

VISSERIJBLAD



Zoals men weet is de heer David als direkteur van de Ibis-school te Oostende op rust gegaan. Ter gelegenheid van zijn afscheid werd een gezamenlijke foto genomen van de Ibisjongens, het onderwizend personeel en het huishoudelijk personeel. In het midden bemerkt men de heer en mevrouw David. (Foto Luc)

KLEINE AANKONDIGINGEN

Te Koop

HOUTEN VISSERSVAARTUIG
gebouwd in 1939-40 door de werf Maillard te La Rochelle. 18 m lang, 5,25 m breed, 2,65 m diep, Br. Ton 33. Motor Sulzer 3 cyl van 120 pk 500 toeren, reducteur Messian. Nr C.J.B.

HOUTEN VISSERSVAARTUIG
gebouwd in 1944 in Engeland, lengte 75 voet, breedte 19 voet, diepte 1 voet, Br. Ton 75. Motor Lister Blackstone 4 cyl van 150 pk. Inlichtingen bureel blad nr C.J.B.

TE KOOP : MOTOR DEUTZ VM245. 3 cilinder 180 pk 300 t/m, met keerkoppeling Brevo. Compleet met reservevellen.

* Te koop, vissersvaartuig, gans vernieuwd. Alles aan boord. Reeds varende. Z. w. bur. blad. 2024V

Kopen en verkopen

EEN WERF WIL BOUWEN :

Een vissersvaartuig leverbaar in 7 maanden, met kontrakt, hebben de een lengte over alles van 25 m, een breedte van 6,20 m en een holte van 3,25 m met een 300 pk Bolnes of Brons en een hulpmotor Lister of Samofa van 20 pk. Centrale verwarming. Accomodatie voor 6 man in logies achter, een reservekooi op de brug en in de kaartenkamer. Radiohut. Houten dek. Stalen masten: Trawlwinch aangedreven door de hoofdmotor, fabrikaat van der Giessen, voor de prijs van 250.000 gulden of 3.300.000 F.

NIEUWE INDUSTRIE MOTOR van 300 pk, 460 t/m, direct leverbaar, ingevolge overlijden van de koper. Staat nog verpakt. Erfgenamen vragen 55.000 gulden of 730.000 frank, dit zonder keerkoppeling. De motor kan nagezien worden op draaibank in fabriek. Betaling comptant bij levering. Voorwaarden en inlichtingen bureel blad, letter Rou.

n.v. AGENTUUR en
HANDEL

Maatschappij

IJMUIDEN

Telefoon 4527

Voor alle vissersijbenodigheden

R1



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

HOOGWATER TE OOSTENDE

| | | | | |
|-----------|-------|----|-------|----|
| | 16.45 | 47 | 23.07 | 7 |
| 15 do | 04.57 | 47 | 11.40 | 5 |
| | 17.24 | 46 | 23.51 | 9 |
| Ⓜ 16 vrij | 05.39 | 45 | — | — |
| | 18.10 | 44 | 12.25 | 7 |
| 17 za | 06.29 | 43 | 00.41 | 10 |
| | 19.04 | 41 | 13.14 | 9 |
| 18 ZO | 07.29 | 41 | 01.40 | 12 |
| | 20.09 | 40 | 14.15 | 11 |
| 19 ma | 08.43 | 40 | 02.49 | 13 |
| | 21.21 | 40 | 15.24 | 13 |
| 20 di | 09.53 | 40 | 04.02 | 13 |
| | 22.29 | 41 | 16.33 | 12 |
| 21 wo | 10.55 | 42 | 05.08 | 12 |
| | 23.22 | 42 | 17.33 | 11 |
| 22 do | 11.44 | 44 | 06.05 | 10 |
| | — | — | 18.20 | 10 |
| 23 vrij | 00.04 | 45 | 06.47 | 9 |
| | 12.25 | 46 | 18.59 | 9 |
| Ⓜ 24 za | 00.38 | 46 | 07.24 | 7 |
| | 12.59 | 48 | 19.31 | 7 |
| 25 ZO | 01.12 | 48 | 07.57 | 5 |
| | 13.35 | 49 | 20.05 | 6 |
| 26 ma | 01.46 | 50 | 08.34 | 4 |
| | 14.13 | 50 | 20.44 | 5 |
| 27 di | 02.24 | 51 | 09.15 | 2 |
| | 14.54 | 51 | 21.26 | 4 |
| 28 wo | 03.06 | 52 | 09.59 | 1 |
| | 15.37 | 51 | 22.10 | 4 |
| 29 do | 03.50 | 52 | 10.45 | 1 |
| | 16.23 | 51 | 22.53 | 5 |
| 30 vrij | 04.33 | 51 | 11.31 | 2 |
| | 17.11 | 50 | 23.38 | 7 |
| Ⓜ 31 va | 05.25 | 49 | — | — |
| | 18.03 | 48 | 12.19 | 4 |

CHANTIERS & ARMEMENT

SEGHERS

OOSTENDE

DEPOT RESERVEDELEN

A.B.C.

MOTOREN

ONDERHOUD DOOR GESPECIALISEERD PERSONEEL

WINSLOW

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van schepen

N.V.

BELIARD-CRIGTON & C^o

AUTOMATISCH ROERGANGTOESTEL

„ MARTINET „

voor schepen van
kleine tonnemaat

Maakt het mogelijk een juistere koers te sturen met zekere besparing van brandstof en tijd. De roerganger kan gerust het stuur overlaten aan de ijzeren man.

even goede werking gedurende de treiling als tijdens de normale vaart

S.A.I.T.

ZEEBRUGGE : 4, Wandelaarstraat
OOSTENDE : 21, H. Baelskaai
NIEUWPOORT : 18, Hoogstraat



REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAL, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

Net VISSERIJBLAD

REDACIE EN BEHEER :
St Jorisstraat, 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.B. 41.89.87

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

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND 200 F.
Zes maanden : 100 F.
Drie maanden : 50 F.

BUITENLAND, 1 jaar : 250 F.
Nederland, 1 jr : 15 Gld of 200 Fr.
Belgisch Kongo, 1 jaar : 200 Fr.

IN VIJFTIEN JAAR TE VERWEZELIJKEN

DE EUROMARKT

HET is met een paar weken vertraging dat in deze rubriek het nieuwe jaar ingezet wordt en ik zou moeten beginnen — om in de lijn van de jongste evoluties te blijven — met alle belangstellende lezers een voorspoedige Europese Gemeenschappelijke Markt te wensen.

Inderdaad, sinds 1 januari zijn we een nieuw ontwikkelingsstadium in de internationale betrekkingen ingetreden en komen we in het tweede tijdperk van internationale ruimten.

De eerste ruimte die we gekend hebben, de Benelux, is er een geweest van treurige ervaringen voor het visserijbedrijf en van moeites en miseries voor andere bedrijven in ons land.

De zeevisserij was tamelijk onverschillig toen, begin 1949 met de Benelux-verwezenlijkingen een aanvang werd gemaakt. Men meende dat het nooit zover kon komen, dat de regering van ons land de eigen visserij niet zou slachtofferen. Maar het kwaad was al gebeurd vooraleer men er zich goed van bewust werd en, ondanks het feit dat iedereen inzag dat er voor de kust- en middenslagvisserij niets goeds te bekomen werd, kon men de voorziene evolutie slechts gedurende een zestal jaren tegenhouden.

Nu we in volle visserij-Benelux staan, ervaren we maar al te goed hoe we op een onverantwoorde manier vogelvrij verklaard werden.

—0—

DEZE ervaring is een kostelijke les geweest voor ons bedrijf nu we met de Euromarkt bedacht zijn geworden.

Er werden, sinds de laatste oorlog, reeds verscheidene internationale organismen opgericht in Europees verband. De ene wat vruchtbaarder dan de andere en dank zij sommige ervaringen, zijn onze regeerders wat voorzichtiger geworden. De kolenkrisis die onder meer een gevolg is van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, is een les geweest.

Waar het gaat om grote bedrijven : Kolen, Staal, bedenkt men zich tweemaal vooraleer nieuwe avonturen tegemoet te gaan.

Er zijn politiekers die een loopbaan — of een «zalig uiteinde» zoeken in een of ander internationaal — vet betaald en niet belast — organisme. Dat is een der redenen van het oprichten van de zo talrijke internationale organen.

Maar dat strookt verder weer niet meer met de sociale politiek in ons land die zodanig vooruitstrevend is, dat we alle andere landen voorbijstreven, ook die landen waar we straks mee in rechtstreekse concurrentie zullen zijn op een verruimde afzetmarkt.

—0—

WAS er een belangrijke hinderpaal aan de Benelux-unie, hinderpaal die nochtans over het hoofd gezien werd, dan was het die van de verschillen in kostprijzen, lonen en levensstandaard tussen België en Nederland.

Dat zou wel naar elkaar groeien, suste men. Maar het is gebleken dat deze posten in Nederland wel traag — dank zij de regeringsrem — opschoten, maar dat bij ons dezelfde posten steeds vooruit bleven

lopen. Zodat we na 10 jaar nog altijd staan met verschillen die wel het vrijgegeven verkeer niet meer hinderen, maar de ontwikkeling en de vooruitgang van onze Belgische nijverheden in de weg staan.

—0—

DAN komen we met een moeilijker vraagstuk : de Europese Gemeenschappelijke Markt, waar het gaat om gelijkaardige principes, maar deze keer tussen vijf landen.

Hoe het in Italië precies gaat, kan ik moeilijk zeggen. Maar wat we wel weten is dat de verschillen en de sociale politiek tussen de vier andere landen : West-Duitsland, Frankrijk, Nederland en ons land nog aanzienlijk zijn.

Men kan nu op papier alle mogelijke schemas zetten, men kan prachtige principes langs pers en radio uiteenleggen. Het zijn allemaal mooie dingen.

Wat echter minder mooi is, is dat de mensen van die vijf landen moeten kunnen blijven leven en hun brood verdienen in omstandigheden die minstens even gunstig zullen zijn dan vóór de verruiming der markten.

Het kan nu ook wel zijn dat na vijftien jaar, als alles verwezenlijkt is, de toestanden heel wat gunstiger zullen zijn dan die welke we verleden jaar gekend hebben.

Maar het is tussen 1 januari 1959 en 1 januari 1974 dat er moet vermeden worden dat een of andere nijverheid, die leefbaar is, door de onverwachte druk uit andere landen, verdwijnt vooraleer die gunstige toestand er is.

—0—

NU hebben de twee landen die op visserijgebied wel het meest bevoordeligd zijn : Nederland en Duitsland, wel schrik de een van de ander over bepaalde produkten. Maar de twee landen die het meest te vrezen hebben : Frankrijk en België zullen het kind van de rekening worden zo er van nu af aan niet gewaakt wordt over de evolutie die deze internationale gebeurtenis zal veroorzaken en de nadelige gevolgen die ze kan hebben op de eigen nijverheid, zo in het algemeen als voor bepaalde kategoriën visserijen in het bijzonder.

Dat de visserij gelegenheid krijgt zijn woordje mee te praten in het concert der groten, al is het slechts een stukje begeleiding op de piccolo-fluit, is al van grote betekenis, en deze mogelijkheid mogen we zeker niet uit de handen laten vallen.

Dat we verder geassocieerd zijn met drie landen waar de visserij wel iets te zeggen heeft, is van even grote betekenis.

Zodat we met gerust gemoed al onze bedrijfsmensen dit jaar een voorspoedige Euromarkt mogen toewensen, want op 1 december moeten de voorstellen van de visserij binnen zijn en we kunnen nu reeds onze mensen uit het bedrijf verzekeren dat er hard gewerkt wordt aan de opstelling van ernstige plannen om de visserijen van de vier landen toe te laten naast elkaar te blijven leven, zich te ontwikkelen waar het nodig is en tenslotte samen van de reusachtige koek te bijten, elk zijn stuk en elk zijn deel zoals het in een deftige familie hoort, die de grote gemeenschap der visverbruikers van zes landen zal vormen.

J. H. K.



Stierman Lèeze en zijn paarden

(Vervolg van vorige week)

Kom ik binnen met een slechte vangst : ge moest maar een Bolnes geplaatst hebben. Slaat de prijs van de mazout op : had ge nu maar uw Bolnes gehad. Heb ik een hapering aan mijn oude motor : met een Bolnes zoudt ge dat niet tegenkomen hebben.

« Is proces a sof ze er procenten op heeft... »

Op zekeren dag kom ik Mijnheer Zwart tegen langs de kaai te Oostende. Ge kent hem wel? Die lange Hollander die de belgische vissers uit de nood helpt als ze te IJmuiden moeten varen. Ik ben daar ook een paar keren geholpen geweest en daarom ga ik een hand geven en eens goeden dag zeggen aan Mijnheer Zwart.

Als we een beetje gekapt hebben over de visserij bij ons en te IJmuiden, vraag ik zo langs mijn neus weg of Mijnheer Zwart ooit iets kent over de Bolnes motoren waar ze de laatste tijd zo over spreken in België. Mijnheer Zwart zal immers wel weten wat voor goede dingen er allemaal in zijn land te verkrijgen zijn : sigaren, druppels, schepen en motoren. Hij is ten andere zelf reder zodat ge niet missen kunt hem te vragen wat hij er over denkt.

« Nou, zegt Mijnheer Zwart, dat is nu juist een vraag die ik gemakkelijk kan beantwoorden, ik ben namelijk vertegenwoordiger van die Bolnes motor voor België en Nederland. Tot mijn grote spijt heb ik nu niet veel tijd, maar h'er hebt ge een paar boekjes over de Bolnes motor, neem die mee naar huis, lees ze een keer aandachtig en ik kom dan eens bij u binnen om verder te spreken. »

Terloops vertelde Mijnheer Zwart dat Bolnes voor het ogenblik flink vooruitgaat in de visserij : 45 hollandse schepen hebben al een Bolnesmotor en reeds 5 belgen, en er komen voortdurend nieuwe bestellingen bij.

Bolnes is geen nieuwe fabriek, jaren geleden bouwden ze stoommachines. Later zijn ze overgeschakeld op dieselmotoren en sedert enkele jaren hebben ze een speciale dieselmotor gebouwd voor de scheepvaart, die bijzonder goed is voor de visserij. En als er op korte tijd zoveel schepen gebouwd werden met een Bolnesmotor, dan wil dat vooral zeggen dat die mensen, en met reden, betrouwen hebben in deze motor.

Als ik thuis kom met die boekjes die van Mijnheer Zwart gekregen heb, bekijkt Euphrasie mij met verwondering: « Gaat ge nu beginnen liefderomans lezen op uwen ouden dag », vraagt ze.

« Euphrasie », is mijn antwoord, « t is geen liefderoman en t is er toch een. Ga beginnen studeren en mijn herte verliezen aan een nieuwe soort motor. »

Ze moest natuurlijk dat boek zelf eerst zien, gelijk op dat ze me niet vertrouwt. « Wat zijn dat allemaal voor rare prentjes die in dat boekje staan », vraagt ze, « daar kan geen christen mens aan uit- »

Cijfers en getallen en lijntjes

« Luistert wat haar interesseerde waren de fotos die er in stonden en dan zegt ze almeteens : « dat is een schone vent hier op die fotos. »

« Als het maar is om naar de mannen te kijken die in dat boekje staan », zeg ik, « geef het maar terug, ge zult er niet veel uit leren. »

« Ge zult jaloers eh », zegt ze. Maar ze geeft het toch weer, « t is niets voor mij ». Daarop zeg ik : « ge hebt het nog maar half gezien en het interesseert U niet meer. Luistert goed, t gaat over de Bolnes motor, hoe dat hij gemaakt wordt, hoe dat hij werkt en hoe dat hij geruikt wordt. »

« Kunt ge dat niet eerder zeggen », zegt ze, « geef het maar terug dat ik eens op mijn gemak kan kijken. »

We hebben het samen uitgelezen en uitgekeken en ik heb Euphrasie les moeten geven over motoren en over plannen en tekeningen. En als ik na een paar uur met handen en voeten uitgelegd heb hoe een dieselmotor werkt en wat die lijntjes en cijfers betekenen, zegt ze dan met het onschuldigste gezicht ter wereld : « en hoe weet die motor dat hij het alzo moet doen en niet anders? » ? ? ?

Wat moet ge daarop antwoorden? Verleden week gingen we samen naar stad, ze blijft opeens staan voor een winkel met behangpapier, ze weet wel waar ze van dat modern papier verkopen voor aan de muur te hangen, met veel kronkels en lijnen op.

« Kijk », Stierman, zegt ze « dat papiertje daar, dat bleekblauw-groen, dat is precies een Bolnes motor. Als gij een Bolnes in uw schip zet, moet ik zulk papier in mijn salle à manger hebben, dan zal ik nog eens zoveel aan U denken. »

Gelukkig is de grote kus al lang voorbij en zal ze wachten tot toekomstig jaar om papier te laten plakken en had ik thuis tijd genoeg om die boekjes over Bolnes te lezen en te bestuderen, terwijl Euphrasie tussen het opzetten van de soep en het schillen van de patatten, over mijn schouder kwam meelesen en uitleg vragen.

Ze kan last ge vragen stellen en ik zit liefst alleen want dan kan ik op mijn gemak alles bestuderen en moet ik niet zoeken om een antwoord te vinden op al die dingen die ze me vraagt.

In dat boekje kunt ge bijvoorbeeld leren dat ge aan een Bolnes motor gemakkelijk kunt zien hoeveel paarden er in zitten. Ge moet maar de cilinders tellen. Elke cilinder is 50 pk, twee cilinders zijn dus 100 paarden en zoveel cilinders, zoveel maal 50 paarden men mag rekenen. De omwenteling is altijd dezelfde : 430 toeren per minuut en de keerkoppeling, met ingebouwde vertrager, wordt er bij geleverd zoals ge t maar hebben wilt.

(Zie vervolg blz. 5)

Oostendse Vismijnecho's

DE TOTALE AANVOER VAN VIS IN AUGUSTUS

* Zeer slechte maand augustus wat de visaanvoer betreft. Bijna alle soorten werden in kleinere hoeveelheden binnen gebracht terwijl soorten die meer aangevoerd werden lagere prijzen kregen. Zodoende was de totale opbrengst meer dan drie miljoen lager dan deze van augustus 1957. De aanvoer zelf daalde met 350 ton. Tenslotte werden volgende cijfers opgetekend : 3.732.878 kg voor een totale waarde van 29.984.294 F wat een gemiddelde prijs geeft van 9,71 F hetgeen wel wat meer is dan verleden jaar.

De aanvoer van bodemvis was nochtans groter en dit vooral dank zij een groter produktie van IJslandse kabeljauw. In totaal was de aanvoer van IJslandse soorten trouwens ook groter terwijl ook meer betaald werd voor deze vis. De aanvoer van IJsland kabeljauw steeg met 84 ton tot 196.745 kg. De prijs was spijtig genoeg heel wat lager tengevolge vooral van een te grote invoer waardoor nog 7,50 F per kg bekomen werd tegenover 11,52 F vorig jaar. Schelvis werd in ongeveer gelijke hoeveelheid binnengebracht en kreeg een ietwat hogere prijs. Benevens deze IJslandse soorten werd ook nog meer schol aangebracht terwijl echter een gevoelige daling was op te tekenen voor tarbot, wijting en koolvis. De andere soorten kwamen in ongeveer gelijke hoeveelheid binnen als in augustus '57. Prijsdaling van min of meer aanzienlijke aard werden geboekt voor tong, tarbot, schol en rog. De totale cijfers voor bodemvis waren tenslotte 2.769.634 kg voor 25.479.038 F of tegen 9,18 F per kg.

Pelagische vissoorten waren bijna niet te bespeuren aangezien in totaal slechts 130.946 kg van deze soorten werden aangevoerd, hetgeen een vermindering is van bijna 700.000 kg tegenover verleden jaar. Makreel was meer te verkrijgen dan haring want van deze laatste soort werden slechts 36.532 kg aangevoerd tegenover 636.322 kg vorig jaar. Het was dus wel zeer triestig met de zomer-haring.

Ook de schaal- en weekdieren aanvoer verminderde opnieuw, vooral deze van garnaal. Bovendien was ook de bekomen prijs voor garnaal veel lager (- 13 F). Het was nochtans volle seizoen en wereldtentoonstelling. Onze vissers hebben er zeker niets van gemerkt, in elk geval niet aan hun verdiensten die nooit zo laag waren.

DE GARNAALANVOER IN AUGUSTUS

In het algemeen was de maand augustus een maand te meer die achteruitgang betekende voor de opbrengsten van onze reders. Nochtans blijven de onkosten stijgen en is er nog steeds geen teken van leven uit Brussel.

* Voor de garnaalvissers was de maand december beter dan verleden jaar in die zin dat meer gevangen werd per schip, zodat de totale aanvoer groter was en de totale opbrengst eveneens hoger lag dan in december '57. Spijtig genoeg was echter hetgeen wat er het meest op aankomt, de opbrengst per schip, opnieuw enkele honderden franken lager, dit tengevolge van een merkelijke daling van de prijzen met meer dan 10 F. Nochtans was de aanvoer niet zo groot, vooral daar we die feestdagen hadden die de vraag ongetwijfeld hebben doen stijgen. Onze luxe-broeders zullen

ons wel weer voor geweest zijn zodat ons produkt eens te meer op de tweede plaats kwam. Waar is de tijd van de slogan « Koopt Belgisch ». Nu, de visserij-produkten zullen toen ook wel niet daarin begrepen geweest zijn. We kregen dus in totaal 44.382 kg garnaal die de totale som oprachten van 1.353.962 F, dus tegen een gemiddelde prijs van 30,50 F; waar vorig jaar nog 40,71 F betaald werd. Was de vangst toen 6 kg kleiner (47 - 53) dan bleef de opbrengst dit jaar een heel stuk onder deze van verleden jaar december toen per schip 1913 F bereikt werd terwijl nu 1645 F. Er moet bovendien opgemerkt worden dat het ook aan het volledig wegblijven van de sprot te wijten is dat er meer garnaal werd gevangen, want nog niet de helft van de sprotvissers van andere jaren deden er dit jaar aan mede.

De jaarcijfers geven een nog ontmoedigender beeld, vooral deze van de opbrengsten en de prijzen. Inderdaad, niettegenstaande een nieuwe vermindering van meer dan 200.000 kg garnaal was de prijs niet eens gelijk maar zelfs gemiddeld 17,25 F lager dan vorig jaar. Dit maakt dat de totale opbrengst een vermindering geeft van 23.373.000 F. Dit kan nogal wat betekenen voor onze kleine kustvissers. Weliswaar waren er bij de 4000 vangsten minder dan vorig jaar maar dit belette niet dat de gemiddelde opbrengst van 2.852 F naar 1.865 F daalde. Als het nu nog geen tijd is om iets te doen wanneer zal het dan het gepaste ogenblik worden waarop onze hoge beschermers uit Brussel eens iets zullen «doen» voor de kustvissers en het niet langer bij prietpraat houden. Men denkt er waarschijnlijk aan het spreekwoord : « veel beloven, weinig geven... »

WAT BRACHT ONS DEZE WEEK IN DE MIJN ?

* Van de veertien schepen die op de maandagmarkt hun vangst verkochten kwamen er zes uit de Noordzee. Het moet dan ook niet meer aangetoond dat er hoofdzakelijk ronde vis op de markt was, waardoor de aanvoer zeer eenzijdig was. Er waren 3.600 bennen vis op de markt en hiervan waren er al 3.200 bennen van deze soorten. Toch bleven ook hier de prijzen hoog en kreeg kabeljauw tot 1,100 F de ben. Er is immers niet veel meer te verwachten en bovendien moet er maar een IJslander komen verkopen in gans de week. We hebben dan ook vandaag waarschijnlijk nog de minst dure markt gehad van de ganse week. Ook van de invoer moet niet veel verwacht worden want ook voor de andere vissers is het slecht weer en valt er weinig te vissen. Vooral roggen en platvis zullen we niet veel zien terwijl ook tongen schaars aangevoerd zullen worden, hetgeen trouwens ook vandaag het geval was. De Noordzee en de Noup Head waren de enige gronden van waar grotere vangsten konden binnengebracht worden. Het waren dan ook deze schepen die het er best van af brachten en schitterende opbrengsten lukten. De 0,88 kreeg voor 610 bennen een opbrengst op te tekenen van 403.420 F. De Noordzeeschepen deden het al even goed want hier schommelden de cijfers van 247.730 naar 333.800 F, dit voor de 425 en de 0,231. Alle vis was zeer duur met speciale vermindering voor kabeljauw, gullen, koolvis wijting en totten.

(Zie vervolg blz. 5)

ZITDAG te Zeebrugge van de heer Vandenberghe : elke donderdag van 16 tot 17.30 u.

V.B.Z. zitdag te Nieuwpoort op zaterdag 14 februari van 15 tot 17 uur in de vismijn.



KAKELLEN
KAN IEDEREEN
DOCH
EIEREN LAGGEN.
DAT IS WAT ANDERS

Een nieuw schandaal voor de levering van Gasoïl aan de Maalboten

Met de centen van de Lastenbetalers

Ieder jaar wordt een soumissionne uitgeschreven om te bepalen welke maatschappij de mazout zal mogen leveren aan de maalboten en de loodsdiensten.

Zoals ieder weldenkend mens aanneemt, is het de laagste inschrijver die de leveringen toegewezen wordt. Gewoonlijk, maar... niet altijd! Voor het jaar 1959 gaf de soumissionne a.s. laagste inschrijvers :

Firma X : 1.671 F per 1.000 kg gasolie.

Firma Esso : 1.788 F per 1.000 kg gasolie.

Men mag niet uit het oog verliezen dat het hier gaat om een te leveren hoeveelheid van 18 tot 20 MILJOEN kg per jaar!

Nu zal iedereen normaal vinden dat de firma X, laagste inschrijver, aangeduid wordt als leverancier voor het jaar 1959. Mis : het is de firma Esso, die zal leveren. Door allerlei invloeden, familierelaties en andere, werd zodanig gemaneuvreerd, dat het ministerie niet wil profiteren van de voordeligste prijs, maar als gevolg van een vriendjespolitiek niet minder dan plus minus TWEE MILJOEN frank te veel! zal uitgeven voor de aankopen van Gasolie gedurende het jaar 1959!

Twee miljoen frank, die komen uit de zak van Jan en alleman. Een gewone mens staat daarbij verstomd, maar zal zich niet meer verwonderen dat de staat met deficit werkt. Moest een handelaar aldus zijn zaken beredderen, hij was al lang failliet verklaard.

LE DESSOUS DES CARTES

Wek is echter de ondergrond van gans deze aangelegenheid? Het is heel eenvoudig. De firma Esso behoort tot de trust van de mazoutmaatschappijen. Deze trust, een coördinerend lichaam, stelt de officiële verkoopprijzen vast van Gasolie, benzine, fuel en andere brandstoffen. A's het deze heren, die in feite slechts de vertegenwoordigers zijn van hun Amerikaanse hoofdhuisen, behaagt wordt van heden op morgen naar willekeur een verhoging of verlaging, maar liefst een verhoging gedeceerd op de prijzen der brandstoffen. Nu wil het ongeluk dat de firma X NIET tot deze trust behoort en door de grote maatschappijen beschouwd wordt als een indringer, die zo rap mogelijk moet van kant gebracht worden!

Want, zo a's iedere eerlijke handelaar, stelt de firma X zich tevreden met een redelijke winst, en buigt niet voor de heren van de trust, die naar willekeur beschikken over iedereens portemonnaie.

Daarom is het dat deze buitenstaander moet gesaboteerd worden, en daarom wordt het geld weggesmeten, het geld van de gewone burger. Ook in het ministerie, dat zich specialiseert in het kelderen van de visserij (zie Beneux) schijnen zekere mensen te zitten, die zekere belangen hebben in de machtige petroleummaatschappijen.

Meer mag niet gezegd worden : de rest kan men zich indenken ! !

Het voorwendsel in het schrijven van de minister aangehaald is : deze Gasolie komt uit het Buitenland. De andere van ESSO wordt in België gezuiverd en daardoor worden Belgische werklieden te werk gesteld.

Een vraag aan de minister? Hoeveel werklieden gebruikt Esso per jaar om 20 miljoen liter Gasolie te verhandelen?

Hoeveel werklieden konden anderszits te werk gesteld worden om

de firma X te laten leveren?

En welk profijt ontsnapt aan de kleine visserij-reders die daarmee de prijzen van mazout door hen betaald van 15 centiemmen per liter goedkoper zouden gehad hebben?

Wij hopen dat een vo'ksvertegenwoordiger de moed zal hebben uitleg te vragen omdat de aangehaalde redenen geen steek houden, twee miljoen frank weg gegooid worden uit de Staatskas en andere Belgen beroofd worden van een rechtmatige vermindering van onkosten, die de visserij op dit ogenblik best kon gebruiken.

Wij zijn benieuwd wat de bevoegde minister als verontschuldiging zal inbrengen!

Naar het schijnt heeft de liberale minister van Economische Zaken die beslissing doen nemen, tegen het advies van de verantwoordelijke ambtenaars van het Zeewezen.

We begrijpen echter niet hoe de minister van Verkeerswezen zich aan dit maneuver van de ambtenaars van Economische Zaken heeft laten vangen ! !

De Redactie.

Om en op de kaai te Nieuwpoort

De werken tot het bouwen van een nieuwe kielbank zijn praktisch gedaan. Deze werken werden uitgevoerd met de oorlogsschade doch werden enigszins gewijzigd. De huidige kielbank werd 0,80 m lager gebouwd dan de vorige. Dit biedt het voordeel dat de schepen met groter diepgang er eveneens zullen kunnen op geplaatst worden, om allerlei kleine herstellingen te laten uitvoeren, daar waar deze vaartuigen vroeger verplicht waren telkens op de Ku'isbank te liggen; waar steeds diende rekening gehouden te worden met de op en afgaande tij. Het vraagstuk van de slipway kwam deze week opnieuw ter sprake toen in bevoegde kringen de militaire slipway behandeld werd.

De Nieuwpoortse vissersvloot die nog steeds aangewezen is om in beurtwisseling op de slipway te gaan

te Oostende, heeft dergelijke installatie dringend nodig in eigen middelen. Deze noodkreet van onze vissers klinkt des te scherper als men weet dat onlangs in de havengul een slipway gebouwd werd ten behoeve van de Zeemacht en die ruim 1.800.000 F heeft gekost, en thans vastgesteld wordt dat deze onbruikbaar is.

Uit bevoegde bron wordt medegedeeld dat de militaire slipway nog niet gebruikt werd, en nooit in gebruik zal kunnen genomen worden om de eenvoudige reden dat het spoor waarop de brug loopt reeds gedeeltelijk onder het havenslib ligt. Een slipway voor de vissersvloot die zeker geen zulk hoog bedrag zou kosten zou anderszijds voordelen bieden voor onze vissers — en tevens een bron worden van arbeidsmogelijkheden. — N.

HOOGWATER-BOEKJES VOOR DE KUST IN 1959

Het Hoogwaterboekje met de getijtafels van hoog- en laagwater te Oostende en aan de Kust, is verkrijgbaar in alle winkels en bij alle dagbladverkopers van de kust.

Het is uitgegeven door ons blad, St Jorisstraat 18, Oostende, waar meerdere exemplaren verkrijgbaar zijn.

De prijs is vastgesteld op 7 F per stuk, bedrag dat gestort kan worden op PCR nummer 41.89.87 van Het Nieuwsblad van de Kust, Oostende. Deze Hoogwaterboekjes zijn ook verkrijgbaar in Hand in Hand Oostende en Zeebrugge en bij OVA Vismijn Oostende.

OP ZOEK NAAR VIS OP VERBODEN GRONDEN

De laatste maanden is het herhaaldelijk voorgekomen dat vreemde vissersvaartuigen door de Ierse kustwacht opgeleid werden voor het vissen binnen de Ierse territoriale wateren.

Uit Waterford komt thans het bericht dat vorige week door een Iers korvet twee Franse en een Duitse treiler werden opgebracht.

De Franse treilers zijn de «Baron Buckaillie» en de «Lafayette» uit Boulogne. Uit Bremerhaven werd de «Andreas Gayk» binnengebracht. De opsleping gebeurde vorige vrijdag. Het proces heeft op dinsdag 13 januari plaats gehad.

Het Kerst- en Nieuwjaarsfeest der Loodsdiensten

Door de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood werd zoa's vorig jaar aan de bemanningsleden van de licht- en loodsboten op zee een Kerstgeschenk aangeboden.

Thans zond Directeur Ct Timmermans namens de personeelsleden een schrijven waarin zij hun dank betuigen voor de bezorgdheid die Hulp in Nood heeft gehad voor onze leden, gebaar dat door allen ten eerste op prijs werd gesteld.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam dinsdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van de h. Vander Cruyssen. De heer Pluyms vervulde het ambt van rijkskommissaris.

De Raad benadeelde twee nieuwe zaken en de rijkskommissaris sprak zijn rekwestorium uit.

Eerst kwam de aanvaring tussen de O.177 «mijn Droom» en O.126 «Mascotte» aan de beurt. Deze aanvaring deed zich voor op 29 september 1958 op korte afstand van de haven van Oostende.

Schipper Barbaix Petrus, O. 177, verscheen als betrokkene. Na de ondervraging komt de Raad tot de conclusie dat Barbaix de aanvaring kon vermeden hebben door, bij het vaststellen van zijn roerdefekt, onmiddellijk achteruit te slaan en te stoppen. De rijkskommissaris pleit in die zin en vraagt een schorsing van twee dagen.

Inzake de stranding van Z.226 «Artevelde» in de haven van Zeebrugge wordt scipper Verminck Albert aan een streng onderhoor onderworpen.

De aanvaring gebeurde op 17 september 1958 toen de Z.226 naar Oostende liep om zich klaar te maken voor de visserij. Schipper Verminck stuurde een onvoorzichtige koers en kwam aldus op de Oostbank terecht. Tijdens de nacht kon hij op eigen kracht weer vlot komen.

De rijkskommissaris is van oordeel dat de scipper te weinig aandacht heeft gegeven aan de richtingslijn en aldus niet kan vrijgepleit worden van een beroepstout. Hij vraagt tenslotte ook hier een schorsing van 2 dagen.

De Raad zal in beide gevallen op 27 januari uitspraak doen.

SCHOTS SCHIP GEZONKEN

**ZEVENTIEN BEMANNINGS-
LEDEN DOOR BELGISCH
VAARTUIG OPGEPIKT
Vermoedelijk drie vissers
veronoken**

Tijdens een storm heeft een reusachtige golf vorige week, vrijdagmorgen het 274 ton metende Schotse overheids-visserijprotektie vaartuij «Freya» doen kapseizen. Het schip zonk anderhalve kilometer van de noordoostkust van Schotland.

Zeventien leden van de twintig koppen tellende bemanning zijn door de Belgische diepzeetreiler O. 269 «St.-Jan-Berchmans» van reder Karel Louis Walraeve uit een rubberboot «Elliot» opgepikt. De overige drie zijn hoogstwaarschijnlijk verdronken. De reddingsboot van Wich heeft tevergeefs naar hen gezocht.

Het Belgisch schip de O.269, zette koers naar Cromarty Firth, een dertig kilometer ten noordoosten van Invenaes, waar deze drenkelingen veilig aan wal werden gebracht.

Gered door een Elliot-vlot

Op maandag 8 december liep het Engelse vissersvaartuig «Georges Hastie» op een zandbank bij de Deense kust, 14 mijlen van het eiland Amrun.

Niettegenstaande alle pompen in werking gesteld werden, liep het schip vol water en stond tegen 's avonds gans de machinekamer onder. In vliegende storm, windkracht 10, striemende regen en volledige duisternis werd het bevel gegeven het schip te verlaten.

Een ELLIOT-reddingsvlot «Drifter» 12 man werd uitgesmeten en de bemanning, 7 man sterk, klom hiervan aan boord.

Gedurende 16 uren zat de beman-

ning, beschermd tegen koude en regen aan boord van het vlot. Tweemaal werd gevreesd dat het vlot zou omkantelen, wat echter belet werd door het zecanker en de waterzakken die onderaan ieder Elliot-vlot bevestigd zijn.

Lichtpijlen werden afgeschoten, welke vanop de wal opgemerkt werden. Aldus stak de reddingsboot van Amrun in zee, en nam de bemanning aan boord.

Opnieuw hadden 7 man hun leven danken aan het gebruik van een Elliot-reddingsvlot. Alleen in Engeland, hebben tot nu toe reeds 90 man hun leven hieraan te danken.

GAAT ONZE EXPORTHANDEL FAILLIET ?

Een groothandelaar schrijft ons: Een paar jaar na de oorlog gingen voor ons volgende afzetgebieden verloren, welke voor de oorlog regelmatige afnemers waren.

- 1) Zwitserland.
- 2) Italië.
- 3) Frankrijk (gedeeltelijk).

Deze landen verloren wij :

a) Door onregelmatige aanvoeren en grote prijsverschillen: Daardoor kunnen ze niet vast meer op ons rekenen, voor hun visleveringen, wat een koude atmosfeer van wantrouwen scheidt. In Holland daarentegen zijn de aanvoeren regelmatig en zijn de prijsverschillen geringer.

b) Het ontbreken van sommige vissoorten. (Zoals bv. Mooie Meid, Pietermannen).

c) Het gemis aan aanvoeren op zaterdag... Deze landen willen op zaterdag bediend worden. Zelden kunnen wij hen iets 's zaterdags aanbieden. Het gemis van vis op de zaterdag welke bij voorkeur een Export-dag is doet zich ook nog op andere terreinen gevoelen. (Engeland). In Nederland wordt op zaterdag gewoonlijk veel vis aangevoerd. Voornamelijk de schepen met tong en schol houden er aan op zaterdag te markten.

Onze eerste aanvoerdag is de maandag. Tegen dat wij moeten verkopen zit alles reeds vol van de Hollanders, die dan ook de beste prijzen krijgen (Ik denk hierbij hoofdzakelijk aan Engeland en Frankrijk).

Daarbij komt nog dat de Hollanders gewoonlijk betere kwaliteit vis aanvoeren (Tong bv.) hetgeen ons maar al te dikwijls door onze Franse afnemers verweten wordt.

Voeg daarbij nog dat het ontbreken van ijle haring onze beste klant «DE DUITSE HARINGINDUSTRIE» verjaagt, en U zult bemerken, dat wij door het verliezen van al deze buurlanden regelrecht naar het failliet van onze exporthandel gaan, waarvoor onze voorgangers zich afgesloofd hebben.

Moeten wij dit oogluikend laten gebeuren. Kan er hierin door betere samenwerking en verstandhouding tussen reder en groothandelaar geen verbetering komen ?

N. D. R. : Zou onze schrijver ons kunnen melden op welke wijze hij die samenwerking en verstandhouding wenst te zien tot stand komen.

Dit is zeer belangrijk de geestesgesteldheid in beide kampen kenend.

VOOR DE
FEESTDAGEN

DE HOGE GISTING

«SPECIALE

CAP-ALE»

MERCHTEM

en

«TRAPPIST
BERNARDYNE»

ABDY

BORNEM

Onovertroffen
smaak !

Verhoogt
de stemming !

7585N-2030V-540W

Oostendse

vissersboot

aan de ketting

in Ierland

De Oostendse treiler «Jules Deny» werd dinsdag voor de kust van Zuid-Wexford, in de baai van Ballystage, door de Ierse marinekorvet «Cliona» onder beschuldiging van vissen in de Ierse territoriale wateren, aan de ketting gelegd.

Een groep Ieren ging aan boord en voerde de treiler de rivier Suir op tot Waterford, waar de Belgische schipper waarschijnlijk voor de rechtbank zal verschijnen.

Belg. Ned. Visserij Almanak voor 1959

Op 15 december verscheen de Belgische-Nederlandse Visserij Almanak voor 1959. Dit boekwerk omvat dit jaar meer dan 800 bladzijden en is in Belgische en Nederlandse visserijmiddens een onmisbare gids.

Elk jaar wordt deze uitgave totaal uitverkocht. Hij is verkrijgbaar mits storting van het bedrag van 180 F en 6 F voor verzendingskosten op PCR 4189.87 van S. Bollinne, St Jorisstraat 18, Oostende.

WAAR VERDER VERKRIJGBAAR ?

Hulp in Nood, H. Baelskaai 27, Oostende.

Hand in Hand, H. Baelskaai 27, Oostende.

Hand in Hand, Bestuursgebouw Vismijn Zeebrugge.

OVA, Vismijn Oostende.

Frans Timmerman, Kaai, Nieuwpoort.

IN NEDERLAND

Fa H. Zwart, verdeler, IJmuiden

Fa Erasmus, Breskens

Fa Van Beelen, IJmuiden

IJmuider Stores, IJmuiden

Agentuur en Handelmij, Trawlerkade, IJmuiden

Handelsvereniging «IJmuiden», Roodenberg en Zn,

2e Havenstraat, IJmuiden

Fa Dirk Plug, Trawlerkade 42, IJmuiden

IJmuider Stores, Scheveningen

Boekhandel Nautilus, 62, Dr Lelykade, Scheveningen

Van der Toorn, 192, Dr Lelykade, Scheveningen

Fa de Jong, 1, Tijmstraat, Katwijk-aan-Zee

OOSTENDSE VISMIJNECHO'S

(Vervolg van blz. 2)

* Voor de Witte Bankers was er heel wat minder op te rapen. Niet dat hier een slechte markt was maar omdat de vangsten te klein waren. Zo bv. van de O.200 die 30 bennen vis en 500 kg loste maar hiervoor toch nog 60.000 F besomde. De hoogste opbrengst was deze van de O.262 die 94.180 F opbracht. Ook de Westvangsten waren zeer klein. Er kon immers bijna niet gevist worden en daarenboven was men nog maar een paar dagen weg. De opbrengsten varieerden van 19.730 naar 27.580 F.

* Met de haring is het ver afgelopen voor dit jaar. De haringschepen die verschillende dagen wegens het slechte weder in Franse havens binnenliepen komen om zo te zeggen druppelsgewijze terug binnen met vangsten die bijna het vernoemen niet waard zijn. Zo werd in een ganse week 3.725 kg haring verkocht, hetgeen de vangst was van 4 koppels zodat men tot 465 kg per schip komt. Dit zal ook wel enig in de geschiedenis zijn. De prijs was zeer goed maar was geen invloed om lonende vangsten te geven dewelke per schip 4 982 F bedroegen. De meeste reders hebben er dan ook hun buik van vol en leggen het stil voor dit jaar.

* Twee keer sprot deze week waarvan een zo te zeggen wonderbare sprotvangst van meer dan 9.000 kg. De andere vangsten waren verder zeer klein en bleven een straat onder voornoemd cijfer (ongeveer 280 kg). Het is dan ook dank aan de grote vangst dat een mooi gemiddelde bereikt werd, wat nochtans een totaal vals beeld geeft van de ware toestand. De beide Zeebruggenars besommen samen immers 55.332 F, terwijl de totale opbrengst 84.168 F bedraagt. De prijs was dinsdag best en de maandag veel te laag in verhouding naar de aanvoer. Sedert 7

januari werd niet meer uitgevaren zodat ook deze maand zonder enige verdienste zal voorbijgaan.

* Nog minder vis dan op de opningsmarkt. Ook vandaag was het weer hoofdzakelijk ronde vis die op de markt gezet werd. Kabeljauw en schelvis waren nog duurder dan maandag. Tongen waren weer zeer schaars en eveneens duurder dan gisteren. Dit was trouwens het geval met de meeste andere soorten.

* De enige IJslander die deze week werd verwacht verkocht vandaag een vangst van ongeveer 1150 bennen vis. De waarde van de was niet zo groot als deze die de O.80 vorige week loste. De prijzen waren dan ook iets lager, hoewel nog steeds hoge prijzen betaald werden, waarbij kabeljauw tot 900 F de ben werd betaald en schelvis tot 1.200 F. Gulpen en kleine vis werden eveneens lonend verkocht zodat tenslotte 681.430 F werd besomd. De Noordzee opbrengsten waren eveneens renderend en schommelden van 166.000 naar 242.000 F.

Voor Uw MAZOUT
EEN ADRES

Coöperatieve

S.C.A.P.

Telefoon 729.51

Levering ten huize met kwantiteiten van minstens 1.000 liter.

7580N

STIERMAN LEEZE EN ZIJN PAARDEN

(Vervolg van blz. 2)

Terwijl ik zo zit te lezen, vraagt Euphrasie almeteens langys haar neus weg, «of ik het verschil ken tussen mijn eigen zelf en een Bolnes». «Ik zeg dat er geen verschil is omdat ge op alle twee kunt rekenen».

«Mis», zegt ze, «daarbij, op u kunt ge niet rekenen, vooral niet als ge in de drank zit». Daarop antwoordt ik «dat ik geen ander verschil zie». «Ehewel», zegt ze, «de Bolnes motor wordt gekoeld met zoet water en werkt daarmede heel goed, terwijl gij bier moet hebben om goed te kunnen werken».

«Ehewel, Euphrasie», zeg ik, «tussen u en de Bolnes motor bestaat er absoluut geen verschil: ge draait ook gans de dag uwen snater zonder dat hij verslijt. Maar bij de Bolnes hebt ge dat voordeel dat ge hem kunt stilleggen als ge hem niet nodig hebt. Anders, hoe regelmatig dat de motor draait, hoe beter dat hij is en dat is hetzelfde voor U en de andere vrouwen».

Er zijn anders heel wat nuttiger zaken te leren over de Bolnes motor. Bijvoorbeeld hoe deze motor juist werkt en waarom dat het een tweetakt en geen viertaktmotor is. Dat heeft ook zijn reden.

Een tweetaktmotor geeft iedere keer dat de zuiger van boven naar beneden gaat een duwtje bij op de krukas. Bij een viertaktmotor gebeurt dat maar om de overhandse maal. Een tweetakt is bijgevolg lichter en kleiner dan een viertakt en dat is zeker een groot voordeel, bijzonder aan boord van schepen.

In een tweetakt gaan de verbrande gassen er niet zo gemakkelijk uit om plaats te maken voor nieuwe en dan moet die vuiligheid er uit geolazen worden, dat is een moeilijkheid. Bolnes heeft daar een mouw weten aan te passen. In elke cilinder zitten twee zuigers: de een onder de andere en de onderste blaast bij de bovenste de verbrande mazout er uit. Ik kan dat allemaal zo niet uitleggen op een haal en draai, maar 't is simpel, ge moet er op peinzen, juist zoals Columbus toen hij zijn eerste ei legde.

Met die tweede zuiger hebt ge er dat dan bij dat de smeerolie niet vuil wordt en dat er geen aparte blazer nodig is voor het spoelen. De zuigers gaan rechter naar beneden en de sleet op de cilindermantel is veel minder.

(wordt vervolgd)

DE MERCATOR OP KRUISTOCHT

Vorige week donderdagvoormiddag vertrok ons fiere zeilschoolschip «Mercator» uit Antwerpen voor zijn 38e kruistocht.

Aan boord bevinden zich 54 kadetten en enkele matroos- en koksléerlingen.

Tijdens deze toch zal de Mercator volgende havens aandoen: Terneriffe, Trinidad, Colon en Nassau.

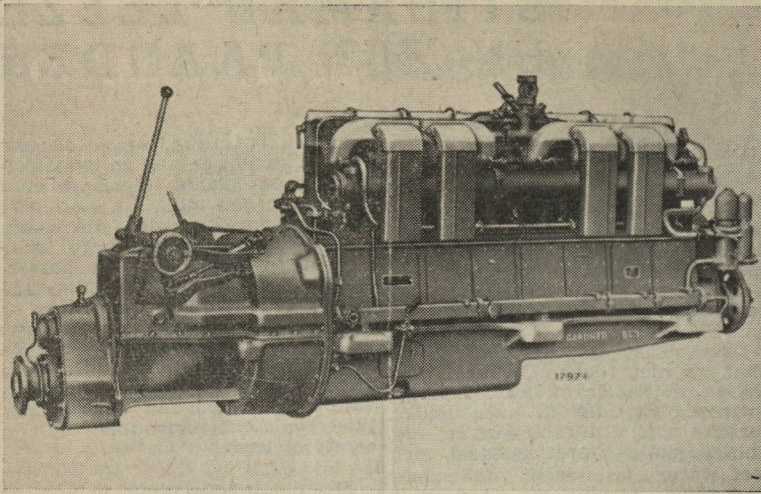
SPROTAANVOER — december 1957-1958

| DECEMBER 1957 | Vangsten | Aanvoer | Opbrengst | Min. | Max. | G. Pr. | G. kg. |
|---------------|----------|---------|-----------|------|------|--------|--------|
| | 368 | 178.978 | 803.298 | 1.83 | 7.43 | 4.48 | 486 |
| DECEMBER 1958 | 142 | 51.782 | 224.060 | 2.74 | 7.15 | 4.32 | 364 |

De aanvoer van sprot is in december 1958 veel geringer geweest dan in december 1957. Vandaar dat de armoede onder de kustvisserij nog veel groter is. Het kan niet weerlegd dat de vrije invoer en het stockeren van bevroren sprot veel nadeel berokkent aan de gemiddelde prijs die veel lager was dan vorig jaar, toen driemaal zoveel werd aangevoerd.

GARNAALAANVOER — december 1957-1958

| DECEMBER 1957 | Haven | Vangsten | Aanvoer | Opbrengst | Min. | Max. | G. pr. | G. kg. |
|------------------------|------------|----------|-----------|------------|-------|-------|--------|--------|
| | Oostende | 251 | 10.784 | 424.183 | 24,— | 78,— | 39,33 | 42 |
| | Zeebrugge | 170 | 9.344 | 375.352 | 24,— | 85,— | 40,17 | 54,— |
| | Nieuwpoort | 161 | 7.230 | 314.375 | 24,— | 71,— | 43,48 | 44 |
| | TOTAAL | 582 | 27.358 | 1.113.910 | 24,— | 85,— | 40,71 | 47 |
| DECEMBER 1958 | Oostende | 347 | 15.440 | 463.682 | 18,— | 64,— | 29,86 | 45 |
| | Zeebrugge | 252 | 18.276 | 583.886 | 18,— | 56,— | 31,94 | 72 |
| | Nieuwpoort | 224 | 10.666 | 306.394 | 13,50 | 54,— | 28,72 | 47 |
| | TOTAAL | 823 | 44.382 | 1.353.962 | 13,50 | 64,— | 30,50 | 53 |
| TOTAAL 12 MAANDEN 1957 | Oostende | 6.523 | 342.542 | 20.698.943 | 6,— | 100,— | 60,42 | 52 |
| | Zeebrugge | 6.869 | 527.753 | 20.193.603 | 4,— | 85,— | 38,26 | 76 |
| | Nieuwpoort | 2.812 | 133.904 | 5.329.699 | 11,— | 100,— | 39,80 | 47 |
| | TOTAAL | 16.204 | 1.004.199 | 46.222.245 | 4,— | 100,— | 46,02 | 61 |
| TOTAAL 12 MAANDEN 1958 | Oostende | 4.504 | 217.924 | 6.742.109 | 5,50 | 210,— | 30,93 | 48 |
| | Zeebrugge | 4.881 | 439.335 | 10.785.446 | 4,— | 107,— | 24,54 | 90 |
| | Nieuwpoort | 2.875 | 137.340 | 5.321.718 | 11,— | 88,— | 38,74 | 47 |
| | TOTAAL | 12.260 | 794.599 | 22.849.273 | 4,— | 210,— | 28,75 | 64 |



GARDNER

In de door Gardner geleverde motorkracht verkocht Gardner in 1957 bijna tweemaal zoveel motoren in de Engelse visserij als alle andere merken samen. Marine Motors, Verbindingsdok, Antwerpen. Tel. (03) 81.19.60 — Telex ANTW 488

Oostende

Marktoverzicht

Was er verleden week weinig vis op de markt dan was er deze week nog minder. Het slecht weer hield immers aan zodat op verschillende visgronden maar weinig kon gevestig worden. Van de verschillende visgronden werden dan ook maar kleine vangsten aangevoerd met uitzondering voor deze van de Noordzee. Het aantal vangsten was eveneens minder zodat tenslotte hoofdzakelijk ronde vis op de markt was aangevoerd van Noordzee, Noup Head en IJsland. Tongen, platvis en roggen waren zeer schaars. Het spreekt dan ook vanzelf dat weer zeer hoge prijzen genoteerd werden, en dit voor alle vissoorten, kabeljauw en gullen niet uitgesloten. De maandagmarkt was meest bevoorrad en daar werden ook de minst dure prijzen betaald (deze bleven evenwel nog hoog). Van alle visgronden en voor alle schepen werden dan ook lonende en vaak zeer mooie resultaten geboekt. Alleen maandag waren voor een paar Witte Bankers uitzonderingen te maken, dit wegens al te kleine vangsten. Ook van de West waren de vangsten zeer klein maar hier waren de reizen zeer kort (3 à 5 dagen). Rogsoorten wa-

ren woensdag peperduur, vooral de grote die tot 1250 F werden betaald. Waren de vangsten klein, de opbrengsten waren toch zeer goed.

In totaal verkochten 36 schepen hun vangst. De totale aanvoer bedroeg 8.755 bennen vis en ongeveer 10.000 kg tong.

Slechts een IJslander voor gans de week met 1150 bennen die zeer goed verkocht werden. Vooral schelvis en totten worden duur verkocht. Kabeljauw was goedkoper dan verleden week maar toch was de prijs nog zeer goed volgens de kwaliteit.

Drie vangsten van Noup Head brengen 1450 bennen vis op de markt waarvoor eveneens veel geld betaald wordt. Alhoewel veel kleine vis door deze schepen aangevoerd wordt worden toch lonende opbrengsten gelukt. De Noordzeeschepen waren vrij talrijk in verhouding tot deze van andere visgronden. Er worden van deze visgrond dan ook 3360 bennen vis aangevoerd, meestal van zeer goede kwaliteit gezien veel schepen een korte reis maakten. Het was ook de enige visgrond waarvan redelijk grote vangsten werden gebracht. Ook hier allemaal mooie resultaten. Weinig vis van 't Kanaal waarvan door 6 vaartuigen 825 bennen vis en 2.500 kg tong werden aangevoerd. Roggen waren gans de week duur en stegen in prijs van de maandag tot de Woensdag. Alhoewel de vangsten klein waren, werden hoge resultaten geboekt.

De kleinste vangsten werden door de Witte Bankers aangevoerd. Acht vaartuigen verkochten hun vangst en losten 440 bennen vis en 6100 kg tong. Tongen waren woensdag het duurst. Spijts de kleine vangsten toch verschillende lonende resultaten.

Vier vangsten van de Oost voorzagen de markt van 200 bennen vis en 1.400 kg tong. Ook hier mooie resultaten. Tenslotte verkochten 6 West-schepen nog 180 bennen vis aan zeer hoge prijzen en lukten hierdoor nog een goed reisje.

Zaterdag 10 januari 1959

NOUW

| | Tongen | | |
|-------|--------|----|--------|
| O.186 | 5 | 20 | 100 |
| | | | 17.000 |

Maandag 12 januari 1959

NOUW HEAD

| | | | | |
|------|----|-----|---|---------|
| O.88 | 16 | 620 | — | 403.420 |
|------|----|-----|---|---------|

MORAY

| | | | | |
|-------|----|-----|---|---------|
| Z.425 | 14 | 600 | — | 247.730 |
| O.231 | 15 | 600 | — | 333.800 |
| O.250 | 16 | 450 | — | 329.560 |
| O.286 | 9 | 440 | — | 234.090 |
| O.285 | 9 | 450 | — | 268.190 |

KANAAL

| | | | | |
|-------|----|-----|------|---------|
| Z.581 | 14 | 150 | 1000 | 172.270 |
|-------|----|-----|------|---------|

WITTE BANK

| | | | | |
|-------|----|----|-----|--------|
| O.289 | 15 | 60 | 800 | 90.020 |
| O.200 | 13 | 30 | 400 | 60.100 |
| O.246 | 14 | 50 | 600 | 85.220 |
| O.262 | 14 | 50 | 700 | 94.180 |

WEST

| | | | | |
|-------|---|----|---|--------|
| O.349 | 3 | 35 | — | 19.730 |
| O.185 | 3 | 25 | — | 27.580 |
| O.184 | 3 | 25 | — | 20.520 |

Zeer weinig vis met overwegend ronde Noordzeervis. De prijzen zijn zoals verwacht zeer hoog. Alle vaartuigen die een iet of wat redelijke vangst kunnen lossen, boeken dan ook lonende opbrengsten, vooral dan de Noordzeeschepen.

Dinsdag 13 januari 1959

IJSLAND

| | | | | |
|------|----|------|---|---------|
| O.81 | 21 | 1100 | — | 681.430 |
|------|----|------|---|---------|

NOUW HEAD

| | | | | |
|-------|----|-----|---|---------|
| O.242 | 10 | 350 | — | 272.270 |
|-------|----|-----|---|---------|

NOORDZEE

| | | | | |
|-------|----|-----|---|---------|
| O.335 | 11 | 400 | — | 214.610 |
| Z.212 | 10 | 270 | — | 166.190 |
| O.224 | 10 | 350 | — | 242.660 |

KANAAL

| | | | | |
|-------|----|----|-----|--------|
| Z.435 | 14 | 65 | 500 | 96.350 |
|-------|----|----|-----|--------|

| | 10-1-1959 | 12-1-1959 | 13-1-1959 | 14-1-1959 | 15-1-1959 |
|-----------------------------------|-----------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Tongen, grote — Sole, grosse | 71,40 | 44,40-57,80 | 40,80-57,80 | 38,—57,40 | 41,— |
| 3/4 tongen — 3/4 sole | | 59,40-65,80 | 61,80-65,40 | 58,—68,— | ..... |
| Bloktongen — Sole moyenne | | 63,40-66,— | 63,80-67,40 | 63,40-70,50 | ..... |
| Voor-kleine — Petite | | 63,60-66,— | 61,60-66,— | 64,—69,— | 53,— |
| Kleine tongen — Toute petite | 40,— | 51,80-53,20 | 50,40-51,60 | 49,80-53,— | ..... |
| Tarbot, grote — Turbot, gros | 43,70 | 48,—60,— | 42,—55,— | 51,—60,— | 48,— |
| Middel — Moyenne | | 33,—42,80 | 30,—38,— | 40,— | ..... |
| Kleine — Petite | | 25,—26,— | 23,20-26,— | ..... | ..... |
| Griet — Barbue | | | | | |
| Middel — Moyen | | | | | |
| Kleine — Petit | | | | | |
| Schol — Plie | 11,80 | 8,—11,40 | 7,40-12,— | 7,80-11,— | ..... |
| Grote iek — Grosse | 14,— | 12,—14,— | 14,—15,80 | 9,—16,— | ..... |
| Kleine iek — Petite | 14,60 | 15,20-16,— | 14,—18,80 | 13,—19,50 | ..... |
| Iek 3e slag — 3e sorte | 15,20 | 14,—16,80 | 17,—19,40 | 15,—20,— | ..... |
| Platjes — Toute petite | 11,40 | 10,40-12,40 | 11,60-13,40 | 12,40-13,60 | 11,— |
| Schelvis grote — Aiglefin, gros | | 10,—15,— | 16,—25,— | ..... | ..... |
| Middel — Moyen | | 17,—18,— | 14,60-21,— | ..... | ..... |
| Kleine — Petit | | 9,80-14,40 | 11,60-12,60 | 12,60-17,— | ..... |
| Heek, grote — Merlu, gros | | 26,—28,— | 30,—31,50 | 30,— | ..... |
| Middel — Moyen | | 16,—22,— | 19,— | 22,— | ..... |
| Kleine — Petit | | 7,80 | ..... | 8,—14,— | ..... |
| Rog — Raie | | 11,—19,50 | 11,80-23,— | 12,—25,— | ..... |
| Rode poon — Perlon | | | 19,— | 8,80 | ..... |
| Grauwe poon — Grondin | | | | 11,— | ..... |
| Kabeljauw — Cabillaud | 26,6— | 17,80-22,— | 17,40-24,80 | 14,50-20,— | 15,— |
| Gullen — Petit cabillaud | | 5,20-16,— | 6,80-19,— | 6,80-15,— | 7,40-10,— |
| Hozemondhamme — Baudroie | | 24,—29,— | 27,—33,20 | 28,—35,— | ..... |
| Wijting — Merlan | | 9,40-12,60 | 7,80-13,20 | 12,—14,40 | 7,20- 7,60 |
| Schar — Limande | | 13,— | ..... | ..... | ..... |
| Steenholk — Sole limande | | 11,40-27,— | 20,—22,— | 15,20 | ..... |
| Zeehaai — Aiguillat | | 7,50-11,30 | 8,30-10,60 | 6,80- 8,60 | ..... |
| Hondshaai — Roussette | | 8,30- 9,60 | 8,80-10,— | 6,80- 8,60 | ..... |
| Arend (Pieterman) — Gr. vive | | | | | |
| Makreel — Maquereau | | | | | |
| Horsmakreel — Saurel | | | | | |
| Engelse poon — Grondin rouge | | | 19,20 | 14,70-26,— | ..... |
| Keilrog — Raie radiée | | 15,—26,— | 26,— | 20,—32,20 | ..... |
| Zeekreeft — Langoustine | | | | | |
| Schaat — Flotte | | 19,40-24,— | 18,— | 20,—27,— | ..... |
| Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor. | | | | | |
| Lom — Brosme | | | | | |
| Kongeraal — Congre | | 4,— 6,— | 7,— | 5,80 | ..... |
| Leng — Lingue | | | 10,60 | ..... | ..... |
| Schartong — Cardine | | 10,40-18,— | 17,—18,— | 15,—17,— | ..... |
| Volle haring — Hareng | | | | | |
| IJle haring — Hareng guai | | 9,90 | ..... | ..... | ..... |
| Haringshaai — Latour | | 44,— | ..... | ..... | ..... |
| Steenholk — Tacaud | | 5,80- 7,20 | 6,80- 8,80 | 5,— 8,40 | ..... |
| Heilbot — Flétan | | 41,—48,— | 35,—50,— | 46,— | ..... |
| Koolvis — Colin | | 3,70-12,40 | 3,—12,60 | 3,50-11,50 | ..... |
| Steur — Esturgeon | | | | | |
| Zeewolf — Loup de Mer | | | | | |
| Pollak — Lieu jaune | | 9,40-14,60 | 13,80-16,40 | 12,—14,20 | ..... |
| Zonnevis — St Pierre | | | | | |
| Koningsvis | | | | 33,— | 31,— |
| Pilchard | | | | | |
| Hondstong — Plie cynoglosse | | 8,—16,50 | ..... | ..... | ..... |

De haringvisserij was ook voor Lowestoft een teleurstelling

Vele Oostendse visgroothandelaars en reders kennen sedert jaren de Belgische Consul in Engeland, de heer Harry Catchpole, die in Engelse visserij en vishandelsmiddelen een bevoegdheid was inzake haringvisserij.

We hadden een dezer dagen de gelegenheid met hem een onderhoud te hebben omtrent de haringvisserij in Engeland.

Daaromtrent gaf hij ons een kort overzicht waaruit bleek dat sedert de minieme prijzen voor de uitvoer van haring toegepast werd in Engeland, die uitvoer geweldig achteruit liep ten voordele van Holland.

De omvang van de aanvoer is echter geweldig geslonken. De haringvisserij wordt tengevolge van de industriële bevissing in het Noorden radicaal uitgeroeid.

Lowestoft en Yarmouth, twee haringvisserijhavens bij uitstek, zagen hun aanvoer van 250.000 crans in 1954, terugvallen op 110.000 crans in 1956 en 1957 per seizoen.

Voor 1958 zijn de aanvoeren tot 66.000 crans geslonken.

De officiële cijfers voor 1958 luiden :

Lowestoft : 26.000 crans. Waarde 200.000 £. Gemiddelde prijs per cran 155/-.

Yarmouth : 34.000 crans. Waarde 255.000 £. Gemiddelde prijs per cran 149/6-.

Het seizoen 1956/57 gaf als cijfers :

Lowestoft : 39.000 crans. Waarde 213.000£. Gemiddelde prijs per cran 109/6.

Yarmouth : 72.000 crans. Waarde 390.000 £. Gemiddelde prijs per cran 108/-.

Gedurende het haringseizoen 1958, hebben de twee havens samen 60.000 crans aangevoerd voor een waarde van 455.000 £. met een gemiddelde prijs van 152/- de cran en dit tegen 111.000 crans voor een waarde van 603.000 £ voor het seizoen 1957 met een gemiddelde prijs van 108/6 d. per cran.

De vissersvloot van Lowestoft is dit jaar in getal nog verminderd en telt nog slechts 60 vaartuigen, waarvan 26 van Lowestoft en 34 Schotten, tegen 66 vaartuigen voor het seizoen 1957.

Te Yarmouth is het getal vissersvaartuigen ongeveer hetzelfde gebleven.

Deze vaartuigen hebben veel geld gewonnen daar de prijzen dit jaar zeer hoog zijn geweest. Bijzonderlijk de Engelse haringvissers hebben een gouden seizoen gemaakt daar de Schotten niet zoveel haring hebben aangevoerd.

De groothandel en rokers hebben op de binnenlandse markt nogal goed gewerkt, daar de vraag interessant was en alle voedingswaren hier nogal duur blijven. Het was echter een triestig seizoen voor de zouters en de uitvoerders. De Schotse kakers-zouters hebben geen zaken gedaan, evenals de verse haringuitvoerders.

De zouters-rokers voor het gebied van de Middellandse zee hebben slechts 55 % van de zaken van 1957 gedaan.

De haringkonservenfabrieken hebben praktisch niet gewerkt.

De grote conservenfabriek Mortons heeft alle haringkonservenfabrikatie sedert 1957 stopgezet, evenals de kleine conserverijen. Het is treurig dergelijke industrie te moeten zien verdwijnen.

Sedert half november waren er goede haringvangsten te Dunmore (Ierland) en ten Westen van Schotland te Stornoway. Enkele schepen van Lowestoft zijn gaan vissen naar Dunmore en hebben er goede vangsten en mooie prijzen gemaakt.

Ook de Schotse haringvissers hebben te Stornoway, dank zij hoge prijzen, goede zaken gedaan.

Het sprotseizoen was dit jaar hier insgelijks een catastrofe.

DE VERSE VISSERIJ

Voor wat de verse visserij betreft, hebben de treilers te Lowestoft goede zaken gedaan in 1958. Goede vangsten, goede prijzen en regeringstoelagen !

Ziedaar in enkele trekken de toestand zoals hij zich te Lowestoft en Yarmouth voordoen. Aan onze lezers te oordelen of het bij ons beter is.

F.A.O. DEELT MEDE

Uitgebreid onderzoekingsprogramma helpt visserij op de Philippijnen

Een diepgaand onderzoekingsprogramma, uitgevoerd door een onderzoekingsstation, negen laboratoria en een zestigtal wetenschappelijke werkers, helpt thans mede om de rijke visserij rond de Philippijnse eilanden te ontwikkelen en te leiden.

Dat vertelde Dr. Klaus F.W. Tiews bekend Duits bioloog welke zo pas teruggekeerd is van een opdracht die twee jaar geduurd heeft vanwege de F.A.O. te Rome.

Mijn opdracht, aldus Dr. Tiews, bestond er in de regering te helpen een plan opstellen voor onderzoek in de visserij biologie en om inwoners van de eilanden op te leiden om dit onderzoek te doen.

In de afgelopen twee jaar hebben we aanzienlijke vorderingen ge-

maakt. We kregen de gelegenheid een onderzoekingsstation en negen laboratoria op te richten welke uitgerust werden met medehulp van verschillende organisaties zoals het «Colombo-plan» en het ontwerp tot oprichten van ontwikkelingsfondsen door de regering der Philippijnen. Het Colombo-plan droeg hiertoe een bedrag van 20.000 dollar bij, terwijl de regering der Philippijnen een bedrag van 75.000 ter beschikking stelde.

Zestig onderzoekers en assistenten werden speciaal opgeleid om de onderzoekswerken voort te zetten en deze mensen vervulden thans talrijke opdrachten met opzoeken te doen op gebied van zeebiologie.

Acht van de meest vooraanstaande wetenschapsmensen kregen een opleiding in het buitenland : drie oekwamen studiebeurzen van het Colombo-plan, een kreeg een studiebeurs van de «International Cooperation Administration», een studiebeurs werd verstrekt door de F.A.O., twee door de West-Duitse regering en een door de Japanse regering.

Het onderzoekingsprogramma is erop gericht inrichtingen te verzamelen betreffende de biologie en de levenswijze van de vissoorten in de wateren der Philippijnen die kunnen verhandeld worden. Studies worden gedaan betreffende het leven, de gewoonten, verspreiding, voortplanting en groei van deze vissen. De grootste moeilijkheid hierbij was echter het groot aantal verschillende vissoorten die in deze wateren gevonden worden.

De Philippijnen hebben rijke visgronden er bestaat echter geen enkele vissoort die meer dan de andere gevenged wordt, zoals we dit kennen in de Noord-Atlantische Oceaan, waar de visvangst kan gesteund worden op een of twee soorten vis zoals haring, kabeljauw, enz... Een ander feit is dat niet voldoende geweten is over de visstapels van de Philippijnen zodat een massa onderzoekswerk te verrichten is.

Wat vooral van belang is, is het vaststellen van de hoeveelheid vis die zonder gevaar mag gevestig worden in elke streek, rekening houdend met het gebruikte materiaal en de gedane inspanning.

Dit laatste vooral is op het voorplan gekomen door het invoeren van moderne vangmethodes zo netten als vaartuigen. Deze nieuwe uitrusting heeft aanleiding gegeven tot een aanzienlijke toename van de aanvoer en heeft bij de vissers die nog altijd volgens de oude methodes vissen, de vrees doen rijzen dat de visstapel door deze overbevissing zal uitgeroeid worden. We hebben echter kunnen bewijzen dat deze vrees ongegrond is, maar het staat vast dat, met de voortdurend wisselende toestanden en de ontwikkeling, deze vraagstukken dikwijls zullen opduiken.

Thans hebben we op de Philippijnen onderzoeksschepen nodig, waarschijnlijk een drietal, en hopen dat we deze in de eerstvolgende twee of drie jaar zullen bekomen.

Na een paar jaar zal Dr Tiews terugkeren naar de Philippijnen om na te gaan welke vooruitgang er gemaakt werd.

Bij gelijke sterkte - veel lichter
Bij gelijk gewicht - veel sterker
Geringe weerstand = besparing
van motor en brandstof

Uw voordeel !!!
UNIC 100 %

Nylon - netten

Te verkrijgen bij
S.C.A.P. s.v.

Tel. 729.51
Oostende



**100 %
dubbel
gevlochten
nylon-lijn.
trekvermogen
3 Ton gegar.
eveneens te verkrijgen**

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

OORZAKEN VAN PERSONEELTEKORT IN FRANKRIJK

Ook in de Franse koopvaardij en dan vooral bij het machinepersoneel, klaagt men over onvoldoende kandidaten. Een speciale onderzoekingscommissie heeft deze kwestie lang bestudeerd en onlangs verslag uitgebracht.

De commissie kwam onder meer tot de conclusie dat dit gebrek aan belangstelling niet zozeer te wijten is aan het feit als zouden de lonen niet voldoende zijn, dan wel aan een algemene neiging om de zee te verlaten.

De reden hiervan is in velerlei zaken te zoeken: het gemakkelijke en beter leven aan de wal, de gemakzucht en het gebrek aan aantrekkingskracht die de zee uitoefent.

Het is een drietal jaren geleden dat we tot dezelfde besluiten kwamen en vaststelden dat de kring waarbinnen de echte zeelieden aangeworven worden, steeds nauwer en nauwer wordt en dat de politiek er vooral zou moeten op gericht worden de mensen meer zeegezind te maken. Dat is geen werk van maanden, maar een opvoeding van een nieuwe generatie, veel meer nog dan een verhoging der lonen en verbetering der sociale toestanden.

VISVERKOOP

HIER EN OVERAL

In England wordt, volgens een recent verslag, de meeste vis verkocht in winkels die, naast vis, ook wild en gevogelte of groenten en fruit verkopen. Dat heeft onder meer zijn voordeel dat die kleinhandelaars niet uitsluitend van de (hoge) winst op de vis moeten leven en dat ze vooral elke dag open zijn en elke dag ook vis te koop bieden.

De winkels van algemene voedingswaren in Zwitserland verkopen ook vis en ook in dit land — zonder zeegrens — stellen we vast dat het visverbruik tamelijk interessant is. Ook in Duitsland kan men in de viswinkel andere voedingswaren kopen en is er bijna alle dagen van de week verse vis.

Een paar jaar geleden heeft men in ons land het verbod opgelegd aan de leurders die andere voedingswa-

ren verkopen, nog met vis te leren. Men is wat drastisch te werk gegaan want in sommige streken waren die rollende groentenwinkels of rijdende kruideniers praktisch de enige bevoorraders in vis. De door hen bezochte streken zijn te ver afgelegen en te weinig dicht bevolkt om de uitsluitende visleerder aan te trekken. Zodat een reeks visverbruikers voor ons is verloren gegaan.

We kunnen ons verder afvragen of de verkoop van vis in winkels van algemene voedingswaren niet het verbruik zou doen toenemen, vooral op plaatsen waar geen viswinkel bestaat of geen visleerder komt, en zelfs in sommige grote centra zou een afdeling vis van een of andere handel in algemene voedingswaren — die gans de week open is — een stijgend verbruik bewerkstelligen.

Want visverbruik aanwakkeren is niet alleen de mensen leren vis eten, maar ze ook en vooral in de gelegenheid stellen meer en betere vis te kopen.

VIS EN

SCHONE TOILETTEN

Dat vis een belangrijke rol speelt om de dames aan mooie (en dure) toiletten te helpen, leer ik uit de tekst van een voordracht over «Vis in de Nertsenvoeding» van mijn goeie vriend Drs. Lefevere.

De strenge wetenschapsmens heeft dit tema met veel liefde (voor de vis) ontwikkeld zodanig dat wie dit artikel leest en verneemt welke voedende eigenschappen vis bezit (zelfs en vooral met darmen en ingewinden bij!) maar dadelijk een vis-schotel zou bestellen en de kostbare nertsen niet in de gelegenheid stellen deze vis te verorberen. En ook het feit dat visvoeding aan nertsen mooie glanzende haren, lenigheid en schoonheid geeft, moet menig huisvrouw w tot nadenken stemmen en overtuigd naar de vis-schotel doen grijpen...

MOTORISTEN

OP DE BANKEN

Nee, het gaat niet over de beschuldigingsbank noch op de onderzoeksraad, noch op het tribunaal. Maar in het begin van deze week kreeg de zeevaarschool te Oostende het bezoek van talrijke motoristen

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

Hand in Hand

BESTUURSGEBOUW VISMIJN ZEEBRUGGE

Tel. 541.17

Na de uren : Joz. De Roose - tel. 517.40

ter visserij die er een nieuw examen kwamen afleggen ingevolge de nieuwe wetten op de zeevaartinspectie.

Voor die mensen die sinds hun vijftiende jaar de school hebben verlaten, moet het een bijzondere inspanning geweest zijn zich eerst en vooral tot deze examens, die niet van de poes schijnen te zijn, voor te bereiden en vervolgens de schriftelijke en mondelinge ondervragingen te doorstaan.

Voor de oudsten onder hen, die jaren een motor hebben gevoerd zonder ongevallen, moet het nog veel lastiger zijn na zoveel jaren door een ondervraging te moeten bewijzen dat ze er tenminste de theorie van kennen... terwijl hun praktijk bewezen heeft dat ze het wel kennen. Maar tussen theorie en praktijk ligt een grote afgrond en wet is wet.

STEUN VOOR

DE ZEEVISSERIJ

De Minister van Landbouw heeft dan, na de manifestatie van de kustvisserij te Brussel, door het Verbond der Belgische Zeevisserij ingericht, en na stappen door de heer Gouverneur der Provincie, bevestigd dat hij zijn beloften wil nakomen. Hij is bereid een financiële steun van zeker belang te verlenen om het bedrijf weer op peil te helpen.

De visserij moet echter zelf vertellen hoeveel ze nodig heeft en wat ze er mede zal doen. Dat is het publiek geheim dat al gedurende een paar weken op alle mogelijke manieren besproken werd.

Het is natuurlijk niet moeilijk om te zeggen: zo en zo gaan we het doen en iedereen krijgt zoveel. Maar of het daarmee zal helpen, is een andere kwestie. Want een check ontvangen is gemakkelijk werk en iedereen weet wat hij er mede zal beginnen. Maar of dat het bedrijf zal vooruithelpen, is een andere kwestie. Subsidies zijn aalmoezen en men geeft die enkel aan bedelaars die niet verder meer kunnen. Zijn we tot zover gekomen in het bedrijf of willen we dit geld besteden aan een plan dat het gehele bedrijf moet vooruithelpen en in staat stellen binnen enkele jaren op eigen kracht te komen?

NOG EEN

NIEUWSJAARSGESCHENK

VOOR DE VISSERIJ

Deze week deelt de Onderlinge Visafslag te Oostende aan de reders een check uit met een zeker bedrag. Deze belangrijke sommetjes vertegenwoordigen het bedrag van 0,25 F p.c. dat tot op 1 januari 1958 moest meer betaald worden aan de stad Oostende voor vismijnrechten. Gezien de betwisting van de stad Oostende, werden deze bedragen veiligheidshalve afgehouden om later terug betaald te worden.

Op deze manier kunnen de reders persoonlijk vaststellen welke bedragen ze per jaar kunnen uitsparen en dit dank zij de tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij.

Toen de afschaffing kwam van de overdrachtstaksen voor de visserij, eveneens door tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij, heeft bijna niemand de berekening gemaakt wat dat in zijn zak heeft laten zitten en nochtans zal dit bedrag wel bijna DERTIG maal hoger zijn dan wat ze nu terugkrijgen aan verlaagde vismijnrechten.

Maar men vergeet zo rap in de visserij.

BELGISCHE RODE BONEN

ONGEWENST ?

Een grote rederij heeft, tengevolge van de IJslandse maatregelen tot uitbreiding van de territoriale wateren, andere visgronden moeten opzoeken en haalt aldus volle schepen rode bonen uit de oceanen.

Het verwonderlijke van het feit is nu dat deze schepen — bij gebrek aan belangstelling op de eigen markt van de vishandel — verplicht zijn hun vangst in Duitsland aan wal te zetten, waar deze bonen gefilleteerd worden en onder vorm van visprepen terug naar België gevoerd worden!

Dan verklaren de handelaars dat ze een regelmatige aanvoer van dit produkt behoeven om een eigen markt te scheppen, maar zodra dit produkt er is, blijkt tenslotte dat ze er nog de voorkeur aan geven deze in het buitenland te betrekken, dan een eigen markt in eigen land op te richten. Of geven onze vishandelaars de voorkeur aan invoervergunningen boven initiatief en uitbreiding van hun zaken?

«Hulp in Nood»

VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN

voor

Schade aan Derden — Eigen Schade
aan romp en motor — Brandschade
— Opsleping — Totaal verlies en
voor Bouwrisico.

4356 V

Visserijfolklore

(VERVOLG)

ZEEMANS LIEDEREN

en

VISSERS LIEDEREN

Dhr W. Debrock — Oostendenaar die de zeelucht naar Ronse meedeed — gaf ons vorige week in dit blad onder de titel **ZEEMANS-LIEDEREN**, een uitstekend en rijk gedokumenteerd artikel. Dit gaf me gelegenheid tot het maken van enkele aantekeningen.

Steller van het artikel deelt zijn zeemansliederen — en hiermede bedoelt hij dan de liederen die gezongen werden aan boord van de grote zeilschepen : de koopvaardijvaartuigen, in drie kategoriën.

In de visserij ken ik maar twee soorten : verpozingsliederen en liederen die aan de wal gezongen worden. Het ruwe en zware werk aan boord der vissersvaartuigen laat niet toe het werk al zingend uit te voeren. Verder bestaat aan boord der vissersvaartuigen een veel minder vrije tijd dan aan boord van koopvaardij schepen of zelfs in de tijd aan boord der zeilvaartuigen.

Aan boord van vissersvaartuigen wordt er wel gezongen : tijdens de «traverse» de heen- en terugreis naar en van de visgronden, waar het werk zich beperkt tot herstellings- en onderhoudskarweitjes en het wacht lopen. En dan zijn de meeste zangers nog te vinden op de schepen die de grootste reizen doen : IJsland.

De radio heeft veel zang verdrongen : de eenzame wacht aan het roer wordt thans begeleid met radio, en meer zelden dan vroeger zingt de roer man nog zijn lied om de tijd te verdrijven.

Geleidelijk echter sterven de oude liederen uit met de zangers en de schuld hiervan is gewoonlijk dat de liederen niet meer opgetekend worden en de woorden slechts gedeeltelijk gekend zijn.

De voorkeur van de vissers is echter gewijzigd. Beluister maar eens de vissers op de vissersgolf of maak eens de inventaris op van de «gevraagde platen» bijvoorbeeld bij het radiokerstprogramma voor de vissers op zee. De schuld hiervan is de verspreiding van de vissersbevolking over de stad, en de muzikale inhoud van de jukeboxen in de café's die nog bij voorkeur door vissers bezocht worden.

Wat ook opvalt is dat bijvoorbeeld te Nieuwpoort — waar enkel de kustvisserij uitgeoefend wordt — oude vissersliedjes enkel gekend zijn door heel oude vissers, en dan nog bij de oude IJslandvaarders, ook te Koksijde, De Panne en Oostduinkerke.

Er blijven echter nog enkele «oude» liederen hangen, niet alleen bij de oude vissers, maar ook bij de gemiddelde leeftijdsklasse en bij enkele jongeren. En voor die oude liederen bestaat er nog altijd belangstelling bij een zeker gedeelte der visserij. Het doet altijd goed aan als een visser zegt, na de uitvoering van een of ander programma met oude liederen : «dat was een schoon oud liedje, ik heb het nog horen zingen, maar ik ken het niet voldoende».

Er bestaat praktisch geen onderscheid tussen de liederen die aan wal en die welke aan boord gezongen worden.

Wat onze vissers nog kennen van «ouderwetse» liederen zijn die liederen welke het harde lot van de visser bezingen (Wat is het lot van menig mens op aarde...) ofwel die bijzonder tragische gebeurtenissen bezingen (drie kleine knapen die aan het spelen waren...) of liederen met luttelige of dubbelzinnige inslag (Op de vismarkt ben ik geboren... Het lied van de Paling). Deze liederen zijn alle betrekkelijk jong en de oude liederen, zo bijvoorbeeld die van de IJslandvaarders zijn enkel bewaard gebleven in liederenbundels en worden door koren en landmensen gezongen.

Meer moderner liederen in verband met de zee (Aan 't strand stond een meisje, Noordzeestrand, en andere) zijn beter gekend bij onze zeelieden en worden wel meer gezongen. Ze blijven langer, bij dan ze bij de landmensen blijven. Dit bewijst ons dat elk lied zijn tijd en zijn generatie heeft.

(VERVOLG)

DE REGERING EN DE ZEEVISSERIJNIJVERHEID IN GROOT-BRITANNIE

(Vervolg)

8. UITVOER

Bereide haring vormt het grootste gedeelte van de visuitvoer in Engeland. Ongeveer een vierde van de totale haringaanvoer wordt uitgevoerd, 't zij onder vorm van gezouten haring in vaten, kippers, haringkonserven, gerookte haring of gemarineerde haring. Rusland en de andere landen van Oost-Europa zijn de voornaamste afnemers van gezouten haring in vaten. De landen Middellandse zee kopen vooral gerookte haring. Verse haring, of witte haring geeft aanleiding tot een kleine handel met West-Duitsland en Oost-Europa.

Het totaal van de haringuitvoer bereikte in 1953 bij de 47.000 ton, wat iets meer betekent dan 80% van de totale visuitvoer. De overige 20% bestond vooral uit bodemvis: gezouten of gerookt met een beetje diepgevroren verse vis en sprotkonserven.

9. INVOERDERS, GROOTHANDELAARS, VERWERKERS EN UITVOERDERS

De handelaars die in de vismijnen der kust kopen zijn dikwijls ook invoerders, verwerkers of visuitvoerders. Langs de kust zijn ongeveer 2.000 vishandelaars gevestigd waarvan de meerderheid waarschijnlijk enkel handel drijft in verse vis. In de grote havens schat men dat een zevende van de handelaars 70% van de visaanvoer opkoopt.

De kleine handelaars, en deze zijn talrijk, kopen gewoonlijk niet zelf in de vismijnen : zij bevoorraden zich in vis bij de de groothandel na de verkoop in officiële afslag.

Tussen de groothandelaars die niet uitsluitend de kleinhandel in verse vis bevoorraden, zijn er vele die zich specialiseren in een speciale verwerking van haring, diepvries of tak zoals de invoer, het roken, de uitvoer. De grootste ondernemingen zijn geïnteresseerd aan al deze activiteiten of aan een groot aantal er van en in een of twee gevallen, beschikken ze over grote en moderne werkhuisen voor de verwerking van hun aankopen.

Meer dan 1.000 lokalen zijn in het binnenland gebruikt door de groothandel. De activiteit van deze ondernemingen gaat zelden buiten de handel in verse of bewerkte vis als tussenschakel tussen de haven en de winkel van de kleinhandelaar. Enkele groothandelaars uit het binnenland voeren echter eveneens grote hoeveelheden vis in kisten in.

Evenals de vissers zijn de handelaars sterk verenigd in plaatselijke syndikaten welke aangesloten zijn bij nationale groeperingen waarvan de voornaamste zijn: de Federation of British Port Wholesale Fish Merchants' Associations en de Federa-

tion of British Kipperer's and Herring Merchants' Associations.

Men beschikt niet over nauwkeurige statistieken betreffende het aantal in de groothandel te werk gestelde personen, maar in 1950 waren er ongeveer 200.000 personen in de visgroothandel te werk gesteld, waarvan minstens 2.500 voor eigen rekening werkten.

10. DE VISKLEINHANDEL

Wanneer de vis, vers of bereid, de kustgroothandel verlaat, met bestemming van het binnenland, gebeurt dit voor het grootste gedeelte per trein. De bestemming is ofwel de grote binnenlandse markten (waarvan Billingsgate te Londen de grootste is) ofwel gaat de vis rechtstreeks naar de kleinhandel.

De British Transport Commission welke uitbaatster is van de spoorweg, is eveneens eigenaar van talrijke grote opslagplaatsen voor vis en staat belangrijke verminderingen op het vervoertarief toe voor de vishandelaars die hun vis per spoor verzenden. Desondanks neemt het vervoer langs de baan de laatste jaren meer en meer toe. Sommige groothandelaars van de kust — de grootste en de meest vooruitstrevende — hebben in het binnenland hun eigen stapelhuizen voor vis. Isothermische wagens brengen de vis naar deze stapelplaatsen van waaruit ze verder per besteldienst verdeeld wordt over de vis kleinhandel.

Verse of bewerkte vis voor huishoudelijk verbruik wordt in Engeland vooral verkocht in dezelfde winkel waar wild, gevogelte of verse groenten en fruit verkocht wordt. Er bestaan bovendien meer dan 11.000 vishandelaars die samen meer dan 16.000 winkels hebben. In twee derde van deze winkels is de visverkoop verbonden met de verkoop van wild en gevogelte, de overige winkels verkopen om beurt vis, groenten en fruit. Minstens 10.000 van deze ondernemingen zijn familiebedrijven, een zeer klein aantal van de vishandelszaken hoort toe aan maatschappijen met verschillende bijhuizen (chain firms) of aan cooperatieven voor de verkoop in het klein.

In de viskleinhandel zijn meer dan 40.000 mensen te werk gesteld en de jaarlijkse omzet, hierin begrepen de verkoop van wild, gevogelte, groenten en fruit, bereikte in 1950 meer dan 80.000.000 Pond Sterling.

Bijna alle verse of bewerkte haring welke op de binnenlandse markt terecht komt, gaat door de viskleinhandel naar de verbruiker en ongeveer 60% van de bodemvis gaat dezelfde weg op. Een kleine hoeveelheid, hoeveelheid die echter van jaar tot jaar toeneemt, verpakte diepgevroren vis wordt door andere winkels van voedingswaren verkocht.

(Vervolgt)

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

OPTIMISME OVER SITUATIE IN HET VISSERIJBEDRIJF

In zijn nieuwjaarsrede heeft de voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Haarlem en omstreken (waaronder IJmuiden) donderdagavond ook het visserijbedrijf ter sprake georacht. Hij merkte op dat over 1958 een aanzienlijk optimistischer toon in het IJmuidense visserijbedrijf is te beluisteren dan in voorgaande jaren, toen slechts in minor kon worden bericht over de situaties in het bedrijf. De laatste weken van 1957 leverden voor de trawlvloot nog zeer slechte besommingen op, maar aanstonds na de jaarwisseling werden aanzienlijke hoeveelheden haring buitgemaakt, die goede besommingen ten gevolge hadden. Weliswaar gaf het tweede kwartaal een ernstige inzinking te zien, maar in het tweede halfjaar waren de vangsten doorgaans redelijk en de prijzen goed. De wisselvalligheid der visserij kwam wel zeer tot uiting in de aanvoer van verse haring. Van een eigenlijk verse haringseizoen, dat van juli tot eind oktober behoort te duren, was dit jaar geen sprake. Er werden voortdurend gemengde vangsten aangevoerd. De haring- en makreelvangsten spreidden zich over bijna het gehele jaar. De totale haringaanvoer bleef vrij belangrijk ten achter bij die van 1957. Waar ook elders in Europa de vangst beneden de behoefte bleef, vormde de export een stevige bodem in de markt, zodat het prijspeil zich handhaafde op een belangrijk boven dat van voorgaande jaren liggend niveau. dat het sinds jaren ongewijzigd gebleven minimumprijsniveau praktisch illusoir maakte.

Voor de conservenindustrie veroorzaakte het hoge prijsniveau grote moeilijkheden, die niet konden worden goedge maakt door het vervallen van de minimumprijzen voor makreel, voor welk produkt men bij tijd en wijle tot lagere prijzen kon inkopen.

Over de eerste tien maanden steeg de export van verse haring van 8.700 ton in 1957 tot 20.000 ton in 1958. Ook de export van andere verse zeevis steeg over deze periode belangrijk: van 11.900 ton in 1957 tot 15.400 ton in het vorige jaar. De import van verse haring daalde over deze periode van 3.400 ton tot 2.700 ton die van de andere zeevis steeg van 5.900 ton tot 6.400 ton.

In de wijze van bedrijfsuitoefening der IJmuider trawlvloot doet zich sinds 1957 een belangrijke wijziging voor; men legt zich meer en meer toe op het aan boord zouten van een deel der haringvangst; een belemmering vormt de omstandigheid, dat in IJmuiden nog geen markt voor zoute haring bestaat, zodat het produkt elders moet worden geveild.

De platvis aanvoerende schepen kunnen eveneens op een behoorlijk jaar terugzien, de tongprijzen bleven dank zij de export konstant op een vrij hoog peil.

Wat de omvang der vloot betreft zij nog vermeld, dat de voor de oorlog uit 93 eenheden bestaande stoomtrawlvloot — dank zij de zo sterk gestegen bunkerkolonprijs — thans nog slechts uit drie schepen bestaat (vorig jaar 8); het aantal motortrawlers handhaafde zich op 21, terwijl er thans elf (12) motorloggers, 27 (25) motorkotters, en 15 (16) motorbotters aan het bedrijf deelnemen; voorts nog 30 (23) motorvletten en 56 (49) roeiboten voor de visserij binnen de pieren ingeschreven.

In de in 1957 overspannen arbeidsmarkt deed zich enige verzuiming voor; het kwam vrijwel niet meer voor dat schepen wegens incomplete bemanning niet tijdig naar zee konden vertrekken. De arbeidsruis bleef in het afgelopen jaar bewaard.

De vishandel ziet met grote belangstelling de uitwerking tegevoel van de bepalingen van het Euromarkt-verdrag voor zijn branche. Gelet op de gunstige ontwikkeling van het handelsverkeer in Nederland in de laatste jaren vraagt de vishandel zich af of het nog in dit geval niet beter is een vogel in de hand te hebben dan tien in de lucht.

De geringere aanvoer van verse haring bracht geen vermindering van de export met zich mee door de handel. Er was een stijging van 17.792 ton tot 27.000 ton. Het grootste gedeelte hiervan, 18.000 ton, ging over de grens naar West-Duitsland. Ook naar Oost-Duitsland en België werd belangrijk meer verse haring uitgevoerd dan in vorige jaren. Helaas bleef de afzet van haring naar Polen en Tsjecho-Slowakije vrijwel geheel achterwege.

De totale export van verse en bevroren zeevis nam ook toe: van 15.031 ton in 1957 tot 18.500 ton in 1958. De export naar België nam belangrijk toe, namelijk van 5.706 ton in 1957 tot 6.800 ton in 1958.

VLOOTNIEUWTJES

— Een zusterschip van de trawlogger Beatrice IJM.72 is besteld voor de rederij Jaczon te Scheveningen bij de Scheveningse Sleepheiling Maatschappij. Eind 1959 zal de nieuwe trawler in de vaart komen. Het schip wordt 42,85 m lang, 7,20 m breed en 4 m hoog. Voor de voortstuwing zal een 600 pk Industriemotor zorgen.

— Ook de Verre Visserij Maatschappij te Scheveningen koestert plannen voor nieuwbouw. Deze maatschappij (J.J. van der Toorn) zou zelfs overwegen vier trawloggers te laten bouwen.

— Er is ook weer een schip afgevoerd: de He'ena KW.339 die in 1931 werd gebouwd en die eigendom was van de Visserij Maatschappij Kennemerland te Katwijk. Het schip is naar Griekenland verkocht en

Brief uit Yerseke

Nr 724

Yerseke, 10-1-1959

SCHITTEREND JAAREINDE ?

In twee verschillende nummers van ons streekblad vinden we stukjes over de oesters en de mossels. Boven dit met betrekking tot de oesters, staat: «In december veel oesters verzonden», terwijl boven dit wat de mossels betreft, te vinden is: December was een goede mosselmaand». Het zou me niet verwonderen, als deze berichten zo op het eerste gezicht de indruk wekten dat het weer heel goed gaat op Yerseke. Niet dat wij het tegendeel willen beweren en we geloven wel dat wat de oesters wat beter is dan de drie voorgaande betreft de situatie bepaald heel de seizoenen. Maar minder slecht is nog lang niet goed te noemen. Zoals we schreven, zou die indruk kunnen worden gewekt bij de buitenstaanders. Uit het berichtje zelf, blijft evenwel, dat de betrokkenen wel degelijk zien dat de toestand niet tot aller tevredenheid is. In december 1958 werden driekwart miljoen oesters meer verzonden dan in december 1957. Dit getal in 1958 was groter dan sedert 29 jaar werd bereikt. Er bestaat echter (ondanks dit hoge cijfer!) geen tevredenheid over het eindbedrag. Want naar het schijnt blijft de verzending (vanaf beginseizoen dan) ondanks dit hoge decembercijfer nag beduidend onder die van 1957 (dat ook reeds als

laag werd aangemerkt. Waarbij nog komt, dat België dit jaar zo veel minder afneemt. Dit zit velen dwars. Want België is het gemakkelijkste land voor de doorsnee verzender om ondanks de nogal zware concurrentie voet aan wal te krijgen. De andere landen geven geen bezwaren. Deels door de grotere afstanden, deels door het niet kennen (althans niet in voldoende mate) van de taal, zijn de andere landen veel en veel moeilijker te bewerken. Dus moet, wil vooral de kleinere verzender zich een weinig gerust kunnen voelen, België veel, liefst heel veel afnemen. En de mosselaangelegenheden? Ook was december een goede mosselmaand niet zo zeer naar België, maar naar Frankrijk. Doch wie ze afneemt doet minder ter zake. Wat wel telt is, dat meest Deense en Duitse mosselen wel hier verwaterd werden verzonden. Geeft het voor de handel wellicht minder vanwaar de mossels komen, voor de kwekers is dit natuurlijk wel van belang, van zeer veel belang zelfs. Mits Frankrijk normaal blijft zal men binnenkort de 600.000 tonnen hebben bereikt. Zouden die nu allemaal vanuit de Waddenzee en voor een kleiner deel van de Zeeuwse Stroom zijn geleverd, dan was er meer dan reden om in het algemeen athans te spreken van een best seizoen. Maar nu?

wordt nu voor het vertrek in IJmuiden gereed gemaakt.

— De Texelse reder D. Krijnen heeft een nieuwe kotter in de vaart gebracht: de TX.19 die werd gebouwd door de scheepsbouwwerf de Dageraad te Woubrugge. Het schip wordt voortgestuwd door een 200 pk Kromhoutmotor. De oude «Drie Gebroeders» TX.19 is door de werf gekocht en zal waarschijnlijk naar het buitenland worden verkocht.

«ANTON DOHRN» BEZOCHT IJMUIDEN

De moderne Duitse visserijonderzoekstrawler «Anton Dohrn», die 950 ton meet, 62,30 m lang is en voortgestuwd wordt door een 850 pk machine heeft maandag en dinsdag een bezoek gebracht aan IJmuiden. Dinsdagmorgen vroeg vertrok het schip weer om met Nederlandse biologen aan boord ter visserij te gaan in de Nederlandse kustwateren.

Het schip zou die dag een West-Duitse bijdrage leveren in het groot-scheepse onderzoek door de biologen van Engeland, Duitsland en Nederland naar de haringstand in de Noordzee. In december van vorig jaar hebben de Nederlandse onderzoekstrawler Willem Beukelszoon en een Engelse trawler reeds in het Kanaal op de paaiplaats van de haring gevist. Toen werden de larven gevangen en kreeg men een indruk van de produktie op deze paaiplaats. Thans hebben de Duitsers een volgend stadium van de groei van de haringlarven onderzocht, daar de larven in de stromingen langs de Nederlandse kust van het Kanaal naar de omgeving van de Duitse Bocht trekken. Althans: dit vermoedt men, daar de Duitsers en Denen altijd bijzonder veel jonge haring in deze omgeving vangen.

SCHOL- VERHUIZINGEN IN DE NOORDZEE

De Noordzee-biologen zullen dit jaar opnieuw jonge schol van onder de Deense kust verhuizen naar voedselrijke gebieden bij de Doggersbank. De schol kon onder de Deense kust op een betrekkelijk klein gebied minder voedsel krijgen, zodat de vis langzaam groeit, namelijk 2,5 cm per jaar voor een schol van 20 cm. Voor een zelfde schol is bij de Doggersbank een groei van 5 tot 8 cm per jaar vastgesteld.

In 1958 is de verhuizing uit economisch oogpunt een mislukking geworden. De Deense kotters, die voor het vervoer van de schol waren gecharterd, bleken ongeschikt te zijn voor dit werk. Door de slechte weersomstandigheden konden niet meer dan 10.000 schollen levend worden overgebracht, terwijl het in de bedoeling lag 100.000 schollen te verplaatsen. De sterfte onder de vis was tijdens het transport groot door de bewegingen van het schip.

Men overweegt nu om het werk in 1959 voort te zetten, maar de schol dan niet aan boord maar buiten boord in grote bunnens of reservoirs, die enkele meters onder de wateroppervlakte blijven, te vervoeren. Bovendien hoopt men dit verhuiswerk in de toekomst meer internationaal op te zetten. Vanzelfsprekend moeten de belangen van de vissers, die vissen op de gronden, waar de schol wordt weggehaald, in het oog worden gehouden, zodat deelneming aan het project door meer landen wel van belang is. Tenslotte overweegt men niet alleen naar de Doggersbank schol te verplaatsen, maar ook naar andere gebieden in de Noordzee.

AANVOER : JULI 1958

| SOORTEN | 1957 | AANVOER | 1958 | 1957 | OPBRENGST | 1958 | 1957 | GEM. PRIJS | 1958 |
|-------------------------------------|------------------|---------|------------------|-------------------|-----------|-------------------|--------------|------------|--------------|
| IJslandse kabeljauw | | | | | | | | | |
| Groot | 264.593 | | 248.024 | 1.849.274 | | 2.202.750 | 6.09 | | 8.88 |
| Midden | 52.079 | | 211.206 | 246.870 | | 1.133.850 | 4.74 | | 5.37 |
| Klein | 29.550 | | 90.004 | 84.045 | | 371.100 | 2.84 | | 4.12 |
| Totaal | 346.222 | | 549.234 | 2.180.189 | | 3.707.700 | 6.29 | | 6.75 |
| Noordzee kabeljauw | | | | | | | | | |
| Groot | 69.663 | | 45.921 | 729.660 | | 638.065 | 10.47 | | 13.89 |
| Midden | 34.141 | | 27.723 | 204.900 | | 223.540 | 6.00 | | 8.06 |
| Klein | 13.104 | | 35.434 | 266.537 | | 184.700 | 3.64 | | 5.21 |
| Totaal | 176.941 | | 109.078 | 1.201.097 | | 1.046.305 | 6.19 | | 9.59 |
| IJslandse schelvis | | | | | | | | | |
| Groot | 46.886 | | 32.192 | 457.040 | | 480.215 | 9.75 | | 14.92 |
| Midden | 201.629 | | 137.696 | 1.006.730 | | 853.065 | 4.99 | | 6.23 |
| Klein | 45.746 | | 88.466 | 192.484 | | 3.5.460 | 4.21 | | 4.24 |
| Totaal | 294.261 | | 258.354 | 1.656.234 | | 1.713.740 | 5.63 | | 6.63 |
| Noordzee schelvis | | | | | | | | | |
| Groot | 1.385 | | 6.679 | 13.340 | | 90.120 | 9.60 | | 14.84 |
| Midden | 16.231 | | 36.642 | 84.970 | | 258.460 | 5.24 | | 7.05 |
| Klein | 42.150 | | 71.523 | 137.830 | | 323.200 | 3.21 | | 4.52 |
| Totaal | 59.766 | | 114.844 | 236.140 | | 236.140 | 3.95 | | 5.93 |
| Schalvis | | | | | | | | | |
| Schol | 282.544 | | 412.143 | 2.195.801 | | 2.708.461 | 7.75 | | 6.57 |
| Rog | 135.117 | | 309.167 | 1.253.712 | | 2.223.679 | 6.43 | | 17.19 |
| Tarrot | 75.319 | | 52.202 | 1.857.673 | | 1.426.665 | 24.66 | | 27.33 |
| Tong | 180.345 | | 246.532 | 8.026.113 | | 10.936.255 | 43.17 | | 44.36 |
| Wijting | 377.677 | | 184.378 | 1.502.201 | | 898.596 | 3.45 | | 4.87 |
| Koolvis | 307.500 | | 214.959 | 1.270.104 | | 1.182.668 | 4.13 | | 5.50 |
| Klipvis | 212.263 | | 228.689 | 823.805 | | 1.155.845 | 3.88 | | 5.05 |
| Andere soorten | 905.847 | | 680.546 | 5.345.000 | | 4.457.042 | 5.90 | | 6.54 |
| Totaal bodemvis | 3.413.808 | | 3.360.176 | 27.643.738 | | 32.137.136 | 8.10 | | 9.56 |
| Bastaardmakreel | | | | | | | | | |
| Ede haring | 109 | | 235 | 83 | | 400 | 0.46 | | 1.70 |
| Volle haring | 31.539 | | 26.999 | 158.600 | | 162.940 | 5.03 | | 6.04 |
| Sprot | — | | — | — | | — | — | | — |
| Makreel | 2.292 | | 17.398 | 19.660 | | 90.855 | 8.58 | | 5.22 |
| Andere | — | | — | — | | — | — | | — |
| Totaal pelagische vis | 34.021 | | 44.632 | 178.348 | | 254.195 | 5.24 | | 5.70 |
| Garnaal | | | | | | | | | |
| Garnaal | 77.264 | | 24.935 | 4.349.033 | | 1.788.645 | 56.29 | | 71.73 |
| Andere | 236.315 | | 205.775 | 3.251.103 | | 2.883.976 | 13.75 | | 14.01 |
| Totaal schaal- en weekdieren | 313.579 | | 230.710 | 7.600.136 | | 4.672.621 | 24.24 | | 20.25 |
| Alg. totaal | 3.761.408 | | 3.635.518 | 35.422.222 | | 37.063.952 | 9.42 | | 10.14 |
| IJslandvis | | | | | | | | | |
| IJslandvis | 1.723.049 | | 1.793.412 | 9.855.896 | | 12.077.725 | 5.72 | | 6.73 |
| Noordzeevis | 1.690.759 | | 1.566.764 | 17.787.842 | | 20.059.411 | 10.52 | | 12.80 |

AANVOER : AUGUSTUS 1958

| SOORTEN | 1957 | AANVOER | 1958 | 1957 | OPBRENGST | 1958 | 1957 | GEM. PRIJS | 1958 |
|-------------------------------------|------------------|---------|------------------|-------------------|-----------|-------------------|--------------|------------|--------------|
| IJslandse kabeljauw | | | | | | | | | |
| Groot | 77.049 | | 104.175 | 1.059.813 | | 967.810 | 13.75 | | 9.29 |
| Midden | 23.481 | | 62.390 | 189.236 | | 378.430 | 8.06 | | 6.07 |
| Klein | 11.600 | | 30.180 | 43.090 | | 129.270 | 3.11 | | 4.28 |
| Totaal | 112.130 | | 196.745 | 1.292.139 | | 1.475.510 | 11.52 | | 7.50 |
| Noordzee kabeljauw | | | | | | | | | |
| Groot | 55.438 | | 81.138 | 900.230 | | 1.096.750 | 17.32 | | 13.52 |
| Midden | 35.916 | | 32.066 | 291.480 | | 247.190 | 8.25 | | 7.71 |
| Klein | 68.121 | | 46.377 | 296.743 | | 232.788 | 4.33 | | 5.02 |
| Totaal | 158.875 | | 159.581 | 1.548.453 | | 1.576.728 | 9.75 | | 9.88 |
| IJslandse schelvis | | | | | | | | | |
| Groot | 83.810 | | 107.132 | 716.365 | | 857.755 | 8.55 | | 8.06 |
| Midden | 203.697 | | 169.892 | 1.080.835 | | 845.910 | 5.25 | | 5.57 |
| Klein | 67.500 | | 78.976 | 253.710 | | 303.784 | 3.80 | | 3.85 |
| Totaal | 355.007 | | 356.000 | 2.042.910 | | 2.107.449 | 5.75 | | 5.92 |
| Noordzee schelvis | | | | | | | | | |
| Groot | 2.242 | | 1.130 | 27.320 | | 9.320 | 12.18 | | 8.25 |
| Midden | 24.135 | | 27.789 | 130.730 | | 145.680 | 5.79 | | 5.24 |
| Klein | 84.757 | | 77.594 | 286.220 | | 328.960 | 3.38 | | 4.24 |
| Totaal | 111.134 | | 106.513 | 453.270 | | 483.960 | 4.08 | | 4.24 |
| Schalvis | | | | | | | | | |
| Schol | 266.161 | | 387.281 | 2.238.408 | | 2.381.371 | 8.41 | | 6.15 |
| Rog | 151.973 | | 153.572 | 1.054.659 | | 820.809 | 6.94 | | 5.34 |
| Tarrot | 56.880 | | 41.254 | 1.615.798 | | 1.025.776 | 28.41 | | 24.86 |
| Tong | 179.713 | | 181.700 | 8.300.165 | | 8.030.740 | 46.18 | | 44.47 |
| Wijting | 262.670 | | 142.255 | 791.527 | | 636.312 | 3.01 | | 4.47 |
| Koolvis | 225.264 | | 194.981 | 1.146.647 | | 1.376.188 | 5.00 | | 7.06 |
| Klipvis | 163.338 | | 165.988 | 819.585 | | 889.725 | 5.02 | | 5.36 |
| Andere soorten | 644.170 | | 542.053 | 4.175.477 | | 3.649.042 | 6.48 | | 5.95 |
| Totaal bodemvis | 2.687.324 | | 2.769.634 | 25.479.038 | | 25.440.728 | 9.48 | | 9.18 |
| Bastaardmakreel | | | | | | | | | |
| Ede haring | — | | 34 | — | | 60 | — | | 1.76 |
| Volle haring | 636.322 | | 36.532 | 1.900.634 | | 214.490 | 2.90 | | 5.87 |
| Sprot | — | | — | — | | — | — | | — |
| Makreel | 113.998 | | 94.380 | 505.836 | | 385.453 | 2.83 | | 4.08 |
| Andere | — | | — | — | | — | — | | — |
| Totaal pelagische vis | 813.320 | | 130.946 | 2.406.470 | | 600.003 | 2.96 | | 4.58 |
| Garnaal | | | | | | | | | |
| Garnaal | 55.644 | | 37.176 | 3.174.114 | | 1.661.677 | 57.04 | | 44.70 |
| Andere | 173.590 | | 150.201 | 2.147.680 | | 2.281.886 | 12.16 | | 15.18 |
| Totaal schaal- en weekdieren | 232.234 | | 187.377 | 5.321.794 | | 3.943.563 | 22.91 | | 21.05 |
| Algemeen totaal | 3.732.874 | | 3.087.957 | 32.207.302 | | 29.984.294 | 8.89 | | 9.71 |
| IJslandvis | | | | | | | | | |
| IJslandvis | 1.146.822 | | 1.247.373 | 7.377.637 | | 8.870.528 | 6.43 | | 7.11 |
| Noordzeevis | 1.340.502 | | 1.522.261 | 18.101.401 | | 16.570.200 | 11.75 | | 10.88 |

REDERS EN VISHANDELAARS.

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

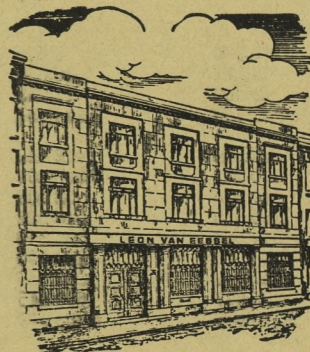
Telefoon : 71.791

Alvorens een VERZEKERING of HERVERZEKERING
af te sluiten, wendt U in volle vertrouwen tot de firma

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen

ANTWERPEN :
Oudaan, 26
Tel. 32 38.55 (7 lijnen)
Telegram :
Leoneessel Antwerpen
Telex :
Leoneessel Antwerpen 277



☆
BRUSSEL :
Koninklijkestraat, 23
Tel. 17.95.05 - 17.39.77
Telegram :
Leoneessel Brussel

☆
LUIK :
Tel. 23.33.93
Telegram : Leoneessel Luik

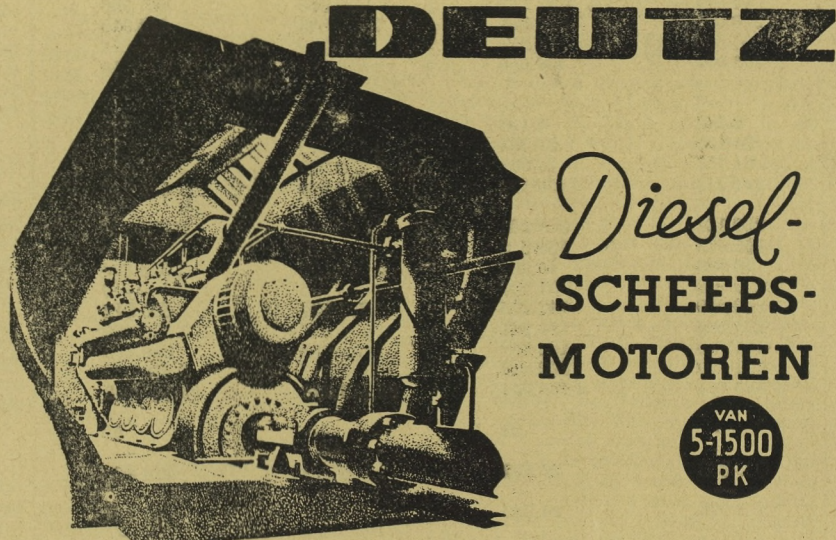
Korrespondenten in : Hamburg, Londen, Parijs,
New-York, Rotterdam, enz...

185V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE