroos aan boord van de O.269 « St Jan Bergmans » werd een korte rib van een walvis van 1,20 m lengte opgevisst. Deze vangst werd gedaan in Sheidarar Djuip, IJsland, positie 63 graden 22 N. en 16 graden 45 west.

Beide merkwaardige stukken werden geschonken aan dhr Berquin, konservator van het stedelijk oudheidkundig Museum die aldus een paar belangrijke aanwinsten boekt. — N.

### SCHADEGEVALLEN TE ZEEBRUGGE

Bij het splitsen van staaldraad kwetste matroos Gustaaf Boddijn van de Z.538 zich aan de rechterhand, toen de splitshoorn in zijn handpalm terecht kwam. Hij ontbood de dokter die de diepe wond verzorgde.

Bij het slingeren van het vaartuig bij windig weder gleed matroos Theophil Mallefeydt van de Z.24 uit en viel hij met de rug op een bakplank. Hij liep zware kneuzingen op aan de ruggegraat en de ribben. Bij aankomst in de vissershaven werd hij onmiddellijk overgebracht naar een dokter die hem 4 weken volledige rust voorschreef. — Z.

### AANVARING OP ZEE

De Z.733 schipper Leon Elias was ter visserij toen de schipper opgeroepen werd door de Z.777 schipper Desmidt Achiel om een vangstuk van de motor over te geven. Toen de vaartuigen dicht bij elkaar gekomen waren kwam de Z.733 wegens de deinende zee met de voorsteven terecht tegen de bakboordreling van de Z.777, die over een lengte van drie m ingedrukt werd. De Z.733 liep geen schade op. — Z.

### MOTORDEFEKT

De Z.802 schipper Derudder E. was ter visvangst op enkele mijlen buiten de kust toen de motor geweldig begon te kloppen. De motor werd afgelegd en de hulp werd ingeroepen van de Z.475 schipper Frans Bonny die het defekte vaartuig opsleepte naar de haven van Zeebrugge. Bi naziacht stelde men vast in de thuishaven dat de nokken van de motor gebroken was. — Z.

al dient gezegd dat dit twee jaar geleden ook reeds het geval was.

Thans zullen de reders een briefje moeten invullen.

Praktisch heeft dit niet de minste zin en loopt dit uit op niets, daar thans ook reeds een bord bestond, waarop alles kon geschreven worden.

Wij menen dat alleen het vismijnbestuur hier gebrek aan organisatie en daadkracht heeft en dat het in alle opzichten tekort komt aan initiatief om in enkele weken die reders te leiden naar een behoorlijke opgave van hun vangsten.

Maar hoe wil me dat de vissers het doen als het bestuur van de vismijn beneden alles blijft.

# oostendse markt en vismijnecho's

Het aantal vaartuigen dat in de week van 24 februari tot 2 maart kwam verkopen was aanzienlijk groter dan het aantal dat de voorgaande week aan de afslag verscheen. Toch was de totale aanvoer kleiner, hetgeen te wijten is aan de zeer geringe aanvoer van IJsland. In drie dagen kwamen van deze visgrond inderdaad maar 4 schepen verkopen, tegenover 10 verleden week.

De verminderde aanvoer van ronde soorten door de IJslanders werd wel gedeeltelijk goedge maakt door een grotere aanvoer van de Noordzee. Ook de Kanaalschepen brengen meer ronde soorten binnen zodat de prijzen eerder lager waren dan verleden week. Alleen maandag werden dezelfde noteringen bereikt van verleden week. Deze waren echter toen reeds iets lager. De volgende dagen, dinsdag en woensdag verbeterde het niet, integendeel. Toch waren de opbrengsten voor de meeste schepen nog wel renderend, op voorwaarde evenwel dat grote vangsten werden gelost.

Vissoorten die het sterkst in prijs daalden waren roggen, vlas-

wijting, wijting, kleine tongsorteringen en platvis. Voor tarbot, soldaten, staartvis, kabeljauw, schelvis en koolvis werden ongeveer dezelfde prijzen betaald. Het waren echter de meeste gebrachte soorten die goedkoper waren, zodat deze welke prijshoudend waren weinig invloed uitoefenen.

Vermeldenswaardig is wel dat deze week, voor het eerst dit jaar, een vaartuig er in gelukte een miljoenopbrengst te bereiken. Het was overigens meer dan tijd dat de grootste schepen beginnen te presteren. Het was ook het enige grote schip dat in de voorbij week een renderend cijfer wist te bereiken.

De kustvisserij kende eveneens een zekere heropleving dank zij de plots opgedoken sprot. Waar op het einde van verleden week onverwachts grote vangsten werden binnengebracht, die in het volle seizoen niet werden bereikt, kwamen er de volgende dagen meerdere schepen bij, die eveneens van de gelegenheid profiteren. Voor de vangsten sprot die soms tot meer dan 3000 kg opliepen, werden hoge prijzen betaald die

normaal ook in de beste tijd niet bereikt worden. De sprot die doorgaans klein was, werd uitsluitend opgekocht door de konservenfabrieken. De niet sprotvisserij moesten met zeer weinig tevreden zijn aangezien de garnaalvisserij nog steeds zeer weinig oplevert en ook zeer weinig wordt bedreven. De visvangers brachten er evenmin veel van terecht.

De totale aanvoer werd in de voorbij week binnengebracht door 62 schepen. Ze brachten 12.150 bennen vis, 44.000 kg kreeftjes op de markt.

Vier IJslanders losten samen 3.180 bennen vis en een 500 kg kreeftjes. De prijzen voor IJslandvis waren goed maar vertoonden een dalende lijn van maandag tot woensdag. Van de vier opbrengsten was de helft renderend. De hoogste uitslag was voor de O.299 met 1.062.000 F, de laagste voor de O.228 met 137.000 F.

De vangst die van Noorwegen werd aangevoerd door de O.85 was van betere kwaliteit en bevatte duurdere soorten dan gewoonlijk van die visgrond worden gebracht. De gemiddelde prijs was dan ook

hoger en steeg tot ongeveer 450 F per ben, wat evenwel nog niet genoeg was om dit schip dat een vangst loste van zowat 1350 bennen, toe te laten een renderend resultaat te besommen. Het bedrag voor de O.85 genoteerd bedroeg 600.000 F.

De Noordzeeschepen waren talrijker aan de afslag en losten ook meer vis. De prijs voor witte kabeljauw lag als gevolg hiervan lager dan verleden week met zelfs daling van maandag naar woensdag. Ook platvis van deze visgrond werd heel wat goedkoper verkocht. Waar de schepen niet bijzonder groot waren die deze vangsten losten, konden de resultaten die schommelden van 232.000 F naar 57.000 F wel bevredigen. Alleen woensdag was dit niet het geval. De 16 Kanaalschepen losten 2.820 bennen vis en 25.000 kg tong. De meeste vangsten waren groot genoeg om renderende opbrengsten te verzekeren. De hoogste hiervan was voor de Z.405 met 197.000 F.

13 Kreeftenputters brachten 795 bennen vis, 11.600 kg tong en 10.800 kg kreeft in de markt. Zaterdag en maandag werden kreeftjes duur verkocht, dinsdag vielen de prijzen ineen om woensdag weer enigszins te herstellen. Bevredigende uitslagen voor deze schepen die korte reizen maakten. De 19 westschepen voorzagen de markt van 1980 bennen vis en 4.400 kg tong. Roggen waren van gans de week niet bijzonder duur, toch werden enkele mooie resultaten geboekt. Tenslotte was er ook nog één Witte Banker die 50 bennen vis en 1200 kg tong loste hetgeen niet voldoende was om een bevredigende resultaat te bereiken.

## MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	25-2-1961	27-2-1961	2-2-1961	1-3-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	40,—49,—	41,20-43,20	41,40-43,—	42,—43,40
3/4 tongen — 3/4 sole	48,—	41,—47,80	41,40-42,—	43,80-45,20
Bloktongen — Sole moyenne	49,20	42,—52,—	41,—43,80	40,—41,60
Voor-kleine — Toute petite	48,—	40,20-46,—	42,—42,80	40,40-43,60
Kleine — Petite	40,—	29,—36,60	31,60-36,60	30,—36,20
Tarbot groot — Turbot, gros	63,—	43,—55,—	42,—52,60	43,—45,40
Middel — Moyenne	35,40	33,—40,—	38,—42,—	35,40-40,—
Kleine — Petite	.....	27,—30,—	24,—30,—	32,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	5,80	4,—5,20	4,—4,80	4,—5,30
Grote iek — Grosse	7,20	4,20-9,—	4,—5,—	4,—4,20
Kleine iek — Petite	9,—	4,30-9,40	4,—7,20	7,60-8,—
Iek 3e slag — 3e sorte	10,40	7,80-11,20	5,—9,—	7,20-10,—
Platjes — Toute petite	.....	7,80	4,—4,60	4,20-6,20
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	13,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	11,60	.....	7,20-11,40
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	24,—
Middel — Moyen	.....	10,80-18,—	.....	16,80
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	6,—11,—	6,—12,—	8,—15,—
Rode poon — Perlon	.....	10,—16,—	10,—12,—	10,20-13,60
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	7,20-8,60	5,80
Kabeljauw — Cabillaud	9,—	12,—20,40	13,80-17,80	9,80-13,80
Gullen — Petit cabillaud	7,20	7,80-12,—	7,20-11,80	7,60-11,80
Hozemondhamme — Baudroie	.....	30,—35,—	28,—31,—	37,—39,40
Wijting — Merlan	3,—6,80	4,—10,—	5,20-6,40	5,50-7,80
Schar — Limande	.....	4,20	.....	.....
Steeschol — Sole limande	.....	12,40-19,60	12,—19,—	11,—14,—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	11,—	7,60-9,60	12,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	25,—	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	7,20-11,40	9,—12,60	9,—20,—
Keilrog — Raie radiée	.....	8,20-18,—	15,—18,40	15,—20,60
Zeekreeft — Langoustine	31,30-50,—	9,—20,—	8,—23,30	12,—27,30
Schaat — Flotte	.....	.....	18,40	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	4,—6,—	4,—7,—	6,—
Leng — Lingue	.....	10,—	9,40	7,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	2,60-3,60	3,60-3,80	3,20-3,40
Heilbot — Flétan	.....	.....	29,—50,—	56,—
Koolvis — Colin	.....	10,—11,—	10,—11,40	9,60
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	10,—11,—
Pollak — Lieu jaune	.....	11,—13,—	11,20-12,—	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	29,—	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....

### ZATERDAG 25 FEBRUARI

Kreeftenput	Tongen
Z.550	6 30 400 86.290
	Kreeften 800

### MAANDAG 27 FEBRUARI

Noordzee			
O.299	18	1800	1.062.930
O.278	15	250	160.220
O.292	17	400	195.490
O.329	15	300	155.080

Kanaal	Tongen
O.277	8 150 — 55.200
O.154	11 200 — 102.960
O.235	9 150 1000 119.130
O.151	14 240 1900 193.550
O.174	12 200 1800 165.270
O.200	15 200 2200 184.305
O.191	13 200 2100 184.610
O.312	13 160 1400 155.010
O.345	14 200 1900 161.460
O.214	15 200 2000 182.940
Z.444	11 150 1700 135.410

Kreeftenput	Tongen
Z.274	9 60 1000 83.290
	Kreeften 900
	Tongen
Z.452	9 70 700 80.120
	Kreeften 700
	Tongen
Z.554	9 60 1000 83.150
	Kreeften 1000
	Tongen
Z.549	9 70 1000 83.940
	Kreeften 800
	Tongen
Z.510	9 50 1100 86.560

			Kreeften 600	
			Tongen	
Z.583	9	60	900	88.270
			Kreeften 700	
<b>West</b>				
O.349	6	120	—	51.070
O.267	8	100	—	41.480
O.142	8	120	—	54.380
O.77	8	100	—	47.480
			Tongen	
N.762	9	150	500	80.740
O.147	9	90	400	74.030
O.806	4	60	—	35.780
O.327	7	60	300	49.370
O.152	3	20	—	11.200
<b>Oost</b>				
			Tongen	
Z.504	10	60	800	53.090

## DINSDAG 28 FEBRUARI

<b>IJsland</b>				
O.224	18	580	—	300.220
O.228	18	400	—	137.410
<b>Noorwegen</b>				
O.85	19	1350	—	600.751
<b>Kanaal</b>				
			Tongen	
Z.405	10	140	2500	197.010
Z.745	12	150	1500	150.660
Z.443	10	100	2100	149.550
O.284	10	180	1900	142.630
<b>Noordzee</b>				
O.231	18	370	—	232.020
<b>Kreeftenput</b>				
			Tongen	
Z.598	9	50	900	80.720
			Kreeften 800	
			Tongen	
Z.511	10	60	1000	70.830
			Kreeften 900	
			Tongen	
Z.539	9	70	900	78.920
			Kreeften 900	
<b>West</b>				
O.196	8	100	—	54.610
O.184	10	90	600	76.140
O.185	10	120	600	91.800
O.281	9	250	—	122.165
O.192	5	50	200	31.660
Z.201	10	160	500	70.450
Z.551	10	170	400	79.220
O.15	9	100	200	54.820
Z.544	10	100	600	76.800
<b>Witte Bank</b>				
Z.488	10	50	1200	68.870

## WOENSDAG 1 MAART

<b>IJsland</b>				
O.250	18	400	—	164.550
<b>Noordzee</b>				
O.305	12	135	—	81.287
O.215	13	300	—	147.160
<b>Kanaal</b>				
O.348	10	20	1000	155.340
<b>Kreeftenput</b>				
			Tongen	
Z.558	9	70	1000	85.940
			Kreeften 600	
			Tongen	
Z.412	11	80	1000	104.200
			Kreeften 960	
			Tongen	
Z.491	11	65	700	77.618
			Kreeften 1200	
<b>Oost</b>				
Z.530	10	80	500	43.370
<b>West</b>				
N.703	4	80	100	44.430

## PEPERDUUR

Zaterdag kwam 1 vaartuig zijn vangst verkopen te Oostende. Het

was dit keer de Z.550 en het moet gezegd dat ook dit niet moet beklagd worden dat men kwam verzeer korte reis aangevoerd en was niet bijzondere groot. Een 30 bennen vis, 400 kg tong en ca 700 kg kreeftjes. Het zijn deze kreeftjes die het hebben gedaan, want voor de grote sortering werd tot 1.500 F betaald, terwijl de kleine soort nog tot bij de 1000 F noteerde. Zodoende lukte dit schip een opbrengst van 86.290 F. Als prijs voor kreeft kan dit nogal tellen en waar zal het eindigen eens dat het volle seizoen daar is. Het is nu wel zo, dat er niet veel worden gebracht, maar hoeveel vraag is er nu?

## EN TOCH NOG SPROT

En nog niet weinig ook, aangezien in de voorbije week waarschijnlijk de grootste aanvoer geboekt werd van gans het seizoen. De schepen die op sprout wisselen, zijn terug aangegroeid tot 114 en het is niet voor niets. Regelmatig worden grote vangsten aangevoerd, vangsten waarvoor bovendien hoge prijzen betaald worden.

Voorals zaterdag was het een gouden dag voor de sproutvissers. Een koppel bracht zelfs meer dan 3000 kg binnen, vangst die verkocht werd aan meer dan 6 F per kg. Dit was nog niet eens de hoogste prijs, aangezien voor de vangst van de O.177-O.268 zelfs 7,70 F werd betaald. Het moet zijn dat de conservenfabrieken er tegenwoordig nodig hebben, want het is niet omdat de sprout zo schoon is, dat zulke prijzen worden betaald. Er zijn dagen geweest deze winter dat heel wat mooiere waar werd binnengebracht, en die moest worden opgevangen. Niet dat zo veel is moeten opgevangen worden, daarvoor is de aanvoer te klein geweest. Dat de sprout niet veel waar heeft blijkt wel uit het feit, dat alleen de conservenfabrieken ze kopen, voor de rokerijen is ze veel te klein en te mager.

## GEVARIËERDE MAANDAG AANVOER

Zeer veel schepen op de markt, hetgeen een grote aanvoer voor gevolg had. Niet de IJsländers brachten het grootste deel op de markt, wel de Kanaalschepen. Benevens Kanaalvis was er ook nogal wel westvis en platvis op de markt, terwijl de tongen evenmin ontbraken. Zodoende was de aanvoer goed gevarieerd en kon iedereen zijn gading vinden. Alleen aan IJslandvis zal er wel een zeker te kort geweest zijn, aangezien maar één schip van deze visgrond kwam verkopen. Er waren maandag echter 3 Noordzeeschepen binnen tegenover geen enkele verleden maandag zodat de ronde vis toch voldoende werd aangevoerd, ten blijkke waarvan de kabeljauwprijzen, die zonder goedkoop te zijn ook niet bepaald duur kunnen genoemd worden. De opbrengsten waren echter renderend voor de meeste schepen.

## IJSLANDER MET EEN MILLIOEN

In 1961 kwam het nog niet voor en ook in 1960 moeten we een heel

eind teruggaan om nog eens een opbrengst te vinden die boven het miljoen gaat. Maandag laatst was dit echter nog eens het geval en welwel met de O.299 van de N.V. Motorvisserij. De O.299 is een der grootste schepen van de vloot en kan deze opbrengst gemakkelijk gebruiken om de vele reizen goed te maken, waarin met verlies werd gevaren. Het is immers een feit, dat het vooral de grootste schepen van de vloot zijn die het slechtst presteren. Dit is niet zozeer de schuld van de lage prijzen dan wel van de kleine vangsten. Sedert de IJsländers hun territoriale wateren hebben uitgebreid is er voor onze mensen minder niet veel meer te rapen. Als het dan toch nog eens voorkomt dat een redelijke vangst wordt binnengebracht zoals nu, dan kan men aan de huidige prijzen tot de 7 cijfers geraken. Het moet ook gezegd dat maandag de O.299 alleen met IJslandse soorten aan de afslag was en dat voor de dinsdag en de woensdag ook niet veel moet verwacht worden van deze visgrond. Hoe het ook zij, het cijfer 1.062.930 F is er.

## NOORDZEEVIS

### NIET BIJZONDER DUUR

3 Noordzeeschepen voorzagen de maandagmarkt van 950 bennen vis, vooral bestaande uit kabeljauw, gullen en platvis. Witte kabeljauw was wel duurder dan deze van IJsland maar haalde toch de 1.000 F per ben niet, een koop van 9 bennen uitgezonderd. Gullen waren in verhouding duur. Platvis was het weer niet, vooral de grote soorten niet. Het duurste platvis noteerde amper 10 F, hetgeen heel wat minder is dan verleden week.

De opbrengsten waren hier dan 't laagst, dit in verhouding tot de andere visgronden. Voor de O.295 werd 195.490 F geboekt, voor de O.329 een opbrengst van 155.080 F, voor zulk een schip wel wat weinig maar toch reeds veel beter dan vroeger.

## GROTERE WESTVANGST

Een 9-tal westschepen brachten 1000 bennen vis op de markt. Op te merken is dat er zeer weinig tong bij de vangsten is. Daarentegen is de hoeveelheid soldaten en rode knorhaan toegenomen. Deze laatste soorten krijgen verder goede prijzen. Roggen waren niet zo duur als verleden week. De vangsten waren echter groter zodat de opbrengsten wel bevredigend waren, met uitzondering voor de O.152 die slechts 11.200 F besomde. De andere uitslagen schommelden echter van 35.780 F voor de O.806 naar 80.740 F voor de N.762.

Van de Oost kwam alleen de Z.504 meteen bewijzend dat het daar voor het moment niet deugt. De vangst was niet bijzonder groot en bevatte dan nog hoofdzakelijk platvis, maar dan platvis van het allermagerste soort waarvoor ook de laagste prijzen betaald worden. De opbrengst van de Z.504 was dan ook niet bijzonder fameus en beliep 53.090 F.

## STEEDS MEER KANAALVIS

Beter weer en stilaan naar de beste tijd in het Kanaal. Niet alleen de tongenvangsten worden groter, ook de vangsten ronde vis zijn omvangrijker. Roggen zijn in verhouding iets ten achter. Het is nu echter vooral de tijd van de ronde soorten. Tongen krijgen steeds zoal dezelfde prijzen, met de bloksortering als best verkochte soort. De grote soort en de lappen worden hoofdzakelijk door de diepvriesinstellingen opgekocht, dit aan een prijs die rond de 40 F draait en er ook wel iets boven gaat. Fijne vis als tarbot en staart, blijft zeer duur, steenschol wordt vlot verkocht en wijting kende een betere markt dan verleden week, ondanks een even grote aanvoer. Met de steenposten gebeuren er rare dingen, want ondanks een steeds groter wordende aanvoer, blijven de prijzen stijgen. Deze vissoort is voornamelijk opgekocht door de drogerijen die blijkbaar in mekaars haren zitten en de prijzen opjagen, ten bate van visser en reder. De beste opbrengst was voor de O.151 met 193.550 F terwijl de laagste opbrengst geboekt werd voor de O.154: 102.960 F.

## KREEFTJES

wijzen. De tongenvangsten van deze visgrond waren evenmin te versmadden en draaiden rond de 1000 kg. De rest van de vangst bestond uit enkele bennen tarbot en veel platvis, platvis dat de beste prijs van de markt kreeg.

Alles bijeen een goede verkoopdag.

## SCHAARSE NOORDZEEVIS

De O.231 bracht een grotere vangst kabeljauw op de markt dan de schepen die maandag verkochten. De prijs voor witte kabeljauw was dan ook lager dan de voorgaande verkoopdag. Dank zij de grotere omvang van de vangst kon dit schip echter toch nog een bevredigend resultaat bereiken: 232.020 F.

Van de Noord kwam de O.281 verkopen. Dit schip loste een nogal omvangrijke vangst kabeljauw, gullen en roggen en kon dan ook 122.000 F besommen, hetgeen zeker renderend is aangezien het een nogal korte reis was. Gullen kregen evenwel lagere noteringen dan maandag.

## MINDER KANAALVIS

«Slechts» 4 Kanaalschepen, ieder met een omvangrijke vangst. Dit was ook de reden waardoor renderende opbrengsten werden geboekt. Alle Kanaalsoorten werden goedkoper verkocht maar toch werden uitslagen geboekt gaande van 142.000 F voor de O.284 naar 197.000 F voor de Z.405.

Minder Kanaalvis dus, maar alleszins meer westvarianten. Dit ook had een prijsdaling voor gevolg die het sterkst tot uiting kwam bij de roggen. De opbrengst die deze schepen lukken zijn dan ook lager dan verwacht en schommelden van 31.000 F voor de O.192 naar 91.800 F voor de O.185.

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

25-2	1	2.700	6.290
27-2	31	330.900	4.217.515
28-2	21	246.700	2.867.256
1-3	9	77.500	903.895
Tot.	62	677.800	8.074.956

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

23-2	8	4.761	60.860
27-2	18	35.421	385.233
1-3	20	37.480	350.286

**GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT**

23-2	3	141	7.789	51,—	62,—	55,24
24-2	4	160	7.728	47,—	54,—	48,25
25-2	1	26	1.534	59,—	59,—	59,—

**VISAANVOER ZEEBRUGGE**

23-2	6	3.490	63.570
24-2	5	3.835	38.350
27-2	28	76.226	883.820
28-2	32	77.955	824.560
1-3	18	50.610	640.490

**GARNAALANVOER ZEEBRUGGE**

23-2	9	1.146	68.679	55,—	62,—	.....
24-2	11	1.094	57.173	49,—	54,—	.....
25-2	11	728	38.873	49,—	56,—	.....
27-2	1	30	1.770	59,—	.....	.....
28-2	12	541	33.452	52,—	66,—	.....

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

	27-2-1961	28-2-1961	1-3-1961
Grote schelvis	15,80-19,20	9,20-15,—	.....
Middelmatige schelvis	10,80-14,40	7,60-12,60	.....
Kleine schelvis	10,20-10,40	8,40- 9,60	5,80
Kabeljauw	12,40-15,20	8,40-15,—	8,60- 9,80
Gullen	.....	7,60-10,—	8,20
Wijting	9,20-10,80	4,80-10,—	5,40- 7,60
Schaat	18,—	15,60	15,50
Zeebaars	8,80-11,60	8,30-11,20	8,80- 9,60
Leng	11,40	8,60-10,40	8,80- 9,20
Schartong	8,20- 8,60	5,40- 8,—	5,—
Heilbot	28,—51,—	30,—56,—	51,—
Koolvis	9,60-11,20	7,20-11,—	7,20
Hondstong	.....	4,—13,40	4,—14,—
Zeeewolf	.....	.....	.....
Platen	.....	.....	.....

**MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT**

	23-2	27-2	1-3
Grote tong — Grosse sole	38-40	40-41	40-41
Bloktong — Sole moyenne	42-45	45-46	44-46
Fruittong — Sole 3/4	46-51	47-49	39-44
Schone kleine tong — Petite sole	46-48	44-43	40-42
Kleine tong — Toute petite sole	36-37	38-39	36-38
Grote tarbot — Turbot gros	.....	55-60	46-50
Middelm tarbot — Turbot moyen	50	44-47	40-42
Varia — Divers	30	36-38	30-33
Griet — Barbue	35	27-35	25-30
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	4-5	4-5	4-6
Middelm. pladijs — Plie moyenne	11-12	8-11	8-11
Kleine pladijs — Petite plie	11-12	6-10	7-10
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	20-22	20-22
Gul — Petit cabillaud	10-14	8-15	10-15
Keilrog — Raie radiée	.....	20-21	18-19
Rog — Raie	11-8	8-12	11-14
Tilten	11-8	7-9	8-9
Scherpstaarten	11-8	6-9	8-9
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	5-6	6-8	7-8
Kleine wijting — Petit merlan	3-4	3-4	3-4
Bot — Flet	2	2	2
Schar — Limande	14-10	8-15	8-15
Zeehaai — Aiguillat	.....	8-9	.....
Zeehond — Chien de mer	.....	8-10	8-10
Robaard — Grondin rouge	.....	21-22	20-22
Knorhaan — Grondin	.....	9-10	7-8

**AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE**

Vrijdag 24 februari	Zaterdag 25 februari	Maandag 27 februari	Dinsdag 28 februari
Z.54	3.160	Z.54	4 200 20 10.920
Z.404	3.160	Z.802	4 150 35 17.720
Z.475	.....	Z.438	8 300 50 35.770
Z.475	7.980	Z.475	4 150 20 18.260
Z.802	7.970	Z.478	8 350 70 40.110
Z.438	16.080	Z.725	8 500 70 49.130
Z.475	.....	Z.149	4 100 60 35.500
Z.802	.....	Z.463	4 150 20 16.830
Z.438	.....	Z.603	4 150 25 21.120
Z.733	7 450 50 34.400	Z.473	8 400 50 38.460
Z.63	4 200 25 16.300	Z.523	8 700 80 72.910
Z.450	3 150 15 13.790	Z.817	9 1000 100 83.970
Z.520	.....	Z.447	4 200 20 18.260
Z.478	3 150 15 11.890	Z.506	6 150 60 24.050
Z.725	4 300 15 15.990	Z.47	9 500 100 49.550
Z.149	8 150 150 47.350	Z.52	9 500 70 42.210
Z.463	10 1300 90 87.480	Z.501	9 700 80 58.610
Z.603	8 500 20 51.300	Z.777	4 250 25 15.630
Z.473	3 30 100 33.250	Z.526	4 200 25 20.260
Z.523	8 350 70 42.460	Z.251	4 150 20 16.830
Z.817	4 200 30 22.800	Z.518	4 150 25 21.120
Z.447	4 350 25 19.160	Z.233	8 400 50 38.460
Z.506	4 200 20 20.170	Z.437	8 700 80 72.910
Z.524	4 200 20 15.610	Z.445	8 700 50 49.730
Z.47	2 200 25 14.980	Z.499	9 1000 100 83.970
Z.52	2 200 15 15.220	Z.458	4 200 20 18.260
Z.501	4 200 15 18.280	Z.525	4 250 25 28.260
Z.777	4 200 15 16.690	Z.406	4 150 35 17.720
Z.526	8 600 55 46.400	Z.541	8 300 50 35.770
Z.251	4 100 20 10.240	Z.471	4 150 20 18.260
Z.518	8 300 50 38.180	Z.22	4 150 20 18.260
Z.233	4 250 20 22.640	Z.556	8 350 70 40.110
Z.437	9 950 120 85.530	Z.472	8 500 70 49.130
Z.445	8 500 100 75.520	Z.548	4 100 60 35.500
Z.499	4 200 20 19.890	Z.432	4 150 20 16.830
Z.458	8 200 30 52.670	Z.467	4 150 25 21.120
Z.525	8.510	Z.476	8 400 50 38.460
Z.406	4 200 20 10.920	Z.428	8 700 80 72.910
Z.541	4 150 35 17.720	Z.495	8 700 50 49.730
Z.471	8 300 50 35.770	Z.407	9 1000 100 83.970
Z.22	4 150 20 18.260	Z.24	4 200 20 18.260
Z.556	8 350 70 40.110	Z.561	6 150 60 24.050
Z.472	8 500 70 49.130	Z.93	9 500 100 49.550
Z.548	4 100 60 35.500	Z.199	9 500 70 42.210
Z.432	4 150 20 16.830	Z.400	9 700 80 58.610
Z.467	4 150 25 21.120	Z.264	4 250 25 15.630
Z.476	8 400 50 38.460	Z.270	4 200 25 20.260
Z.428	8 700 80 72.910	Z.508	4 250 25 28.260
Z.495	8 700 50 49.730	Z.466	.....
Z.407	9 1000 100 83.970	Z.560	28.640
Z.24	4 200 20 18.260	Z.438	1.380
Z.561	6 150 60 24.050	Z.404	4.970
Z.93	9 500 100 49.550	.....	.....
Z.199	9 500 70 42.210	.....	.....
Z.400	9 700 80 58.610	.....	.....
Z.264	4 250 25 15.630	.....	.....
Z.270	4 200 25 20.260	.....	.....
Z.508	4 250 25 28.260	.....	.....
Z.466	.....	.....	.....
Z.560	28.640	.....	.....
Z.438	1.380	.....	.....
Z.404	4.970	.....	.....

**Woensdag 1 maart**

Z.408	4	150	20	20.630
Z.764	4	200	20	24.020
Z.470	10	500	60	42.370
Z.553	5	300	35	35.990
Z.538	5	300	30	23.290
Z.240	5	250	30	19.670
Z.430	5	300	30	27.410
Z.454	5	400	30	31.240
Z.515	5	250	20	22.490
Z.30	5	300	25	23.380
Z.477	5	300	25	27.850
Z.462	9	700	120	70.770
Z.517	5	200	50	38.460
Z.68	5	250	20	19.630
Z.512	5	300	25	26.380
Z.186	9	500	70	45.060
Z.468	10	700	100	64.290
Z.507	10	1200	70	77.630

**GENT**

**VAN 18 TOT 24 FEBRUARI 1961**

3/4 grote tongen 90; v/kleine tongen 75; midd. tarbot 81; kleine tarbot 70; grote iek 35-40; midd. schelvis 45-55-60; rog 40-45 60; kabeljauw 55-66-70; hozemondhamme 69-75; wijting 22-26; steenschol 53-60; makreel 26; rode knorhaan 32-34; repen zeebaars 62-70; ijle haring 22-26; gepelde haringshaai 45; heilbot 90; koolvis 35; verse garnalen 90-100 F per kg.

**BRUSSEL**

**VAN 18 TOT 24 FEBRUARI 1961**

3/4 tongen 100-110; v/kleine tongen 90; kleine tarbot 75; grote iek 40-45; iek 3e slag 30-38; midd. schelvis 60-75; vlerken rog 60-75; repen gullen 60; hozemondhamme 70-78; wijting 25-30; makreel 30; repen zeebaars 65-78; ijle haring 24-30; heilbot 100; steur 40; verse garnalen 100-110 F per kg.

**VERWACHTINGEN**

**MAANDAG 6 MAART**

IJsland : 0.298 0.324 286 0.316  
0.88 0.331  
Noordzee : 0.295 0.334  
Kanaal : 0.204 0.119 0.227 Z.537  
0.120 0.135 0.175 0.342 0.194  
0.160 0.69 0.140 0.131 0.170  
0.153  
Witte Bank : 0.218

**DINSDAG 7 MAART**

IJsland : 0.239 0.92  
Noordzee : Z.425  
Kanaal : Z.290 0.148 0.105  
Witte Bank : 0.256  
West : 0.77

**WOENSDAG 8 MAART**

Kanaal : Z.581 Z.222 0.249 0.115  
0.109  
Witte Bank : 0.122 Z.529  
Noordzee : 0.335  
West : 0.196 0.806 0.327

**WIE OP DE HOOGTE WIL  
BLIJVEN VAN HET  
VISSERIJBEDRIJF  
neemt een abonnement op  
HET VISSERIJBLAD**



# Van de NEDERLANDSE Visserijgolf

## RAAD VOOR DE HOLLANDSE ZEEVAART

### OVERVAREN VAN URKER KOTTER BEHANDELD

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam heeft de ramp behandeld, die op 9 december op de Noordzee ter hoogte van de Wielingen plaats had toen de Urker motorketter « Tjeerd Jacoba » werd overvaren door de Zweedse tanker « Matarengi ». De hoofdspekter voor de Scheepvaart was van oordeel, dat bij de navigatie van het Zweedse tankschip onveilige methoden zijn gebruikt. De stuurman en de Nederlandse zeeleids van het schip hebben volgens hem te voorbarig gehandeld en het is dan ook uitsluitend aan de fouten van de « Matarengi » te wijten, dat dit schip over de in span vissende Urker ketter heenvoer. Aan boord van de « Tjeerd Jacoba » waren de vier gebroeders Hoekstra; twee van hen kwamen om het leven in het zinkende schip.

De Raad voor de Scheepvaart heeft voor de behandeling van deze

zaak de twee gebroeders Hoekstra gehoord, die de ramp hadden overleefd. Voorts horde men de zeeleids van de « Matarengi » en de schipper van het met de « Tjeerd Jacoba » in span vissende Urker vissersvaartuig. De loods vertelde hoe hij de stuurman opdracht had gegeven tussen een aantal vissersvaartuigen door te varen. De loods was echter al geen vier jaar bij de Wielingen geweest en dus ook niet zo goed bekend. Hij oordeelde evenwel dat de ruimte tussen de vissende vissersvaartuigen voldoende was om te passeren. Een ramp was ook niet het gevolg geweest, als er aan boord van de « Matarengi » maar geen navigatiefouten waren gemaakt. Een bestrafing hier voor kan de Nederlandse Raad voor de Scheepvaart echter niet opleggen, daar zij geen bevoegdheid bezit buitenlanders te straffen.

## HOLLANDSE VISWINKELIER HEEFT NU RUIME KEUS BIJ VERKOOP LEVENSMIDDELEN

Op 12 februari 1961 is het vestigingsbesluit levensmiddelenbedrijven 1961 van kracht geworden. In dit besluit is ook de kleinhandel in vis opgenomen. Voor de winkeliers is deze nieuwe regeling van veel belang. Men heeft onderscheid gemaakt tussen gevestigde handel en ambulante handel. Voor de winkelier is er in de eerste plaats een kern-assortiment, artikelen, waarop de houders van de vergunning een bijzonder recht kunnen doen gelden. In dit geval is het vis, ongeacht, of dit in verse, gezouten of gerookte staat wordt gebracht. Het begrip vis omvat ook de schaal- en schelpdieren. Men kan verkopen aan particulieren en grootgebruikers, waaronder horecabedrijven vallen. Deze laatste mogen klaargemaakte vis ook meegeven of bezorgen.

Konserven en halfkonserven zijn evenmin als diepvries uitsluitend voor de visdetaillist gereserveerd. Alle levensmiddelenbedrijven mogen deze drie groepen verkopen. Daarentegen mag de visdetaillist weer conserven, halfkonserven en diepvries van alle andere levensmiddelen dan vis in zijn assortiment opnemen.

De visdetaillist mag volgens de nieuwe regeling een gehele reeks andere artikelen samen met de vis verkopen. Het moet hierbij inderdaad gaan om een gemengde bedrijfsuitoefening. Iemand, die een vestigingsvergunning voor vis heeft, mag dus niet de vis uit het alleen richten op de nevenartikelen.

Welke artikelen kan de visdetaillist kiezen? Het zijn de volgende: Graanderivaten, zetmeelopdrachten, rijst, Rijstprodukten.

Specerijen, sauzen, smaakstoffen, aroma's, soepen.

Snijsolie, spijsvet.

Konserven, halfkonserven, waren in diep gevroren toestand.

Koffie, thee, vervangingsmiddelen en derivaten van deze waren.

Verpakte gesteriliseerde melk, verpakte gesteriliseerde melkprodukten, een en ander voor zover niet door middel van warenautomaten verkocht.

Boter, margarine, eieren.

Ingrediënten, bestemd voor het samenstellen van oosterse gerechten.

Suiker, cacao, en boterhamsmeersels, voorgerechten, puddingen, tal van eetwaren, die betrekkelijk lang houdbaar zijn, per stuk plegen te worden verkocht en voor de consumptie niet plegen te worden verdeeld. Bijvoorbeeld sprits of cano's. Ook niet in eigen onderneming vervaardigd brood hoort erbij maar dan is tevens en erkenning als wederverkoper vereist.

Daarmee is men er echter nog lang niet. Om een idee te geven; gedroogde of gekonfijte vruchten, voorvermaakte groenten en fruit, chocolade, bonbons, suikerwerk, zwak-alkoholische dranken en eetwaren, in het bedrijf gemaakt van de genoemde artikelen, bijvoorbeeld bitterballen en croquetten.

Voor de ambulante handelaar is het kernassortiment gelijk. Wat hij niet mag verkopen in vergelij-

king met de winkelier: losse en gepasteuriseerde melk, boter, margarine, kaas, eieren, aardappelen, groenten, fruit (wel gedroogde vruchten enzovoorts), wild, pluimveel of tamme konijnen in geslachte vorm, bloemen en planten.

## TWEE SCHEPEN GESTRAND EN OOK WEER VLOT

De motorstrandreddingboot « Barend van Spreekens » van Katwijk aan Zee moest vorige vrijdag in actie komen, toen ter hoogte van de uitwatering te Katwijk de Arnhemse ketter « De Vrouw Neeltje » ARM.2 strandde met vier man aan boord. De ketter was daar 's nachts onder de kust ter visserij geweest, maar op een van de zandbanken gestrand. Al spoedig sloeg het scheepje lek en vroegen de opvarenden om hulp. De reddingboot haalde het viertal snel van boord. Het scheepje, 17 ton, van hout gebouwd en voorzien van een 35 PK motor zat al geheel onder water, maar IJmuidense bergers slaagden er de volgende dag in om de ARM.2 met behulp van drie motorpompen en de zeeleper « Titan » weer vlot te brengen. De ketter is daarna naar IJmuiden gesleept om drooggezet en gerepareerd te worden.

In de nacht van zaterdag op zondag strandde voor de Nederlandse kust ook de motorlogger SCH.120 « Oceaan 4 » van de rederij Jazon te Scheveningen. Het schip meldde eerst vast te zitten op een halve mijl van de vuurtoren van Huisduinen, maar later bleek dat de logger was vastgelopen in de Eierlandse gronden bij Texel. Het schip kwam op eigen kracht vlot en ging — daar het roer beschadigd was — achteruitvarende en gebruik makende van het voorroer onderweg naar de thuishaven. Later is het schip echter toch op sleptouw genomen door de rederijgenoot SCH.110 « Adriana Johanna ».

Voorts is de Vlaardingse trawler VL.84 Jan Senior zondagavond in de Noordelijke Noordzee op 500 mijl afstand van IJmuiden in moeilijkheden gekomen door een gebroken roerkoning. Het schip kon echter op zee blijven steken. De trawler is later op sleptouw genomen door de trawler KW.144 « Corn. den Dulk » naar IJmuiden.

## VISSERIJSNIPPERS

— LAATSTE BOM. — Het mag. Dit heeft het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen meegedeeld aan de directeur van het Zuiderzeemuseum en Enkhuizen. De directeur mag de enige bom van Nederland, de KW.88 voor enkele dagen nafstaan aan het Komitee Vlaggetjesdag te Scheveningen. Nu komt het er op aan, dat de Scheepvaartsinspectie toestemming verleent om met de KW.88 nog een zeereisje te ondernemen, « ter visserij te gaan » en de vangst echt op het strand bij Scheveningen aan land te brengen.

## NIUWBOUW EN VERBOUW OP DE VISSERIJVLOOT

De bekende Helderse rederij van Slot heeft tot nieuwbouw besloten. Geruime tijd geleden meldten wij reeds, dat de HD.108 « Michiel » uit de vaart zou worden genomen, waarna de in 1957 geplaatste 750 PK motor zou worden overgezet in het casco van een nieuwe trawler. Dit casco is thans besteld.

Inmiddels is de HD.108 « Michiel » (de oude RO.15 « Antje ») uit de vaart genomen om de motor uit het schip te halen. De nieuwe trawler wordt 43 meter lang.

In Scheveningen vordert de bouw van de trawler KW.12. Dit schip, dat over ongeveer vijf weken in de vaart zal komen, is de oude IJM.75 « Gorredijk », die door de Scheveningse Sleephelling Maatschappij als drijfnetlogger werd aangekocht van de rederij Pronk te IJmuiden en die vervolgens door deze maatschappij tot trawler werd verbouwd. De KW.12 — de oude KW.12 « Leendert Jacoba » werd door eigenaar J.v.d. Plas naar Urk verkocht als de UK.106 « Aafje » — heeft een grote bak en een overdekt voordek gekregen. Vorts is het schip voorzien van een nieuwe brug, opbouw en verhoogde verschansing op het achterschip.

Voor IJmuiden is ook weer een gemoderniseerd schip in bedrijf gekomen: de motorketter IJM.29 « Bettie ». De « Bettie » werd in Scheveningen van een nieuwe MWM-motor van 185 PK voorzien en kreeg een nieuwe brug en een nieuw dekhuis. De « Bettie » is eigendom van W. Goes te IJmuiden en meet 58 ton. Het scheepje werd in 1903 te Krimpen aan de IJssel gebouwd.

## RECEPTIE TE IJMUIDEN

De vooral bij alle Belgische vissers bekende IJmuidenaar H. Zwart, directeur van de Machinefabriek en Technische Handel H. Zwart te IJmuiden en tevens konsul van België heeft vorige week met zijn echtgenote een druk bezochte receptie gehouden. Het echtpraar was 25 jaar getrouwd. Velen kwamen hun gelukwensen aanbieden. Daarbij was ondermeer de konsulgeneraal van België te Amsterdam, de heer H.R. de Vleeschouwer. De Belgische ambassadeur zond een telegrafische gelukwens. Ook wij zeggen dhr en mw H. Zwart onze beste gelukwensen toe en nog 25 jaar erbij.

## H. S. DROST BENOEMD TOT OFFICIER ORANJE - NASSAU

In 's Gravenhage is afscheid genomen van de inspekteur der visserij, dhr H. S. Drost. Hij is met ingang van heden met pensioen gegaan. De afscheidsplichtigheid had plaats op het Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, waar Minister Marijnen de scheidende inspekteur mededeelde, dat hij was benoemd door de Koningin tot officier in de orde van Oranje Nassau. Indertijd was dhr Drost al benoemd tot ridder in de orde van Oranje Nassau. Dhr Drost werd op 1 augustus 1946 tot inspekteur der visserij bij de Directie der Visserijen benoemd — voordien was hij bij de Koninklijke Marine. Dhr Drost heeft in zijn functie volledige inhoud weten te geven aan de inspectie van het eerste distrikt. Hij heeft zijn bekwaamheden speciaal ingezet voor de visserijvoorlichting.

# MARKT IJMUIDEN

Er is te IJmuiden de afgelopen dagen een flinke aanvoer geweest, vooral van schol en tong door de kustvloot. De totale aanvoer was bijna 47.000 kisten vis groot, waarbij van deze kustvloot 5500 kisten tong en 9.500 kisten schol. Verder werden in de vishallen geplaatst 3.750 kisten makreel, 1000 schelvis, 2.500 wijting, 2.600 gul en kabeljauw, 600 koolvis en 8.750 kisten verse haring.

Wat de invoer van de platvis betreft, kan gemeld worden, dat de tongprijs na vorige week nog iets verder is gedaald naar f 3.60 tot f 1.80 per kg naar soort. Er was dan ook rond het weekeinde ruim 20.000 kg tong aan de markt. Engeland nam de grove en middel soorten schol af, maar betaalde minder nu er zulke grote aanvoeren waren. De prijs varieerde hier van f 35 tot f 20 per kist van 50 kg. Het binnenland kocht de kleine schol voor f 35 tot f 8 naar kwaliteit. Een deel ging naar de vismeelfabriek, daar de opvangprijs bij deze aanvoeren niet werd gehaald.

De haring blijft gevraagd, maar

veel goede soort komt niet aan de markt. De prijs blijft uiteenlopen, nl. van f 24 tot f 10 per kist. Bij de makreel is de kwaliteit ook niet al te best. De prijs varieerde hier naar soort en kwaliteit van f 48 tot f 8 per kist van 50 kg. Schelvis was weinig aan de markt. De vraag bleef groot en daarmee de prijs: f 70 tot f 20 naar soort en kwaliteit. Er was flink wat kabeljauw aan de markt, maar de prijs lag niet hoog door buitenlandse concurrentie op de Belgische markt. De meeste kabeljauw ging van de hand voor prijzen tussen f 65 en f 30 per 50 kg als gemiddelde.

## AANVOEREN EN BESOMMINGEN

Donderdag : 5500 kisten vis, waarbij 600 tong, 1100 schol, 1500 verse haring, 700 makreel, 350 schelvis, 375 wijting, 550 kabeljauw en gul en 150 koolvis.

Besommingen : IJM.10 12.000 VL.121 10.500, VL.84 15.600, SCH.171 : 16.700.

Vrijdag : 500 kisten vis, waarbij 1125 tong, 2000 schol, 300 haring, 400 makreel, 150 schelvis, 400 wijting, 300 kabeljauw en gul, 75 koolvis.

Besommingen : KW.32 15.600, SCH.152 12.300, SCH.155 13.400, VL.16 21.900.

Zaterdag : 6600 kisten vis, waar-

bij 1300 tong, 2500 schol, 800 haring, 800 makreel, 50 schelvis, 425 wijting, 50 kabeljauw en gul, 50 koolvis.

Besommingen : RO.46 14.200, HD.79 11.800, KW.99 13.700, SCH.27 : 10.000.

Maandag : 12.000 kisten vis, waarbij 1550 tong, 2400 schol, 3600 haring, 650 makreel, 175 schelvis, 700 wijting, 850 kabeljauw en gul en 125 koolvis.

Besommingen : IJM.20 11.200, IJM.35 19.600 KW.146 10.600, KW.49 15.100, KW.152 10.900, VL.110 15.000, VL.131 13.000.

Dinsdag : 4500 kisten vis, waarbij

550 tong, 90 Oschol, 1150 haring, 650 makreel, 225 schelvis, 425 wijting, 250 gul en kabeljauw en 150 koolvis.

Besommingen : KW.8 14.400, KW.117 13.100, KW.121 15.600, KW.80 : 11.900, HD.87 11.300, VL.131 13.300, VL.190 16.200, SCH.261 10.000.

Woensdag : 3000 kisten vis, waarbij 30 tong, 450 schol, 1275 haring, 250 makreel, 50 schelvis, 100 wijting, 75 gul en kabeljauw en 50 koolvis.

Besommingen : IJM.34 17.900, SCH.3 17.800, KW.81 11.700, IJM.154 12.300.

## BRIEF UIT YERSEKE

YERSEKE, nr 815, 25-2-1961

« Door gestaag te volharden, zal het eens werden ».

Op school vertelde de meester ons het volgende verhaal. Een boer wiens zaken niet al te best gingen wendde zich tot een man die voor heel wijs doorging en klaagde hem zijn nood. De wijze man die wellicht de boer goed kende, zeide hem een doosje te geven dat hij een jaar lang iedere dag moest meedragen. Hij moest dat meedragen als hij zich vercheidene malen per dag naar stal

schuur of veld begaf. Op voorwaarde dat hij (de boer) het doosje niet zou openen voor het jaar verstreken was, gaf de wijze man het hem. De boer deed een jaar lang wat hem was aangeraden en kwam weer bij de wijze man die hem vroeg hoe het nu ging. «Veel beter» zei de boer. «Ik zou dan ook graag willen weten wat voor tovermiddel in het doosje zit». De wijze man opende het en de boer vond er niets in dan een strook papier waarop geschreven stond : «Het oog van de meester maakt het paard vet». Toen begreep de boer wat er echter zat. Hij liep van te voren zijn zaken niet genoeg na. Het was dus niet het doosje, maar het komen bij en op zijn werk dat het wonder voltrok.

Hieraan aan dit verhaaltje en de strekking ervan dachten we toen we de dood vernamen van dhr Jan Mieras. Of hij het verhaaltje kende, weten we niet, ook niet of hij de spreuk kende. Maar, wat we wel weten en ieder hier op Yerseke wist, dat hij, zo'n verhaaltje en zo een doosje niet nodig had.

Als we iemand gekend hebben die als de meester zijn ogen over alles wat zijn zaak betrof liet gaan, dan was dat Mieras. Tot op hogere leeftijd met een reeds zeer verzwakt lichaam was hij altijd present. Niet dat hij onmisbaar was want een vader met een zoon als Mieras, hoeft zich niet bezorgd te maken dat het niet zal gaan zonder hem. Maar hij vond zoveel plezier erin dat hij er niet mee kon ophouden.

Gelukkigje mensen die hun inspanningen en ook hun ontspanning in hun gewone dagelijkse bezigheden kunnen vinden. Ze zijn mijns inziens te benijden boven degenen die pas beginnen te leven als 't werk gedaan is. Dit was dus de meester.

En het paard? Werd het onder het oog des meesters vet? Ieder die de naam Mieras-Adriaanse hoort en kent (ja kent!) wete dat degelijkheid, prima bediening bijna feilloze organisatie, de voornaamste kenmerken zijn van dit zeer, zeer groot geworden oester en kreeftenbedrijf. Een naam van Europese vermaardheid, de N.V. Mieras-Adriaanse.

Al behoorde Jan Mieras voor schrijver dezes niet tot de «oude garde» want hij was slechts eif jaar ouder; wel was hij dat voor de jongeren. Te hopen is, dat het voorbeeld dat Mieras maliet aan ijzernen plichtsbetrachting steeds zal trekken en lokken. «Ziet wat een goede couragie vermag».

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

	23-2-1961	24-2-1961	25-2-1961	27-2-1961	28-2-1961	29-2-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	4,— 3,80	3,60-3,20	3,50-3,30	4,— 3,50	3,50-3,30	3,80-3,40
3/4 tongen — 3/4 sole	3,40-3,—	3,10-2,80	3,10-2,70	3,10-2,80	3,— 2,70	3,20-2,90
Bloktongen — Sole moyenne	3,— 2,60	2,60-2,40	2,70-2,50	3,— 2,40	2,80-2,50	2,80-2,60
Voor-kleine — Petite	3,10-2,80	2,80-2,50	2,90-2,60	3,10-2,70	3,20-2,60	3,80-3,10
Kleine — Toute petite	2,— 1,80	1,70-1,50	1,80-1,50	2,20-1,80	2,20-2,—	2,60-2,20
Tarbot groot — Turbot, gros	4,50-3,50	4,— 3,20	4,— 3,—	4,— 2,80	3,40-2,90	3,50-3,10
Middel — Moyenne	125,—	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	80,—	115,—70,—	110,—65,—	100,—70,—	95,—70,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	25,—22,—	28,—22,—	24,—20,—	24,—15,—	25,—20,—	26,—22,—
Grote iek — Grosse	26,—24,—	30,—20,—	25,—20,—	28,—16,—	25,—23,—	26,—25,—
Kleine iek — Petite	40,—22,—	38,—31,—	36,—18,—	35,—25,—	34,—22,—	32,—22,—
Iek 3e slag — 3e sorte	38,—26,—	36,—32,—	34,—20,—	34,—26,—	34,—27,—	36,—20,—
Platjes — Toute petite	28,— 8,—	22,— 8,—	22,— 8,—	28,— 8,—	26,— 10,—	30,— 16,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	55,—35,—	42,— 40,—	.....	62,—60,—	64,—45,—	68,—60,—
Middel — Moyen	65,—36,—	56,—42,—	.....	68,—60,—	70,—50,—	68,—67,—
Kleine — Petit	62,—12,—	60,—22,—	75,—30,—	26,—40,—	68,—22,—	65,—58,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	32,—25,—	26,—	25,—	32,—29,—	30,—	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	33,—30,—	22,—20,—	.....	35,—32,—	38,—30,—	.....
Grauwe poon — Grondin	62,—32,—	52,—42,—	52,—28,—	60,—35,—	72,—32,—	86,—51,—
Kabeljauw — Cabillaud	56,—20,—	42,—26,—	30,—22,—	42,—30,—	52,—30,—	75,—45,—
Gullen — Petit cabillaud	144,—105,—	.....	.....	200,—100,—	145,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	25,— 8,—	24,— 8,—	26,— 8,—	38,—10,—	38,— 8,—	45,—30,—
Wijting — Merlan	24,— 8,—	26,— 8,—	24,— 8,—	35,— 9,—	26,— 8,—	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steeschol — Sole limande	35,—	.....	.....	.....	36,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	40,—10,—	40,— 8,—	42,—10,—	42,—10,—	40,—10,—	48,—12,—
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	28,—26,—	26,—	28,—	48,—30,—	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	28,—26,—	32,—28,—	30,—27,—	32,—30,—	36,—30,—	.....
Leng — Lingue	20,—	.....	.....	26,—24,—	26,—	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	22,—11,—	20,—11,—	24,—13,—	20,—12,—	22,—12,—	22,—18,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	3,50-2,—	3,60-3,—	3,50-2,50	4,— 3,20	4,— 3,20	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	50,—30,—	50,—35,—	50,—38,—
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	40,—20,—	40,—22,—	40,—28,—	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	36,—32,—	.....	.....	.....	48,—45,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

# DE AANVOER VAN ZEEPRODUKTEN IN DEC. 1960.

Soorten	DECEMBER 1959			DECEMBER 1960		
	Hoeveelh.	Waarde	Gem. pr.	Hoeveelh.	Waarde	Gem. pr.
1. Bodemvis						
IJslandse kabeljauw	113.683	1.648.570	14,50	95.328	1.259.160	13,21
Andere kabeljauw	448.631	5.491.267	12,24	595.885	4.096.320	10,35
IJslandse schelvis	104.341	1.349.381	12,93	103.599	1.130.250	10,91
Andere schelvis	50.655	430.100	8,49	42.984	506.750	11,79
Koolvis	68.623	713.790	10,40	59.541	920.670	9,25
Wijting	317.157	2.216.894	6,99	494.753	2.533.424	5,12
Schol	326.342	3.192.184	9,78	274.921	2.587.713	9,41
Tong	265.810	11.703.600	44,03	271.057	10.279.705	37,92
Tarbot	48.472	1.497.823	30,90	48.384	1.514.000	31,29
Roggen	307.934	2.574.815	8,36	243.900	2.117.191	8,68
Overige	555.299	7.254.729	13,06	617.199	5.768.841	9,34
TOTAAL	2.606.947	37.073.153	14,22	2.687.551	32.714.024	12,17
2. Pelagische vis						
Haring	846.968	2.918.670	3,45	920.297	2.787.134	3,03
Makreel						
Sprot	148.468	641.380	4,32	72.292	436.585	6,04
Overige	7.035	11.869	1,68	28.491	68.887	2,34
TOTAAL	1.002.471	3.571.919	3,56	1.021.080	3.292.606	3,22
3. Schaal- en weekdieren						
Garnalen	32.347	1.211.440	37,45	14.133	635.913	44,99
Overige	27.443	192.035	7,00	30.206	213.962	7,08
TOTAAL	59.790	1.403.475	23,47	44.339	849.875	19,17
ALGEMEEN TOTAAL	3.669.208	42.048.547	11,46	3.752.970	36.856.505	9,74

(a) voorlopige gegevens

## De aanvoer van zeeprodukten in december 1960

Het Sekretariaat van de Beroepsraad voor de Visserij deelt mede:

In de maand december 1960 werd in totaal 3.752.970 kg visprodukten voor een waarde van 36.856.505 F aangevoerd; voor dezelfde maand van vorig jaar noteerde men een aanvoer van 3.669.208 kg of 42.048.547 F. Dit betekent een stijging naar hoeveelheid van 83.762 kg of 2,3% en een vermindering naar opbrengst van 5.192.042 F of 12,3%. De gemiddelde aanvoerprijs liep dan ook terug van 11,46 F tot 9,74 F.

In vergelijking met december 1959 steeg de aangevoerde hoeveelheid in december 1960 met 80.604 kg, doch de opbrengst verminderde met 4.359.129 F. Hieruit resulteerde een prijsdaling van gemiddeld 2,05 F.

De aanvoer van IJslandse kabeljauw, IJslandse schelvis, «andere» schelvis, schol, tarbot en roggen boekte een daling. Er werd evenwel meer «andere» kabeljauw, koolvis, wijting, tong en «overige» bodemvis aangebracht.

De aangevoerde hoeveelheid pelagische vis steeg met 18.609 kg, terwijl de opbrengst met 279.313 F verminderde.

Er werd meer haring en «overige» pelagische vis aangebracht, doch minder sprot.

De totale aangevoerde hoeveelheid schaal- en weekdieren verminderde met 15.451 kg en de opbrengst met 553.600 F. In deze categorie liep de aanvoer van garnalen terug, doch er werden meer «overige» schaal- en weekdieren aangevoerd.

## De aanvoer van zeeprodukten in 1960

Het sekretariaat van de Be-

drijsraad voor de Visserij deelt mede:

In het jaar 1960 werd in totaal 47.024.499 kg visprodukten aangevoerd voor een waarde van ca 534.270.346 F; tijdens het vorig jaar noteerde men een aanvoer van ca 45.914.698 kg of 490.850.083 F. Dit betekent een stijging naar hoeveelheid van 1.109.801 kg of 2,4% en een toename van de opbrengst met 43.420.263 F of 8,8%. De gemiddelde aanvoerprijs liep dan ook op van 10,69 F tot 11,36 F per kg.

In vergelijking met het jaar 1959 steeg de aangevoerde hoeveelheid bodemvis in het jaar 1960 met ca 2.519.094 kg, terwijl de opbrengst met 34.818.719 F toenam.

De aanvoer van IJslandse kabeljauw, IJslandse schelvis, koolvis, wijting, schol, tong en tarbot boekte een stijging. Er werd evenwel minder «andere» kabeljauw, «andere» schelvis, roggen en «overige» vissoorten aangebracht.

De aanvoer van pelagische vis kende een terugloop, nl. met 724.959 kg of 3.445.385 F. Er werd minder makreel, sprot en «overige» pelagische vis aangevoerd, terwijl meer haring werd verkocht.

De totale aangevoerde hoeveelheid schaal- en weekdieren daalde in 1960 ten opzichte van 1959 met 684.334 kg en de opbrengst met ca 7.953.071 F.

In deze categorie liep de aanvoer van garnalen aanzienlijk terug (— 611.326 kg of 9.984.584 F); men noteerde evenwel een belangrijke stijging van de gemiddelde prijs per kg. De aangevoerde hoeveelheid «overige» schaal- en weekdieren kende eveneens een terugloop, terwijl de opbrengst toenam.

# DE AANVOER VAN ZEEPRODUKTEN IN 1960

Soorten	DECEMBER 1959			DECEMBER 1960 (a)		
	Hoeveelh.	Waarde	Gem. pr.	Hoeveelh.	Waarde	Gem. pr.
1. Bodemvis						
IJslandse kabeljauw	3.043.371	24.978.522	8,21	3.566.551	31.691.038	8,89
Andere kabeljauw	4.798.027	52.729.748	10,99	4.544.100	45.521.651	10,02
IJslandse schelvis	1.608.974	15.913.783	9,89	2.556.155	24.097.784	9,43
Andere schelvis	1.178.377	8.959.544	7,60	583.418	4.713.715	8,08
Koolvis	1.849.704	12.439.637	6,73	2.264.498	15.434.760	6,82
Wijting	3.560.059	20.071.729	5,64	4.566.240	25.896.996	5,67
Schol	4.570.511	36.436.782	7,97	4.888.297	38.443.670	7,86
Tong	3.087.003	122.884.432	39,81	4.198.121	157.211.749	37,45
Tarbot	547.875	15.936.697	29,09	627.074	18.888.887	30,12
Roggen	4.107.223	33.229.548	8,09	3.752.030	34.453.004	9,18
Overige	10.396.483	79.005.872	7,60	9.720.222	82.051.759	8,44
TOTAAL	38.747.612	422.586.294	10,97	41.266.706	477.405.013	11,57
2. Pelagische vis						
Haring	3.119.590	15.539.680	4,98	3.393.190	15.243.843	4,49
Makreel	416.008	1.762.694	4,24	142.041	653.709	4,60
Sprot	1.166.276	5.006.376	4,29	507.825	3.051.225	6,01
Overige	121.717	260.252	2,14	55.576	174.840	3,15
TOTAAL	4.823.591	22.569.002	4,68	4.098.632	19.123.617	4,67
3. Schaal- en weekdieren						
Garnalen	1.072.775	30.009.038	27,97	461.450	20.024.454	43,39
Overige	1.270.719	15.685.749	12,34	1.197.711	17.717.262	14,79
TOTAAL	2.343.495	45.694.787	19,50	1.659.161	37.741.716	22,75
ALGEMEEN TOTAAL	45.914.698	490.850.083	10,69	47.024.499	534.270.346	11,36

(a) voorlopige gegevens

## BERICHTEN

### uit het BUITENLAND

#### DE DUITSE

#### DIEPZEEVISSERSVLOOT

De Duitse diepzeevissersvloot bestaat thans uit 197 eenheden met een totale bruto-tonnage van ca 116.474 ton, i.p.v. 204 vaartuigen in het begin van het vorig jaar met een gezamenlijke bruto-tonnage van 104.405 ton. De eenheidstonmaat heeft dus een lichte stijging ondergaan wat echter niet kan gezegd worden van de inhoudsruimte voor de verse vis, mede door het feit dat aan boord verschillende trawlers invriesinstallaties ingebouwd werden. De inhoudsruimte van de hedendaagse vloot is dan ook merkbaar verminderd. De vloot die de visserij achterwaarts beoefent is gestegen van 4 tot 7 eenheden terwijl de vaartuigen, uitgerust met een vismeelinstallatie

thans 30 eenheden omvat waar er vroeger 21 waren. — B.

#### DE JAPANSE PRODUKTIE VAN PLATVIS

Op het einde van augustus 1960 nam de Japanse campagne op de platvis een aanvang in de wateren van de noordelijke Grote Oceaan. 6 fabriekschepen namen aan deze campagne deel terwijl ze bijgestaan werden door hun traditioneel geworden vissersvloot.

Ieder van deze fabriekschepen moet ongeveer 4.500 tot 5.000 ton ingevrozen vis aanvoeren. Drie van hen bedreven de visserij in de Beringzee terwijl de overige drie hun activiteiten beperkten tot de Ochotskzee. — B.

#### AMERIKAANS OPZOEKINGSVAARTUIG IN DE BERINGZEE

De plannen voor de bouw van een trawler die de visserij achterwaarts beoefent werden ontworpen voor een Amerikaanse onderneming. De plannen werden onderworpen aan de goedkeuring van 't Amerikaans Kongres en van zodra deze instantie haar goedkeuring gegeven heeft zal met de bouw begonnen worden. Dit vaartuig is bestemd om wetenschappelijke opzoekingen te doen in de Beringzee. —

Het vaartuig zal een lengte van 89 m hebben en zal voortgestuwd worden door een dieselmotor van 2.500 pk ZZij zal uitgerust zijn met werking en invriezing van de bodere vereiste apparaten voor de verdemvis, de resten en niet verhandelbare vissoorten tot vismeel verwerken terwijl eveneens oceanographische, biologische en technische problemen zullen onderzocht worden. — B.

# 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

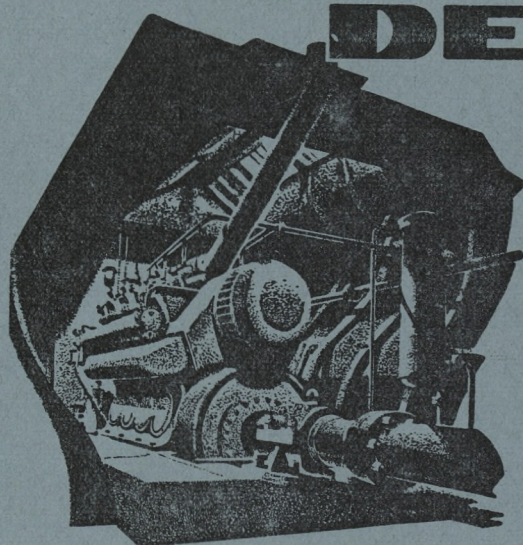
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



# DEUTZ

*Diesel-*  
**SCHEEPS-  
MOTOREN**

VAN  
5-1500  
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V