

HET

30e JAARGANG — nr 11

VRIJDAG 16 MAART 1962

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



«Lichtboei op de Noordzee», een schilderij van de bekende marineschilder Louis Royon, die van 17 tot 29 maart tentoonstelt in de galerij «Portenart», Naamse straat 12, te Brussel.

VAKBLAD VOOR:

REDERS - VISSERS - NIJVERAARS en
HANDELAARS UIT HET BELGISCHE
EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF
— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

KLEINE AANKONDIGINGEN

BADSEIZOEN 1962

Wie heeft nog appartementen vrij voor Limburgse verlofgangers. Schrijven aan : DOKUMENTATIECENTRUM VOOR VERLOF AAN ZEE, Willemsstraat, 18, Hasselt. (4020W—11194N—2731V)

TE KOOP

te Nieuwpoort **GARNAALVISERSVAARTUIG** van 1926 Br. T. 20 Motor Gleniffer van 70 PK van het jaar 1956. Voorwaarden bureel blad nr 2709V.

Naamloze Vennootschap Belge du

FROID INDUSTRIEL

Maatschappelijke Zetel

Rederijkaai, 14, Oostende

Handelsregister : Oostende nr 99

— O —

De heren aandeelhouders worden verzocht, deel te nemen aan de algemene vergadering, om 11 uur de zaterdag, 31 maart 1962, ter maatschappelijke zetel.

Dagorde :

- 1) Verslag van beheerders en commissarissen
- 2) Goedkeuring van balans en winst- en verliesrekening op 31 december 1961
- 3) Ontlasting aan beheerders en commissarissen
- 4) Statutaire benoemingen.

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

De Raad van Beheer. (2735V)

Notaris
F.J. VAN CAILLIE
Oostende

— O —

Op **MAANDAG, 26 MAART 1962**, om drie uur, in de verkoopzaal der notarissen, St.-Sebastiaanstraat, 22, te Oostende.

INSTEL met ½ % premie van :

Schoon OPBRENGSTHUIS

MET ERVE EN TOEBEHOORTEN gelegen, **SCHIPPERSTRAAT, 20**,

groot 80 m2, K.I. 7.600 fr, begrippe :

— twee schone woonkelders, achterkeuken, koer met W.C. en koolbakken, koolbak onder trap.

— schoon verdiep : voor- en achterplaats, annexekeuken, gang met pompsteen en W.C.

— eerste : twee voorpl., achterpl., annexekeuken, W.C.

— tweede : twee voorpl., achterpl.,

— derde : twee voorplaatsen en achterplaats.

— vierde : twee voorplaatsen, zolder en opperzolder. Stads, regen- en putwater. Gas en elektriciteit.

BEZOEK : donderdag en zaterdag van 2 tot 4 uur.

GEBRUIK : eerste, met annexe op schoon verdiep door medeverkoper : kelders en schoon verdiep (behalve één annexe) mits 1.000 fr te maande ; tweede 800 fr te maande ; derde met een plaats op 't vierde mits 700 fr ; het overige is ledig.

Voor alle inlichtingen zich wenden ter studie, Kapucijnenstraat, 6 (Tel. 712.95).

(2737V)

REDERS, LEEST UW VAKBLAD !



FIRMA
R. Huysseune

ZEEBRUGGE
Export Import

TELEFOON :

Privé : 540.06

Magazijn : 541 . 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse

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

N.V.

**BELIARD-
MURDOCH**

2049V

Kursaal OOSTENDE

Night-Club

„La Champagne”

Zaterdag 17 en
zondag 18 maart
van 22 uur af.

Zondag 18 maart
van 16 tot 19 uur

PIERRE FRACHET

HET GROOT DANSORKEST
VAN HET KURSAAL VAN
OOSTENDE

onder leiding van
FRANZ ANDRE

met de zangeres
VIVIAN COUSIN

de zanger-animator
JOSE REI MARTINES

en
ANDRE JEAN

Inlichtingen :
Kursaal Oostende
Tel. (059) 751.11.

Koninklijke Schouwburg Oostende

Zondag 18 maart te 20 uur

De „GALAS KARSENTY”
stellen voor

„LES GLORIEUSES”

van André Roussin.

Met **ANDRE ROUSSIN**,
CLAUDE GENSAC en
BEATRICE BRETTEY.

Enscenering : **Pierre Dux**
en en André Roussin.

en

„LE TOMBEAU D'ACHILLE”

van André Roussin.
Met **ANDRE ROUSSIN**,
CLAUDE GENSAC,
MAX AMYL en
JEAN NEVERS.

Enscenering : **André Roussin**.

Plaatsen : 160, 110 en 80 fr.

Maandag 26 maart te 20 uur.

KONFERENTIE
„EXPLORATION DU MONDE”

„PORTUGAL, PAYS DES CONQUERANTS”

door André Petit.

Plaatsen : 50 - 40 - 30 en 20 fr.

Inlichtingen :

Kon. Schouwburg Oostende

Tel. (059) 713.22.

(11220N—4035W—2736V)

ADVERTEERT IN HET VISSERIJBLAD UW VAKBLAD !

Reders
en Visseren,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17
Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

hand
in
hand

VISSERIJBLAD

REDAKTIE en BEHEER :
St Jorisstraat, 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

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

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

BUITENLAND, 1 jaar : 275 F
Nederland, 1 jr, 20 Gld of 275 F

Haven Toerisme & Zeewezen & Zeevisserij

Bij de bespreking van de begroting van Verkeerswezen

Dinsdagnamiddag ving in de Kamer van Volksvertegenwoordigers de bespreking aan van de begroting van Verkeerswezen.

Deze bespreking ving aan met 'n merkwaardige uiteenzetting van minister Bertrand, welke zeer belangrijk was en we bij gebrek aan plaats tot volgende week moeten verschuiven om er de voornaamste problemen van te kunnen weergeven.

Daarna volgde een tussenkomst van volksvertegenwoordigers Demuyter, Anseele, en Dries Claeys, van wie we zijn tussenkomst, hierna verkort laten volgen. We kunnen hem slechts gelukwensen over de wijze waarop hij het gedaan heeft. Het is een bewijs van gezond oordeel en zucht nuttig te zijn in de vele maritieme en toeristische aangelegenheden welke onze kust aanbelangen

DE TUSSENKOMST

VAN

VOLKSVERTEGEN-

WOORDIGER

DRIES CLAEYS

HAVENPOLITIEK

Inzake de havenpolitiek, wees dhr. Claeys op de dringende behoefte aan een nationale havenpolitiek. Zeebrugge zou moeten een gespecialiseerde snelhaven worden, niet versassen is een enorme tijdsbesparing; Oostende zou moeten uitgebouwd worden als de vissershaven van Europa, doch hiertoe is eerst en vooral een nieuw dok nodig. Verder moet aandacht besteed worden aan de superschepen, welke haven zal men in ons land toegankelijk maken voor schepen van 60 à 70.000 ton ?

TOERISTISCHE POLITIEK

Na gewezen te hebben op het belang van het toerisme als nijverheid in het algemeen, had volksvertegenwoordiger Claeys het over het probleem der hotels en hij meende dat een grondige en wetenschappelijke verantwoorde studie zou moeten ondernomen worden om te weten of nieuwe investerin-

gen voor het hotelbedrijf moeten gedaan worden. Men beschikt evenwel over geen ernstige basis (tenzij de overnachtingsstatistieken) om er zake beslissingen te nemen.

Wat het Commissariaat-Generaal voor Toerisme betreft, zou dit ernstiger moeten samenwerken met andere initiatiefnemers. Men mag het geld niet gaan vergooien op het Amerikaans Vasteland. En men mag absoluut de verdeling van de kredieten niet gelijk willen houden tussen Vlaamse en Waalse landstreek; kan men streken die 20 % van de toeristische activiteiten uitmaken gelijkstellen met de overige 80 %.

Ten slotte weer dhr. Claeys nog op de verschillende toeristische problemen die ernstig zouden moeten aangepakt worden : het behoud van het natuurschoon en de toeristische aantrekkelijkheid; de verkeersmiddelen en wegverbindingen.

HET ZEEWEZEN

In dit verband wees dhr. Claeys eerst op de gevaren voor ons land bij het tot stand komen van een tunnel tussen Engeland en Kales. De regering moet met deze mogelijkheid rekening houden en nu reeds de gepaste maatregelen treffen. Verheugend is de spoed van de uitbreidingswerken aan de vlieghaven van Oostende-Middelkerke.

Inzake de uitbating van de Oostende-Dover lijn zou moeten spoed gemaakt worden met de kwestie van de mogelijkheid om tot een meer autonome uitbating te komen.

Dhr. Claeys handelde over zekere toestanden in de Loodsdiensten, waarbij men vaak zeer gevaarlijke opdrachten geeft, zonder dat ze groot nut hebben. En die bevolen worden door mensen die blijkbaar niet bewust zijn in welk gevaar onze loodsen vaak verkeren.

Na gewezen te hebben op de kwestie van de Zeevaartpolitie, aan wie men een andere standing moet bezorgen, had de volksvertegenwoordiger het over de Regie van Zeewezen. Deze regie bestond onder de oorlog maar er schijnen nog schulden te zijn bij onze vissers uit oorzaak van betaalde verzekeringspremiën. Reeds lange jaren wordt beloofd deze kwestie eens en voorgoed te regelen en het is bij belofte gebleven. Volksvertegen-

woordiger Dries Claeys vroeg eens ernstige besprekingen aan te vatten ten einde tot een definitieve regeling te komen.

DE VISSERIJ.

Vervolgens had hij het over de Zeevisserij. Na de minister bedankt te hebben over het in voege brengen van de slooppremie, handelde hij over onze vloot en zee ondermeer.

Het aantal schepen dat in 1932 of vroeger gebouwd werd, en dus 30 jaar of ouder is bedraagt reeds 125. Niet alle schepen van 30 jaar of ouder zijn onrendabel te noemen maar de meesten welke nog behoorlijke opbrengsten maken, hebben zo hoog en veelvuldig oplopende kosten, dat de schoonste resultaten langs alle kanten weglopen.

In 1959 hebben wij een heel stel wetten gestemd om onze nijverheid toe te laten op de best mogelijke wijze voor te bereiden op de E.E.G. Ook onze visserij zal te kampen hebben in de E.E.G. Vooral wanneer Engeland, Noorwegen en Denemarken daar intreden, dan betekent dit voor onze visserij een ontzaglijk gevaar, waartegenover alleen een grondige vernieuwing van onze vloot, de vissers zal weerhouden van de ondergang. Wat ik in de laatste weken in de visserijkringen heb trachten duidelijk te maken en op vergaderingen met 'n paar honderd vissers-reders heb doen begrijpen is : dat het niet volstaat onze vloot te verjongen, maar dat het nodig is deze te vernieuwen d.w.z. : het volstaat niet van nieuwe schepen te bouwen die opgevat zijn volgens de bestaande modellen — wij moeten vernieuwing zoeken : nieuw ontworpen schepen, nieuw berekend, nieuw getekend, nieuwe techniek, met de best mogelijke toepassing van moderne methodes en met het grootste mogelijke comfort voor de bemanning.

Dergelijke vernieuwing wordt ontegensprekelijk in de hand gewerkt door de mogelijkheid van een slooppremie welke nu geopend is, en waarvoor wij U en uw voorganger zeer dankbaar zijn, maar waarvan het bedrag toch slechts een gering gedeelte vertegenwoordigt van de kostprijs van een nieuw te

Moet uw departement nu er een slooppremie is ingesteld, ook een systematische bouwpolitiek aanpakken?

De financiering daarvan zal heel wat problemen stellen. Ik meen dan ook dat het dringend nodig is dat u wdienssten welke 'n investeringsprogramma hebben opgemaakt voor Zeewezen en Zeevaart ook zulk programma opmaken voor de Zeevisserij.

Misschien zal daaruit de behoefte blijken van een speciaal zeevisserijfonds.

Volledigheidshalve zou ik er willen op wijzen, dat het normaal is dat, waar de Belgische Staat speciale inspanningen doet voor de vernieuwing van de vloot, dit allereerst zou moeten bijdragen tot de vernoging van werkgelegenheid op onze eigen scheepsbouwbedrijven, die er zouden moeten toe kunnen gebracht worden voor ieder soort visserij één type te bouwen dat gestandiseerd, in serie zou kunnen gebouwd en uitgerust worden.

Mijnheer de Minister, ik weet dat de vissersvloot nog heel wat schuld heeft aan het Fonds van Scheeps-

bouw en aan de N.M.K.N. Maar ze hebben ook nog grote schulden aan de leveranciers en herstellende.

Mag ik U vragen, eens een algemene maatregel te nemen en i.p.v. aan de Speciale Commissie alle gestelde gevallen te laten onderzoeken, eens voor allemaal een uitsstel van afkorting voor een jaar toe te laten? Zodoende zouden andere schulden ook eens gedeeld kunnen worden, en de vissers met nog meer moed de strijd verder zetten!

2. De bemanning.

Een vernieuwde vloot is een belangrijk element, zonder degelijke werktuigen kan moeilijk goed werk verricht worden. Maar de beste werktuigen ter wereld, leveren niets op indien ze niet gehanteerd worden met kennis van zaken.

Het lijkt mij zeer duidelijk dat het visserijonderwijs ver achteruit gebleven is bij de ontwikkeling en de vlucht die het andere technisch onderwijs heeft genomen. Ik heb de indruk dat de visserijtechniek welke toch ook grote wijzigingen

heeft ondergaan, niet gevolgd is door het visserijonderwijs, daar waar het onderwijs eigenlijk een stuwung zou moeten geven aan de techniek.

Ik vraag U uitdrukkelijk dat heel ons visserijonderwijs eens grondig zou herdacht worden, en dat wij vooral drie oogmerken zouden nastreven: een menselijke vorming, een zeemansopleiding, een visserij-technische bekwaaming.

Dat sommige rederskringen de wenselijkheid of onmisbaarheid van een opleidingsschip nog niet inzien mag U niet weerhouden tot de verwezenlijking daarvan over te gaan.

Maar het belangrijkste blijft toch de herziening van het zeevisserijonderwijs. Er mag niets onverlet gelaten worden om de bekwaamheid te verzekeren, want het zal de bekwaamheid van onze vissers zijn die morgen de rentabiliteit van een vernieuwde vloot zullen bepalen.

Tenslotte zou ik er nog willen op wijzen dat het aantal varende personen in de visserij merkkelijk gedaald is in de laatste jaren.

Het visserijpersoneel blijft het rekruteringsveld bij uitstek voor Zeewezen en Zeemacht. Honderden matrozen, stuurmannen, bootsmannen en leden van machinepersoneel worden uit de visserij weggehaald, op betrekkelijk jonge leeftijd. Indien niets gedaan wordt om het visserijberoep aantrekkelijk te maken, vrees ik voor de dag van morgen.

Ziedaar datgene wat ik onder de vele problemen die uw begroting oproepen, meende te moeten onderlijnen.

Dat U hierbij tenvolle mijn vertrouwen hebt, is hier van minder belang, maar dat U in de korte tijd van uw ministerschap reeds een enorm vertrouwen hebt gewekt in de zeevaart, de toeristische, de Zeewezen- en de Visserijkringen, (en die verzekering kan ik U geven) dat moet voor U een sterke aanmoediging betekenen om het door U begonnen werk met dezelfde toewijding en krachtadigheid voort te zetten.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Twée uitspraken

De onderzoeksraad voor zeevaart kwam woensdagnamiddag bijeen onder voorzitterschap van de heer Vandercrusse. Het ambt van openbaar Ministerie werd waargenomen door rijkskommissaris Bentein.

Bij de aanvang van de zitting velde de raad vonnis betreffende de aanraking van de Z.516 «Jacoba» met het westerstaketsel te Oostende op 3 september 1961.

De Z.516 stond onder bevel van schipper August Vlietinck, die ter zitting zijn zeeverslag kwam bevestigen.

De raad kwam naderhand tot de vaststelling dat voldoende gegronde redenen voorhanden waren om de schipper te betrekken, nadat de schipper tijdens een vorige zitting als getuige verschenen was.

De raad kwam dan ook tot het besluit dat schipper Vlietinck zich schuldig maakte aan enkele navigatiefouten, die nadien aanleiding gaven tot een gebrek aan zelfbeheersing.

Om deze redenen, doch de oprechtheid van de schipper tijdens het onderzoek in aanmerking nemend, werd tegenover schipper Vlietinck naderhand slechts een waarschuwing uitgesproken.

DE STRANDING VAN DE O.116

Op 24 september 1961 strandde de O.116 «Lucie Jenny» op ongeveer 300 meter ten oosten van de haven van Oostende. Het vaartuig stond onder bevel van schipper Raphael Beyen en kon naderhand opnieuw zonder schade vlot gebracht worden. De zichtbaarheid was eerder beperkt wegens de mist. De raad was evenwel van oordeel dat, in acht nemend dat de havenmistseinen op het staketsel normaal werkten, schipper Beyen bepaalde navigatiefouten beging, aangezien hij o.m. naliet regelmatig het dieplood te gebruiken ten einde het vastlopen van zijn vaartuig te vermijden. Desnoods, aldus het vonnis, had schipper Beyen opnieuw zeevaart dienen te sturen om voor an-

ker te gaan in diep water en er te wachten tot hij de havenmistseinen behoorlijk hoorde of tot de zichtbaarheid voldoende was verze-kerd.

De raad hield evenwel rekening met het feit dat de schipper er in slaagde zijn vaartuig op eigen krachten opnieuw vlot te brengen, zodat slechts een vermaning tegenover schipper Beyen werd uitgesproken.

TWEE VORDERINGEN

Hierop werd het woord verleend aan rijkskommissaris Bentein, die zijn strafvordering uitsprak in verband met de O.175 «Marguerite Marie Louise», die op 19 augustus 1961 op een wrak stootte. Hierbij merkte dhr Bentein op dat schipper Albert Ryssen blijkbaar niet de nodige voorzichtigheid aan de dag had gelegd om de wrakboei te omvaren. Derhalve werd door het openbaar ministerie een vermaning gevorderd. De raad zal later uitspraak doen.

Tijdens een tweede vordering behandelde de rijkskommissaris het geval van de O.135 «Jeanne d'Arc», die tijdens dichte mist in aanraking was gekomen met het staketsel te Oostende, op het ogenblik dat het schip de haven aandeed. Ook hier betoogde de rijkskommissaris dat schipper Frans Verleene blijk had gegeven van een onvoorzichtige vaart, waarvoor hij een schorsing van drie dagen vorderde.

De raad hoorde vervolgens enkele getuigen, waaronder schipper David Lambregt, in verband met het lekslaan van de O.457 «Achilles» op 5 mijlen van de Britse haven Whitehaven op 15 september 1961. Hierbij blijkt de aanwezigheid van een onder water drijvend voorwerp de oorzaak geweest te zijn.

Ten slotte werd de zaak betreffende stranding van de O.614 op 15 december 1961, en waarbij schipper Henri Verschelde als betrokkene dient te verschijnen, naar een volgende zitting verschoven.

Berichten van de Rederscentrale

REDERS VAN DE WESTKUST

Belangrijke

Geen afschaffing van de zaterdagmarkt

Voorlichtingsvergadering bij SCAP

De Rederscentrale SCAP houdt heden vrijdag te 15.30 uur een Algemene Voorlichtingsvergadering in het Hotel du Commerce, Vindictelaan 19 Oostende, met als dag-orde:

- 1) Overzicht van het boekjaar 1961
- 2) Teruggave voor 1961 van aankopen.

De leden zijn verzocht deze belangrijke bijeenkomst bij te wonen.

PUBLICITEIT IN

het visserijblad

DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys had het vervolgens over de slooppremie, de Regie en de heropbouw van een moderne vloot in het kader van het toekomstig Europa.

Daarna had een debat plaats, waarna het vraagstuk van de verkoop op zaterdag werd besproken.

Met algemene stemmen was men het eens dat de afschaffing van de zaterdagverkoop voor de visserij zeer nadelig zou zijn voor talrijke redenen, welke het seizoen en de winterweekends aan de kust met zich brengen. Er werd dan ook aan dit probleem geen gunstig gevolg gegeven, zodat deze interessante bijeenkomst hiermede eindigde.

Een schipper die karnaval wilde vieren

MIJN REDER WINT GELD GENOEG...

Dat zekere mensen een geestesgesteldheid hebben welke alle normale normen te buiten gaan, is vorige week nogmaals gebleken.

Een Oostends vissersvaartuig had op 1 februari Oostende verlaten met bestemming het Kanaal van Bristol.

De schipper welke een heerschap is, met zeer zonderlinge gedachten en het zeer hoog in de bol moet hebben, was na 12 dagen gaan verkopen in Milfordhaven zonder zijn reder te raadplegen en had terwijl hij daar lag averij opgelopen door een vreemd vaartuig waarbij hij het niet nodig achtte noch zijn reder noch de verzekeringsmaatschappij in te lichten.

Hij vaarde op 14-2-62 terug uit en viste tot 21-2-62 om, volgens zijn zeggen voor de storm terug naar Newlyn te varen, waar hij zijn vangst tenslotte verkocht en daar bleef liggen tot 28-2-62 om terug uit te varen naar... Oostende waar

hij op 2-3-62 te 15.30 uur toekwam, omdat Mijnheer te Heist karnaval wou vieren.

Mijnheer had 6 bennen vis mee.

Het is de eerste maal niet dat dit heerschap met het kapitaal en de goedheid van zijn reder speelt.

Een tweetal maanden geleden was hij het die te Ymuiden niet beter vond de grootste sleepboot der firma Smit van Rotterdam te nemen om zich te laten binnenslepen.

Toen men hem hierop te Ymuiden wees, dat zulks onzinnig was, antwoordde hij dat zijn reder geld genoeg had.

Het wordt hoog tijd dat door de Hogere Overheid tegen zulke praktijken ingegaan worde en dat dergelijke mensen, die geen verantwoordelijkheidsgevoel hebben, hun diploma afgenomen worden. Dergelijke schippers zijn een gevaar voor het ganse bedrijf.

UIT HET STAATSBLAD

VERBETERINGEN VAN DE INRICHTINGEN EN MATERIAAL AAN BOORD VAN DE BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

In het Belgische Staatsblad van 9 maart jl. werd het K.B. van 6 februari 1962 gepubliceerd. Dit K.B. wijzigd het voorgaande K.B. welke dateert van 1 maart 1958 met betrekking tot financiële hulp teneinde de verbetering van inrichting en het materiaal aan boord van de Belgische vissersvaartuigen aan te moedigen.

Aldus kunnen wij in voormeld staatsblad lezen :

— gelet op art 29 van de Grondwet;

— gelet op het K.B. van 1 maart 1958 houdende instelling van financiële hulp teneinde de verbetering van de inrichtingen en van het materiaal aan boord van de Belgische vissersvaartuigen aan te moedigen;

— overwegende dat het economisch verantwoord is de reders ter zeevisserij die hun vaartuig ombouwen om er de bokkevisserij mede te beoefenen, financieel te steunen.

— gelet op het gunstig advies van de minister, adjunct voor financiën, gegeven de 20e december 1961;

— gelet op de hoogdringheid;

Hebben wij besloten en besluiten wij,

Art. 1 : Art. 2 van K.B. van 1 maart 1958 wordt vervangen door volgende bepaling :

Art. 2 Deze financiële hulp zal bestaan uit :

1° een tegemoetkoming in de rentelast in geval de reder een lening heeft moeten aangaan om de in art. 1 bedoelde verbetering te financieren.

Het bedrag van de tegemoetkoming is gelijk aan het verschil tussen de werkelijke rentelast en de tegen 2 t.h. berekende rente, zonder echter de 4 t.h. van het geleende kapitaal te mogen overschrijden.

2° een toelage van 10 % met een maximum van 6000 fr op de uitgaven voor werken om het vaartuig aan de bokkevisserij aan te passen.

De Minister van Landbouw werd belast met de uitvoering van het K.B. — B

Z.590 "Horizon" vervoegde Zeebrugse vloot



DE Z.590 BIJ DE MAIDENTRIP

Niet zonder een gewettigde reden van fierheid bracht reder Oscar Rappé wonende Graaf Jansdijk 81 te Heist, zondag zijn nieuwe eenheid in de vaart. Voorheen had hij zijn vaartuig de Z.30 aan zijn schoonzoon verkocht. Zondagnamiddag had de doopplechtigheid plaats die verricht werd door E.H. Holvoet, onderpastoor van Heist. Na Gods zegen afgesmeekt te hebben over het vaartuig en bemanning en na het voorlezen van de parabel van de wonderbare visvangst, werden naar aloud Zeebrugs gebruik, de paasnagels ingeslagen. Peter en meter waren resp. Willy en Maria Rappé, de jongste zoon (11 jaar) en het jongste dochtertje van 7 jaar van de reder, die dan ook overgelukkig waren met deze vererende opdracht. Op de doopplechtigheid bemerkten we, naast de talrijke familieleden, ook scheepsbouwer Leon Degraeve,

door wie dit moderne vaartuig gebouwd werd op zijn overdekte scheepswerf. Het vaartuig bezit dezelfde karakteristieken als de « Triton ». Het is uitgerust met Decca, dieptemeter, radio zend- en ontvangstpost, richtingzoeker enz. Het zou deze week voor zijn eerste reis vertrekken. De bemanning bestaat uit : stuurman Hubert Rappé, zoon van de reder, matrozen Jacques Rappé, eveneens een zoon van de reder en Constant Rappé, broeder van Oscar Rappé en ten slotte motorist René Vlietinck, allen uit Heist.

Na de doop verliet het vaartuig de haven voor een korte maiden-trip.

Wensen we reder en bemanning bemaning geluk met deze moderne aanwinst voor onze vloot, behouden vaart en lonende vangsten.

Zaak der Scheepswerven van Vlaanderen

Verkoop vermoedelijk in juni

Op de scheepswerven van Vlaanderen te Brugge, is alle activiteit nog steeds stopgezet.

Men wacht thans tot een overeenkomst is afgesloten met de Griekse reder Onassis om eventueel het te water gelaten fruitschip verder af te werken in Brugge of op de openbare verkoop van de werf, waardoor de nieuwe eigenaar dan opnieuw zou kunnen van start gaan.

Wat het eerste punt betreft, verwacht men te Brugge veel van de terugkeer naar zijn stad, van burgemeester Vandamme. Hij verblijft een veertiental dagen aan de Azurenkust met vakantie en beloofde voor zijn reis te Monaco een gesprek te hebben met Onassis in verband met het schip dat te Brugge op afwerking wacht.

Zoals men weet werd dit schip gebouwd voor rekening van een rederij, waarin Onassis een der voornaamste aandeelhouders is.

Wat de verkoop van de werf betreft, vernemen we, dat de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid de belangrijkste schuldeiser van de Scheepswerven van Vlaanderen, bij de rechtbank van Koophandel te Brugge een procedure heeft ingesteld om de werf openbaar te verkopen.

De zaak werd gisteren voor de rechtbank van Koophandel te Brugge behandeld en de voorzitter van die rechtbank heeft zijn uitspraak en dit op verzoek van de curato-

r.n. in beraad gehouden tot 22 maart.

In gerechtelijke kringen meent men echter dat de vraag van de Nationale Maatschappij zal worden ingewilligd.

Indien dit zo is zullen onmiddellijk drie notarissen worden aangesteld om de verkoop te regelen, die dan half juni zou kunnen plaats hebben.

AAN ALLE REDERS :

VOORLICHTINGS- AVOND

Alle Reders worden vriendelijk uitgenodigd, de voordracht bij te wonen, welke zal worden gehouden in het Zeemanstehuis (Hotel El Mar), Petrus en Paulusplein, op donderdag 22 maart a.s. te 19.30 uur.

Tijdens deze avond zullen de Heren Alma en Peskens uit Nederland handelen over :

- 1) vast en verstelbare schroeven.
- 2) het gebruik en de toepassing in de visserij

Wij durven verhopend dat veel Reders hun belangstelling zullen willen betuigen, door hun aanwezigheid op deze leerrijke avond.

COMMODORE ROBINS OP RUST

Op 1 april zal Commodore Robins, stafchef van de Zeemacht, op rust gaan. Dhr Robins werd geboren te Herstal op 1 september 1901. Hij studeerde op de gemeenteschool en op het St Lambertus-College te Herstal.

Hij vervoeft het Belgisch school-schip als kadet in 1920, met de 12de promotie. Luitenant ter lange omvaart in 1926 en kapitein ter lange omvaart in maart 1930 is hij 13 jaar in dienst van de Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) en vaart op de Kongo-lijn.

Buiten zijn loopbaan ter zee, vervult hij ook zijn militaire verplichtingen, hij dient bij de begeleidende batterijen en wordt reserve-onderluitenant in maart 1931 en reserveluitenant in maart 1933.

Bij de oorlogsverklaring in 1940 bevindt hij zich op zee. Onder de wapens geroepen bij de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië wordt hij in 1941 reservekapitein benoemd. Als vrijwilliger met speciale opdrachten belast verblijft hij in Gibraltar van mei 1941 tot juni 1942. Terug in Groot-Brittannië wordt hij bij de Royal Navy ingelijfd.

Na een opleiding ontvangen te hebben in het «Royal Naval College» en in het artilleriecentrum van Chatham, wordt hij bevelhebber van het patroilleschip «Phrontis». In 1944 is hij loods in dienst van Admiraal Harwood te Scapa Flow.

In juli 1944 wordt hij Korvetkapitein benoemd en bij de bevrijding keert hij terug naar België en vervult de functies van «Admiralty Berthing Officer» te Oostende. Op 26 november 1945 wordt hij verbindingsofficier bij het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen, en neemt actief deel aan de terugkeer van de Belgische Sektie van de Royal Navy naar België, die dan op 1 februari 1945 de Belgische Zeemacht wordt. Fregatkapitein benoemd in september 1946, wordt hij Stafchef van de Zeemacht.

Op 1 januari 1947 wordt hij door de Minister van Verkeerswezen aangeduid om de functies te bekleden van Chef van de Generale Staf Zeemacht te Brussel. Wanneer de Zeemacht naar het Ministerie van Landsverdediging overgaat wordt hij in zijn functie bevestigd en wordt bovendien lid van het Komitee van de Stafchefs.

Kapitein-ter-Zee benoemd op 26 juni 1951, draagt hij de titel van Commodore sinds juni 1953. Op 26 september 1957 wordt hij Commodore (Generaal-Majoor) benoemd. In augustus 1951, wordt hij Vleugeladjutant van Z.M. de Koning.

Hij maakt deel uit van het NATO komitee voor het Kanaal, dat uit de vier Stafhoofden van de Zee-strijdkrachten samengesteld is : (Frankrijk - Groot-Brittannië - Nederland en België).

Sinds 1955 is Commodore Robins Inspecteur-Generaal van de Zeemacht. Hij is drager van verscheidene Belgische en buitenlandse eretekens. Hij is lid van de Marineakademie, korrespondent van verscheidene buitenlandse marinetijschriften en heeft de volledige cyclus voor bedrijfsleiders op de Universiteit van Gent gevolgd.

Commodore Robins is het oudste lid van het Komitee der Stafchefs, waarvan hij deel uitmaakt sinds zijn oprichting.

COMMODORE ROBINS NEEMT AFSCHIED VAN LOGISTIEKE GROEPERING

Zoals gemeld zal Commodore Robins, stafchef van de Zeemacht, op 1 april 1962 met rust gaan.

Te dezer gelegenheid zal Commodore Robins op vrijdag 23 maart een laatste maal de installaties van de Logistieke Groepering van de Zeemacht, aan de Oosteroever te Oostende, inspecteren.

Verscheidene plechtigheden zijn voorzien, o.a. een militaire plechtigheid, een bezoek aan de installaties en een aperitief aangeboden in de mess der officieren.

AANVOER-VERWACHTINGEN VAN VIS

Niettegenstaande er reeds een merkbare verbetering is ingetreden voor wat het opgeven van de vangsten betreft in de vismijn te Oostende, toch zou er nog een stiptere naleving van het desbetreffende reglement moeten worden nagestreefd. De donderdagvoormiddag worden de meeste verwachte schepen opgegeven door de visafslagers. Dit wordt gedaan zonder dat de meeste reders hun schepen opgeven. Men gaat uit van het uitvaren van het vaartuig en schat na een normale reis dit en dit schip kan komen verkopen. Alleen de grotere rederijen en de meeste reders van IJslanders geven hun vaartuig zelf op, zo mogelijk met de vangst. De Noordzeeschepen de Kanaalschepen en alle andere vaartuigen worden dus in de echte zin van het woord verwacht. Wat er echter op de verschillende visgronden gebeurde kan moeilijk nagegaan worden. Er kunnen schepen zijn die moeilijkheden kenden en in vreemde havens gingen verkopen, bij slecht weer vooral wordt het een waar probleem om de schepen op te geven omdat er dan zeer veel in vreemde havens gaan schuilen en meteen verkopen waarna een nieuwe reis wordt aangepakt. Toch hebben de handelaars met deze verwachtingen een idee van wat er zal op de markt zal zijn, want zij weten ook, of zij zouden het toch moeten weten, wat er op bepaalde visgronden op bepaalde tijdstippen van 't jaar wordt gevangen. Na deze verwachtingen komen dan de borden in de vismijn waar de reders volgens dat ze met hun schip gesproken hebben, hun vangst laten op aanbrengen door de sluisknechten. Hier kan er nog wel wat verbeteren want nog te veel reders stellen het opgeven van hun schip en hun vangst te lang uit. Hierdoor geven de handelaars en meer bijzonder de invoerders de pap in de mond om in te voeren. Als deze dan te veel invoeren dan wordt dit op de rug van de reder geschoven, die zijn vangst te laat opgaf. Zo is het altijd de schuld van de reder. Dat ze echter niet vergeten ook eens op eigen borst te kloppen en te bekennen dat ze sommige weken al te veel willen invoeren. Bovendien zijn er de laatste jaren wel enkele invoerders bijkomen en het moet zijn dat de verstandhouding onder deze invoerders ook niet te briliant is anders zou ieder maar invoeren wat er nodig is en niet zoveel mogelijk. Misschien kunnen we aan deze invoerders vragen dat ze in 't vervolg de «invoerverwachtingen» aan het bord uithangen. Zo weten ook de reders waar ze aan toe zullen zijn. Het zal immers wel meer

Garnaalaanvoer in februari

Ondanks we in de voorbije maand februari uitzonderlijk veel storm hebben gekregen is de garnaalaanvoer toch nog ruimer dan in de maand februari van vorig jaar. Hiervoor kunnen wel enkele redenen worden aangehaald. Eerst en vooral is daar het feit dat er meer vangsten werden binnengebracht en dat deze vangsten ruim groter waren dan verleden jaar.

Dat er meer vangsten waren kan worden uitgelegd door het feit dat er voor de sprotvisserij helemaal

gebeuren dat de reders slachtoffer zijn van een te grote invoer dan de invoerders van een te grote aanvoer. Beide partijen zouden mits wat meer overleg en overeenkomst veel minder schade doen. Partijen waarvan de toelagen echter zo uiteenlopend zijn, spijtig genoeg wel nooit overeenkomen.

TERUG MEER LAWAAI

Het komt ons voor dat er de laatste weken weer meer lawaai is in de verkoophalle van de Oostendse vismijn. Er rijden weer veel vrachtwagens langs de verkoop en dit kan ook wel niet veel anders sederis er langs de andere zijde niet meer mag geparkeerd worden. Het is echter wel bijzonder moeilijk om iedereen tevreden te stellen in onze vismijn want wordt er geladen of gelost in de verkoophalle dan is het ook een lawaai van jelleste. En lossen of laden verbieden tijdens de verkoop kan men ook moeilijk. Er is een tijd geweest dat er sprake was rubberen banden rond de karrewielen te leggen. Dit voorstel is precies in de doofpot geraakt. In elk geval rijden de meeste karren nog altijd zonder rubberen banden. Dat dit ook heel wat lawaai meebrengt is goed te begrijpen.

Waar men ook eens zou mogen op letten is op de karren die de vangst volgen en waar kopers hun waar weer verder verkopen aan kleine handelaars. Normaal moeten deze karren de verkoop volgen op twee of drie staken, nu is het vaak zo dat deze karren direkt na de verkoop volgen en dikwijls een bellemmering vormen bij de verkoop van kleine vis. Die voortverkopers mogen heel zeker ook hun beroep uitoefenen maar laten ze dan alstublieft wat verder de verkoop volgen.

Het blijkt dus wel dat er de laatste tijd nog niet veel veranderd is in de Oostendse vismijn. Ook wat het in de weg staan van de meeste kopers betreft kan er maar geen verbetering vastgesteld worden. Nochtans worden deze kopers herhaaldelijk aangemaand door de verkoop-leider om achter de vis te gaan staan. Al komt het niet dikwijls uit toch zal het wel zo zijn dat er dikwijls eens een paar bennen vis onverkocht blijven staan. Deze blijven er nochtans meestal niet staan zodat er wel profijt zal te doen zijn met dat in de weg staan. Ondertussen blijven de kettingen die «eens» tussen de vangsten gehangen werden, veilig in het magazijn geborgen. Dat de verkoop door het in de weg staan herhaaldelijk moet worden onderbroken lijkt niemand te hinderen. Er wordt geprotesteerd als de verkoop te lang duurt. Hoe dat komt zou iedereen voor zichzelf wel eens mogen uitmaken.

geen belangstelling meer was, hetgeen trouwens zeer begrijpelijk is. Als er dus werd uitgevaren was het ter garnaalvisserij want ook de visvangers waren weinig talrijk in de voorbije maand. Alles samen bracht dit de garnaalaanvoer van 679 kilo in februari 1961 op 3104 fr in februari van dit jaar. De prijs was vanzelfsprekend heel wat lager en viel terug van 72,88 fr naar 41,60 fr per kilo. Deze prijsdaling werd echter goedge maakt door de grotere vangst die nu gemiddeld 50 kilo bedroeg tegenover slechts 28 kilo vorig jaar. De totale opbrengst steeg van 49.484 fr naar 129.141 fr terwijl de opbrengst per schip verhoogde van 2061 tot 2082 fr. Alles laat dus vermoeden dat, bij gunstiger weder de garnaalvisserij wel renderend zou kunnen zijn hetgeen we hopen voor onze garnaalvisserij die tijdens de wintermaanden met zeer weinig moesten voortdoen aangezien het sprotseizoen een algehele mislukking is geworden.

VIERDUBBELE AANVOER NA TWEE MAANDEN

Alhoewel er nog niet zoveel waarde moet worden gehecht aan het feit dat er in twee maanden tijd vier keer zoveel werd gevangen dan vorig jaar, is het toch altijd veel beter te kunnen zeggen dat er meer was, dan het tegenovergestelde te moeten narschrijven. Eerst en vooral werden er meer vangsten verkocht maar wat meer verheugend is, is dat deze vangsten ruim groter waren dan verleden jaar. Er werd gemiddeld 51 kilo gevangen tegenover 27 kilo in 1961. Het mag dan zo zijn dat de prijzen veel lager waren; de opbrengst per schip was nog ruim groter en steeg van 1970 naar 2224 fr. Deze meer aanvoer werd zeker in de hand gewerkt door het uitvalen van de sprotverdiensite en dit was dan ook de oorzaak van een minder verdiensite in het algemeen voor de kustvisserij. Er werd immers aan sprot dit jaar slechts voor 53.500 fr verkocht waar dit cijfer vorig jaar 433.000 fr bedroeg. Het beetje meer opbrengst van de garnaal moet de kustvisserij dus niet overgund worden.

DIPLOMA'S EN

BREVETTEN IN DE

ZEEVISSERIJ

Diploma van leerling schipper ter visserij : Calcoen R.-N.

Brevet van machinist voor motoren met inwendige verbranding : Waeghe L.-M.

Certificaat van volmatroos : Verhaeghe L., Libert J.A., Coute-reels H.A., Pinto Correia A., Wilms P.M.J., Hoeybrechts J., Van Kerck-hove E.E., Wouters J.M.R., Della Bella S.A.E.

Certificaat van sleepgast :

Van der Jeught A.A., Audenaert A.M., Juchters G.P., Van Heesch B.J., Op de Beeck S.A.M., Pinto Correia A., Wouters J.M.R., De Veij-ver A.M., Goossens H.H., Coute-reels H.A., Rijmenans K.C., Lam-bert J.A., Malfait J., Bauwens G.A., Schillemans A.J.L.

(vervolg van verleden week)

Ter voortzetting van het artikel van dhr Vanderkimpens nopens het visserijonderwijs in ons land zullen wij het deze week hebben over de verschillende getuigschriften, de inrichting van de leergangen, het onderwijsend personeel en het leerprogramma.

2. INRICHTING VAN HET VISSERIJONDERWIJS

De huidige vorm van het visserijonderwijs werd vastgelegd door de wet van 11 juli 1957 tot regeling van het Zeevaartonderwijs gewijzigd door de wet van 23 maart 1960. De basiswetten werden door verschillende K.B. aangevuld.

Het visserijonderwijs ressorteert onder het Ministerie van Verkeerswezen. Het niveau van het onderwijs is gelijk gesteld met de lagere secundaire cyclus. De leerlingen worden onderwezen in algemene en beroepsvakken. Het onderwijs is kosteloos. Er kan een opleidingschip aan de rijkscholen verbonden worden.

De bestaande visserijcholen beïnvloeden de leerlingen voor tot de examens voor het behalen van om het even welk getuigschrift inzake de Zeevisserij. De lessen voor werktuigkundige ter diepzeevisserij mogen enkel aan de Zeevaartschool te Oostende gegeven worden. Het visserijonderwijs aan het Kon. Werk «Ibis» bestaat enkel uit daglessen, afdeling dek.

De examens worden afgenomen door een examenjury, gevestigd aan de Zeevaartschool te Oostende.

2) Het diploma van aspirant-schipper ter zeevisserij :

Het geeft het recht om als 18-jarige als stuurman of hoofd van de wacht van een vissersvaartuig op te treden. Het kan vanaf de leeftijd van 15 jaar bekomen worden.

3) Het brevet van schipper ter kustvisserij :

Het geeft de bevoegdheid het bevel te voeren op vissersvaartuigen tot en met 30 bruto ton.

4) Het brevet van schipper ter visserij 2de klas :

De houder van het getuigschrift mag het bevel voeren over schepen van minder dan 200 ton in het Engelse kanaal, een gedeelte van de Noordzee en de Ierse zee; hij mag bovendien als stuurman optreden op alle vaartuigen.

5) Het brevet van schipper ter visserij 1ste klasse :

Het brevet geeft de toelating het commando te houden op alle categorieën van schepen. Om dit getuigschrift te behalen moet men reeds in het bezit zijn van het brevet van schipper ter visserij 2de klasse en in die hoedanigheid gevaren hebben.

De brevetten van schipper ter kustvisserij, schipper ter visserij 2de klasse en schipper ter visserij 1ste klasse kunnen enkel bekomen worden door de vissers die ten volle 21 jaar zijn en een zekere vaartijd, o.m. aan boord van vissersvaartuigen tellen.

Er zijn ook nog andere functies waarvoor een getuigschrift vereist is.

3) Brevet van werktuigkundige ter diepzeevisserij :

Geeft de bevoegdheid om alle motoren ter visserij te bedienen.

De opgesomde getuigschriften worden enkel afgeleverd als de kandidaten ten volle 18 jaar zijn en kan bewijzen dat hij gedurende 'n zekere termijn praktische kennis aan boord van vissersvaartuigen heeft opgedaan.

De zeevaartinspectie levert bovendien een vergunning voor het bedienen van motoren van minder dan 80 PK. De kandidaat moet evenwel 18 jaar oud zijn en slagen in een praktische proef aan boord van het vissersvaartuig waarop hij aangemonsterd is.

2. INRICHTING VAN DE LEERGANGEN

Het visserijonderwijs omvat twee afdelingen nl. de afdeling dek en de afdeling machine. Er worden dagleergangen avondlessen en vervolgens vervolmakingscursussen gegeven.

a) De dagleergangen

De dagleergangen afdeling dek, zijn toegankelijk voor jonge lieden van ten volle 12 jaar. De eerste 2 jaar zijn een voorbereiding tot het afleggen van het examen van scheepsleerjongen. Het derde en laatste jaar dient als voorbereiding tot het examen van aspirant-schipper ter zeevisserij.

De dagleergangen afdeling machine omvatten twee studie jaren. Zij zijn toegankelijk vanaf 14 jaar. De leerlingen worden gedurende deze tijdspanne voorbereid tot het

3) HET ONDERWIJZEND

PERSONEEL

Het onderwijsend personeel is samengesteld uit onderwijzers die een getuigschrift van bevoegdheid in het zeevisserijonderwijs bezitten.

De praktijkleergangen, afdeling dek en machine, kunnen ook gegeven worden door respectievelijk een schipper eerste klasse of een motorist (— 400 pk), op voorwaarde dat ze een zekere tijd in die hoedanigheid gevaren hebben en houder zijn van een pedagogisch getuigschrift.

De Raad voor verbetering van het zeevaartonderwijs, opgericht door de wet van 11 juli 1957, heeft evenwel aanbevolen voor het aanwerven van leraren in de toekomst hogere eisen te stellen.

daglessen. De leerlingen krijgen een voorbereiding tot het behalen van alle diploma's en brevetten ter zeevisserij. Er worden jaarlijks twee leergangen van vier maand en half elk gegeven.

De Raad stelde voorop dat het niveau van het visserijonderwijs gelijkgesteld werd met de lagere secundaire cyclus en in feite regenten als leraren dienden te fungeren.

Voor de algemene vakken zouden in het vervolg wetenschappelijke regenten moeten worden aangeworven. Zij dienen in het bezit te zijn van het getuigschrift van bevoegdheid in het zeevisserijonderwijs.

- HET VISSERIJONDERWIJS IN BELGIE -

De jury is samengesteld uit leraars van de visserijcholen en ambtenaren van het Zeewezen. Er worden twee examenzittingen per jaar ingericht, nl. in februari en in juli.

1. Voorziene getuigschriften

Een K.B. van 21 mei 1958 regelt de toekenning van de brevetten en diploma's in de zeevisserij. Het K.B. bracht eveneens wijzigingen aan in het toekennen van de waarde van de bestaande brevetten en vergunningen voor de zeevisserij.

Deze herwaardering was vooral nodig inzake de getuigschriften voor de afdeling machine daar steeds zwaardere motoren in de visserijchepen geplaatst worden.

Bovendien was een sanering noodzakelijk wegens het al te gemakkelijk toekennen van vergunningen in de voorgaande jaren. Het K.B. legt eveneens vast voor welke functies aan dek of in de machinekamer getuigschriften vereist zijn.

Voor de afdeling dek zijn de volgende getuigschriften voorzien :

1) het certificaat voor scheepsleerjongen :

Het certificaat is niet verplichtend. Bij de aanmonstering verleent het evenwel voorrang op de andere kandidaten. Er zijn ook voordelen aan verbonden onder de vorm van premieën.

Het certificaat wordt enkel toegelaten tussen de 14 en de 18 jaar. De leerstof geeft een basisvorming met het oog op de voorbereiding tot de andere examens.

Om als marconist aan schepen met een radiozender te mogen optreden moet men het «Bijzonder getuigschrift van radiotelegrafist voor scheepsposten» bezitten. Het wordt afgeleverd door de Regie van telegraaf en telefoon aan de kandidaten die slagen in de opgelegd proef. Er dient opgemerkt dat slechts 12 Belgische diepzee trailers met radiozenders zijn uitgerust.

Het beperkt getuigschrift van radiotelefonist van scheepsposten geeft de bevoegdheid de radiotelefoon aan boord van vaartuigen te hanteren. Het wordt afgeleverd door de Regie van Telegraaf en Telefoon aan de kandidaten die lukken in een praktische proef over het bedienen van radiotelefoon en het uitzenden van berichten.

Om als roerganger dienst te doen moet men het certificaat van bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie bezitten. De Zeevaartinspectie levert het certificaat af aan de personen die slagen in een mondelinge proef en 18 jaar oud zijn.

In de afdeling machine zijn volgende certificaten voorzien.

1) Het brevet van matroos-motorist

De houder van dit brevet mag motoren van minder dan 180 PK bedienen.

2) Brevet van motorist :

Het geeft de bevoegdheid om ter visserij motoren van minder dan 400 PK te bedienen

examen van matroos-motorist en motorist.

b) De vervolmakingscursussen of herhalingslessen.

Dit zijn cursussen die tweemaal per jaar worden gegeven. Iedere cursus duurt vier maand en half en bereidt de volwassen vissers voor tot om het even welk examen met betrekking tot de zeevisserij.

c) De avondleergangen.

Voor de avondleergangen, afdeling dek en machine, gelden dezelfde voorwaarden als voor de daglessen.

De voorbereiding tot het examen van schipper ter kustvisserij en schipper ter kustvisserij 1ste en 2de klasse wordt dus gegeven tijdens de vervolmakingscursussen of de avondlessen.

d) De dagleerlingen aan de Zeevaartschool te Oostende.

Een voorbereiding tot het examen van werktuigkundige ter diepzeevisserij mag enkel door de Zeevaartschool te Oostende gegeven worden. Er worden twee dagleergangen per jaar van vier maand en half gegeven. Enkel de houders van het brevet van motorist worden tot de lessen toegelaten.

e) De Stedelijke Visserijsschool van Oostende geeft avondcursussen voor het behalen van het getuigschrift van radiotelegrafist voor scheepsposten. De leergangen duren één jaar.

De Raad was van oordeel dat men voor de technische vakken een onderscheid moet maken tussen de theoretische-technische vakken en de meer praktische vakken.

Voor de theoretische technische vakken zou een wetenschappelijk regent, houder van 't getuigschrift van bevoegdheid in het zeevisserijonderwijs volstaan. De meer praktische vakken dienen door een zeeman aangeleerd, daar een leek de nodige ervaring mist.

Voor deze vakken zou men mogen beroep doen op een schipper ter visserij 1ste klasse. Hij moet evenwel de diepzee- en de middenslagvisserij beoefend hebben en in het bezit zijn van een diploma van normaalleergang D. De houder van dit diploma wordt geacht een algemene vorming te bezitten en enige notie te hebben aangaande pedagogische zielkunde en methodiek.

Voor de vakken aangaande beroepspraktijk werd onderscheid gemaakt tussen de afdeling dek en de afdeling machine. Voor de afdeling dek werd het diploma van schipper ter visserij 2de klasse als voldoende beschouwd. De Raad kon voor de beroepspraktijk - afdeling machine - het diploma van werktuigkundige ter diepzeevisserij weerhouden daar de houder niet bevoegd is inzake paswerk. Een diploma A3 metaal met vijf jaar werkpraktijk zou evenwel volstaan.

(vervolgt)

oostendse markt

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 9 % niet inbegrepen. Ook betreft het ongekochte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

— O —

De tweede vastenweek is voor onze vissers niet bijzonder gunstig geweest. De aanvoer was nochtans maar gelijk aan deze van de eerste vastenweek zodat het zeker geen teveel aan aanvoer was. Wel waren er meer IJslanse soorten terwijl ook meer roggen werden binnengebracht. Tongen werden echter minder aangevoerd en ook deze vissoort kreeg lagere prijzen. Hier speelde de invoer een prijsdrukkende rol. Waar verder de meeste vangsten niet meer zo groot waren konden ook niet alle opbrengsten als renderend worden beschouwd. Vooral van IJslan en van de Minch werden te lage prijzen genoteerd. Eerlijkheidshalve moeten we hier aan toevoegen dat ook de kwaliteit niet altijd schitterend was en dat ook dit wel de prijzen nade-

lig beïnvloedde. Toch was het over het algemeen een week met lage prijzen voor de meest gebrachte soorten als kabeljauw, rog en tong. Er kwamen 53 vaartuigen verlopen met 16.130 bennen vis en 25.300 kilo tong.

Niet minder dan elf IJslanders met een totale aanvoer van 9.040 B. Bijna het dubbele aantal IJslanders dus voor een aanvoer van amper 1000 bennen meer. De gemiddelde vangsten waren dan ook merkkelijk kleiner ondanks dikwijls lange reizen. Toch ook enkele grote partijen vis en dit voornamelijk op de maandagmarkt waar we zeven IJslanders kregen. De kleinere IJslanders zorgden vooral voor rode zeebaars, de grote IJslanders brachten vooral kabeljauw en gullen in de afslag. Ook hier was de kwaliteit niet altijd zoals het zou kunnen en moeten zijn. De best verkochte soorten waren maandag schelvis en blauwe leng, dinsdag kwam daar rode zeebaars bij. De opbrengsten waren lang niet allemaal bevredigend en schommelden van 142.000 fr voor de O.217 naar 692.000 fr voor de O.80.

Een vangst van de Minch bracht 300 bennen vis van twijfelachtige kwaliteit in de markt. De reis werd al te lang gemaakt. Kabeljauw en andere soorten kregen merkkelijk lagere prijzen dan bij de andere vangsten hetgeen wel te verklaren is. De kleine vangst en de lage prijzen waren oorzaak van een veel te lage besomming. Noordzeevis werd niet zoveel gebracht. Maandag 2 en dinsdag één vangst: in totaal een 1550 bennen vis van doorgaans eerste kwaliteit. De prijzen waren hier wel wat hoger dan bij de andere schepen maar toch was witte kabeljauw onder de prijs verkocht. Als er zo'n grote vraag is naar mooie witte kabeljauw als de invoerders soms durven beweren, dan is daar gedurende de vastenperiode nog niet veel van te merken geweest. De meeste kabeljauw werd verkocht onder de 600 fr per ben en gemiddeld kreeg noordzeevis amper 500 fr per ben. Gelukkig bestonden de vangsten doorgaans uit grote kabeljauw zodat nog bevredigende uitslagen geboekt werden die varieerden van 245.000 naar 304.000 fr.

Kanaalvis was er weer genoeg en zelfs meer dan genoeg te oordelen naar de dalende prijzen. De meeste van deze soorten kregen maandag de beste prijzen, maandag ook daalden de prijzen al van begin naar het einde van de verkoop, dinsdag kenden sommige soorten een lichte heropleving, waarbij we wijting en soldaten vermelden. De tongen en de roggen, de ronde soorten en de andere kleine vis waren zeer goedkoop. Voor tongen werd zelfs tot bij de 10 fr gemiddeld per kilo minder betaald dan bij het begin van de markt. Nog enkele grote tongenvangsten, meestal echter kan een teruggang van deze vangsten gemeld worden van de ronde visvangsten. De uitslagen waren voor sommige van deze schepen zeer goed voor andere zeer slecht. De beste cijfers waren voor de tongen vangers de laagste voor de roggenvissers en de ronde visvangers. Hier uitslagen van 109.000 naar 202.000 fr. Westvis kregen we ongeveer gelijke hoeveelheid als verleden week, dit keer echter goed verdeeld over de verschillende verkoopdagen. Dit belette niet dat alle rogvarianten spotgoedkoop verkocht werden en dat keilrog hierop dit keer geen uitzondering maakte. Ook hier was alleen met een ruime tongenvangst een renderend resultaat te bereiken.

Op woensdag kregen we dan ook nog van de andere visgronden vis op de markt en wel van de Oost door de N.806. Dit schip loste bijna uitsluitend platvis en deze werd duur verkocht ook de vangst van de Witte Bank kreeg goede prijzen zodat dit schip nog tot een renderend resultaat kwam.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	12-3-1962	13-3-1962	14-3-1962
Tongen, grote — Sole, grosse	45.—49.—	43.80-48.60	46.20-48.—
3/4 tongen — 3/4 sole	49.—56.—	41.20-49.20	42.80-46.60
Bloktongen — Sole moyenne	50.60-57.—	47.40-50.80	46.60-51.—
Voor-kleine — Toute petite	51.—58.—	49.40-53.60	56.—51.—
Kleine — Petite	47.20-53.30	46.—56.60	48.80-52.20
Tarbot, groot — Turbot, gros	51.—75.—	53.—72.—	67.—72.—
Middel — Moyenne	29.60-57.60	35.—55.—	35.—62.60
Kleine — Petite	32.—32.50	28.—34.—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyaen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	5.40- 7.80	8.— 9.—	4.20- 5.20
Grote iek — Grosse	9.60-12.40	9.—	5.40- 8.—
Kleine iek — Petite	14.—16.—	14.40	15.80-18.—
Iek 3e slag — 3e sorte	15.60-17.20	15.—18.—	16.40-18.—
Platjes — Toute petite	11.60	11.—13.—	10.60-11.60
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	16.—18.80	18.—22.50	.....
Middel — Moyaen	11.60-13.—	14.—15.40	.....
Kleine — Petit	4.— 9.40	4.40	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	41.—	.....
Middel — Moyaen	15.—	16.—18.—	.....
Kleine — Petit	.....	8.— 9.—	.....
Rog — Raie	4.40-15.60	3.20- 9.60	4.40- 7.60
Rode poon — Perlon	.....	8.—17.50	11.40-17.—
Grauwe poon — Grondin	5.— 7.40	7.60	7.—
Kabeljauw — Cabillaud	6.80-15.—	4.40-16.80	8.40-12.—
Gullen — Petit cabillaud	7.—11.—	5.60-12.—	6.60-10.20
Hozemondhamme — Baudroie	38.—40.50	35.—41.20	.....
Wijting — Merlan	3.60- 9.40	4.40- 8.60	4.— 7.80
Schar — Limande	6.20- 6.40	7.— 9.—	.....
Steenschol — Sole limande	12.20-18.60	4.40-19.80	15.40-18.—
Zeehaai — Aiguillat	8.—	4.40	.....
Hondshaai — Roussette	5.— 6.70	4.— 7.—	7.—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	26.—31.60
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	9.60-21.—	8.20-20.—	11.—15.—
Keilrog — Raie radiée	7.60-20.20	8.—12.60	6.40-12.—
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	17.—	12.—1420	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	6.—	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	5.10- 8.—	4.50- 7.60	4.40- 5.10
Leng — Lingue	6.20- 8.—	6.60- 6.80	8.—
Schartong — Cardine	17.—19.50	18.20	17.—22.50
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2.20- 2.60	2.20- 2.80	2.80- 3.60
Heilbot — Flétan	36.60-57.—	60.—64.—	.....
Koolvis — Colin	8.— 9.20	4.40- 8.—	6.60- 8.80
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	10.20	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	11.50-18.—	10.—11.60	7.60-10.60
Zonnevis — St Pierre	33.—	.....	.....
Koningsvis	35.50-41.50	34.40	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

MAANDAG, 12 MAART 1962

IJSLAND			
O.331	20	860	— 294.678
O.282	20	750	— 274.830
O.80	18	1560	— 692.843
O.298	18	1900	— 615.170
O.236	17	900	— 354.805
O.239	17	480	— 204.900
O.269	17	500	— 177.830

NOORDZEE

O.124	12	600	— 304.683
O.335	16	480	— 245.000

KANAAL

			Tong
O.278	15	160	500 118.750
O.34	15	150	1000 170.770
O.131	12	120	1200 129.830
O.82	15	160	2000 161.990
O.115	15	200	1000 159.220
O.457	9	80	500 74.450
O.283	13	140	2000 177.530
Z.581	13	150	1000 96.320
Z.425	11	240	— 98.200

WEST

			Tong
O.196	6	50	— 30.050
N.763	9	130	400 93.550
N.210	8	100	1000 109.910
O.142	5	80	— 54.630
O.346	9	100	— 48.290
O.147	9	100	600 96.370
O.128	10	120	200 85.470

DINSDAG, 13 MAART 1962

IJSLAND			
O.217	17	350	— 140.000
O.83	18	700	— 298.890
O.250	18	450	— 175.300

NOORDZEE

O.215	11	470	— 255.590
-------	----	-----	-----------

MINCHES

O.305	16	300	— 96.623
-------	----	-----	----------

en vismijnecho's

KANAAL			Tong	
O.132	15	180	2500	202.040
O.69	15	200	1200	149.530
O.154	10	150	600	128.480
O.155	10	250	—	109.990
O.153	13	150	1200	127.610
O.312	11	180	1200	150.810
O.295	16	300	300	114.794
O.254	13	150	1200	128.640

WEST			Tong	
N.762	4	90	200	62.260
N.730	4	60	100	45.060
O.148	10	140	—	82.790
Z.201	5	50	700	61.540

WOENSDAG, 14 MAART 1962

IJSLAND				
O.88	20	500	—	193.768

KANAAL			Tong	
N.232	14	170	700	118.030
O.151	13	250	500	146.630
O.119	13	200	—	85.530
O.266	13	130	1100	116.190
O.166	11	100	500	69.620
WEST			Tong	
O.349	5	50	—	16.500
O.184	6	100	300	62.070
O.185	6	80	400	57.700

OOST				
N.806	5	120	—	55.770

WITTE BANK			Tong	
Z.511	12	60	1200	91.360

MAANDAG :

ZEER VEEL VIS

Al was er dan één schip minder aan de afslag dan vorige week maandag de visaanvoer was beduidend groter. Deze aanvoer was tamelijk eenzijdig en bestond voornamelijk uit IJslandse soorten en kanaalvarianten. Voor de meeste soorten werd zoals verwacht, dalende prijzen betaald. Zeer goedkoop waren kabeljauw, gullen roggen en de meeste kleine soorten. Renderend alohewel ook immer hoge prijzen werden betaald voor tongen, tarbot, staartvis, steenschol en rode knorhaan. Er werden maandag wel enkele ontoereikende prijzen betaald voor de verschillende visgronden. Er waren echter nog verschillende mooie uitslagen.

Niet minder dan zeven IJslander op de maadagmarkt. Dit is trouwens de beste verkoopdag voor deze schepen want al hun vis wordt bijna gefilleteerd zodat zulks best de eerste dag van de week kan gebeuren. Evenals verleden week maandag waren er ook nu weer verschillende lange reizen bij, het geen de vangen nogal beïnvloedde wat de kwaliteit betreft. De paar goed verzorgde vangsten die er waren kregen dan ook betere prijzen zodat dit keer de kwaliteit wel beloond werd. Toch waren ook de hoogste prijzen mandag nog aan de lage kant en dit was vooral het geval voor kabeljauw, gullen, koolvis en rode zeebaars. Waar voor een paar weken nog minimum 600 fr per ben gewaarborgd werd door zekere invoerders voor koolvis van goede kwaliteit en grootte was de hoogste prijs voor deze vissoort maandag 460 fr. Misschien blaasde men nogal hoog van de toren om bepaalde middelen en vals beeld voor te hangen. Anderzijds was het ook zo dat de kwaliteit van sommige vangsten heel wat beter had mogen zijn. De kleine IJslanders hebben in verhouding meer vis gevangen dan de grote, enkele althans.

Zo kon de O.236 zelfs meer vis vangen dan de grote, enkele nochtans. Zo kon de O.236 zelfs meer dan 900 bennen lossen, dit schip is nochtans een van de kleinste IJslanders zodat het niet van de grootte van de schepen afhangt. Verder is het ook zo dat «de man in de brug» een zeer grote rol speelt, zomet de grootste en dat de faktor geluk niet dikwijls kan worden ingeroepen. Ondertussen werden er uitslagen geboekt die varieerden van 177.830 fr voor de O.269 naar 692.843 voor de O.80

RUIME

NOORDZEEVANGSTEN

Twee vaartuigen kwamen van de Noordzee met nogal omvangrijke vangsten. Nu het de tijd is voor de ronde vis werd ook veel witte kabeljauw gebracht. De vraag moet voorzeker niet zo groot zijn naar witte kabeljauw als wel beweerd wordt door sommige invoerders, want de prijs voor deze soort ging al vlug dalen en was nooit hoger dan 750 fr per ben. Het grootste deel werd nog merkbaar goedkoper voor deze laatste soort geld echter blijkbaar het devies : hoe kleiner hoe duurder. Schelvis en totten kregen nog de beste noteringen en de gemiddelde prijs voor deze soorten lag boven de 500 fr per ben.

Waar de vangsten grotendeels uit kabeljauw bestonden kan dit een bepaald lage prijs worden genoemd. De besommingen schommelden hier van 24.500 fr voor de O.335 naar 304.000 fr voor de O.124. Vooral deze laatste uitslag is renderend want ze werd na een redelijk korte tijd bereikt.

KLEINERE

KANAALVANGSTEN

Na de weken van zeer hoge kanaalopbrengsten, zullen we ons zo stilaan weer moeten gewennen aan de lagere uitslagen. Uitslagen die evenwel nog renderend blijven, althans voor de meeste schepen. De kanaalvangsten zijn niet meer zo omvangrijk als voor een paar weken en bevatten steeds minder tongsorteringen. Daarentegen wordt nu meer ronde vis binnengebracht maar in prijs maakt dit natuurlijk een heel verschil. Ook hier waren er wel enkele lange reizen die schadelijk inwerkten op de kwaliteit. Over het algemeen kregen steenschol, tarbot tongen, staartvis, rode knorhaan, keilrog en platjes goede noteringen. Minder goed was de prijs voor kabeljauw wijting, zeehond, steenscholk en leng. De uitslagen waren voor deze schepen begrepen tussen 74.450 fr voor de O.457 en 177.530 voor de O.283

Van de west werd meer aangevoerd dan verleden week maandag. Er waren bij de zeven vangsten die gebracht werden een drietal omvangrijke die dan ook mooie uitslagen gaven. Roggen kenden dalende prijzen maar waren toch begrepen tussen 760 en 450 fr per ben, dus een merkbaar verschil. De N.210 lukte de hoogste uitslag dank zij een grote tongenvangst van meer dan 1000 kilo. Ook de N.763 bracht een grote vangst op de

markt terwijl ook de Z.201 het er niet slecht van afbracht. Er werden tenslotte opbrengsten geboekt van 30.050 fr naar 109.910 fr voor de O.196 en de N.210.

DINSDAG :

DALENDE PRIJZEN

De aanvoer op de tweede verkoopdag was niet zo bijzonder groot. Er was veel minder vis op de markt dan verleden week dinsdag. Nochtans kenden de meeste visprijzen een aanzienlijke daling en niet in het minst roggen, tongen en ronde vis. Voor schaars aangevoerde soorten bleven de prijzen op een redelijk peil terwijl ook wijting nog altijd afnemers vond. Er werden dinsdag weer enkele ontoereikende opbrengsten geboekt waarbij deze van de IJslanders en van de Minch het ergst waren.

Drie IJslanders brachten ieder een zeer kleine vangst op de markt en boekten hiervoor dan ook zeer lage opbrengsten die verre van toereikend waren bleven ook de meeste visprijzen in gebreke en alleen voor de rode zeebaars werden stijgende noteringen geboekt. De kabeljauw bleef zeer goedkoop en noteerde slechts van 340 naar 530 fr per ben, koolvis haalde van 300 naar 330 fr. Schelvis was bij verre de best verkochte soort en noteerde tot 1350 fr per ben. Ook blauwe leng kreeg nog een behoorlijke prijs. De uitslagen schommelden van 140.000 naar 298.890 fr en waren dus veel te laag. De kwaliteit van deze vangst liet dan ook nogal te wensen over en deze vangst werd ver beneden de andere prijzen verkocht. Zo noteerde kabeljauw hier slechts 500 fr. De opbrengst was zeer laag en bedroeg slechts 96.623 wat voor zulk een groot schip stukken te klein is.

Van de Noordzee werd door de O.215 een vangst aangevoerd. Deze vangst was nogal omvangrijk en kon na een korte reis worden binnengebracht. De prijzen waren voor deze betere kwaliteit heel wat beter zodat ook de uitslagen veel hoger was en zeker als renderend kan aanzien worden : 255.590 fr.

De gemiddelde prijs voor deze soorten was ongeveer gelijk aan deze die maandag werd bereikt.

WEER TALRIJKE

KANAALSCHEPEN

Van het kanaal kwamen op de dinsdagmarkt een achttal vaartuigen verkopen. Er waren dit keer wel een paar omvangrijke vangsten bij en er werden ook mooie uitslagen bereikt. Toch waren deze uitslagen doorgaans in verhouding tot de geloste vangsten, te laag.

Zo vooral voor de O.155 die een ruime roggenvangst in de markt zette en hiervoor maar 109.990 fr besomde. Roggen kenden inderdaad dinsdag een aanzienlijke prijsinzinking die zich ook over de keels uitbreidde. Deze anders steeds duur verkochte vissoort kreeg nu nog slechts 600 fr per ben, de meeste werden zelfs goedkoper verkocht. Ook tongen waren merkbaar goedkoper en als gemiddelde prijs werd

nu nog een amper 40 fr per kilo betaald tegenover bijna 50 fr op de maandagmarkt. Wijting kreeg nog een vaste prijs en bleef steeds boven de 200 fr per ben. De uitslagen voor deze schepen schommelden van 109.990 fr voor de O.155 naar 202.040 fr voor de O.132 dit dank zij een ruime tongenvangst. Zonder tongen is geen reis te maken van deze visgrond vooral niet als de roggen zo goedkoop zijn.

De westaanvoer was minder ruim dan de maandagmarkt. De vangsten waren ook op zich zelf niet zo groot. De reizen zeer kort zodat de bereikte uitslagen nog redelijk bevredigend waren. Ook hier hadden de schepen af te rekenen met de lage rogprijzen waardoor de uitslagen maar schommelden van 45.060 fr voor de N.730 naar 82.790 fr voor de O.148, dit evenwel na 'n langere reis.

WOENSDAG :

WEINIG VIS EN LAGE

PRIJZEN

De aanvoer op de laatste verkoopdag van deze tweede vastenweek was op zijn «woensdags». Dat wil zeggen : weinig vis en goed verzorgde vis. De prijzen zijn ook op zijn woensdags geweest en dat wil spijtig genoeg zeggen : zeer laag. De prijzen voor de meeste soorten waren inderdaad zeer laag en in het bijzonder roggen en ronde vis werden goedkoop verkocht.

Tongen die eerder schaars waren (op de eigen markt althans) kregen evenmin renderende prijzen zodat we wel mogen besluiten dat het een ongunstige sluitingsmarkt is geweest.

De aanvoer was in de voorbije week nochtans niet zo bijzonder groot terwijl we toch moeten rekening houden met het feit dat het nu de beste tijd is voor onze vissers en ook voor de verkoop van vis. Onze mensen worden zeker niet aangezet om hier te komen verkopen.

De verkoop begon met de IJslanders die, zoals de meeste andere schepen van deze visgrond een kleine vangst binnenzette. Amper 500 bennen konden dan ook niet volstaan om bij de huidige stand van zaken tot een resultaat te komen zodat er een ontoereikende opbrengst van 193.768 fr uit voortkwam. Voor kabeljauw werd ook nu slechts tot 570 fr betaald, rode zeebaars haalde tot 550 fr. Schelvis was goedkoper dan verleden week en noteerde 780 tot 1000 fr per ben.

VERDER DALENDE

ROGPRIJZEN

Nog vijf kanaalschepen kwamen op de woensdagmarkt hun vangst verkopen. De verschillende vangsten waren nogal klein. Verder vertoonde ook de samenstelling van de

(zie vervolg blz. 8)

BENOEMING

Het Staatsblad van 15 maart 1962 maakt de benoeming bekend bij Kon. Besluit van 23-2-62 van E.H. Corneillie J.K., tot aalmoezenier van de visserij, met ingang van 1 februari 1962.

Onze beste gelukwensen.

OOSTENDSE VISMIJNECHO'S

(vervolg van blz. 7)

vangsten nogal opvallende verschillen en zo brachten de ene schepen meer roggem en de andere meer ronde soorten aan. Er waren echter zeer grote vangsten nodig om tot een resultaat te komen en zeer weinig schepen gelukten hierin. Alleen de O.151 bracht het tot een bevredigende uitslag met 146.630 fr terwijl de laagste opbrengsten voor de O.166 waren : 69.620 fr. Dit laatste schip is ook wel wat klein om deze visserij te bedrijven. Voor keilrog werden nog lagere prijzen betaald dan de vorige dagen en zo was de tongprijs voor deze soort woensdag 600 fr, er werden er ook verkocht aan 400 fr per ben. Vanzelfsprekend waren de andere roggem soorten nog goedkoper en moest er herhaaldelijk worden opgevangen. Soorten die het nog deden waren soldaten, tarbot, steenschol, platjes, en knorhaan. Zeer goedkoop waren verder kabeljauw, katrog, wijting leng en koolvis.

Er kwam op de woensdagmarkt ook een Witte Banker verkopen, de Z.511. Dit schip zal het zich wel niet beklagen hebben want er werd een renderende prijs betaald voor deze soorten. Tongen waren aan redelijke prijzen verkocht, tarbot was zeer duur en de kleinere platvisseringen kregen zeer goede prijzen. Platen en grote iek bleven wel goedkoop en noteerden van 260 naar 450 fr, voor de andere soorten met kleine iek en de derde slag werd van 750 naar 900 fr betaald. De opbrengst voor dit schip was wel bevredigend na een korte reis en beliep 91.360 fr. Voor de N.806 die na een vijftal dagen vissen op de Oost weer aan de afslag verscheen was het ook een renderende reis. Er werd nochtans bijna uitsluitend platvis gebracht maar waar deze soort deze week nog zeer schaars werd gebracht kenden ze een goede prijs. Evenals voor de Witte Banker werden de kleinere sorteringen veruit het duurst verkocht. Een opbrengst van 55.770 fr na vijf dagen visserij is zeker niet te versmaden.

Verder kregen we nog drie westvangsten, twee renderende reizen en een ontoereikend resultaat. Spijtig dat ook hier de roggem zeer goedkoop verkocht werden zoniet waren heel wat hogere uitslagen bereikt geworden. Nu werden het cijfers gaande van 16.500 naar 62.070 fr dit voor de O.349 en de O.184. Alleszins vangsten die een veel beter lot verdienden. Eens dat de handelaars echter hun waar hebben is het geen voordeel meer mooie vis aan te voeren. Mooie soorten krijgen al te dikwijls veel lagere prijzen dan de slechtere kwaliteit en dit is zeker geen aanmoediging voor onze vissers, om hun vangsten beter te verzorgen.

SLOOPPREMIEKOMITEIT

Bij het Ministerieel Besluit van 12 februari en gepubliceerd in het Staatsblad van 14 maart werden volgende ambtenaren tot lid van het Slooppremiekomiteit benoemd.

De heren :

P. Vandensteen en R. De Graef, vertegenwoordigers van de Minister van Verkeerswezen, O. Stradiot en K. Michielsens vertegenwoordigers van de Minister van Landbouw.

H. Kennes, Inspecteur van Financien geaccrediteerd bij het Ministerie van Verkeerswezen en van Post Telefoon en Telegraaf.

Het Slooppremiekomiteit staat onder het voorzitterschap van de heer Bertrand, Directeur-Generaal van het Bestuur van het Zeevezen en de Binnenvaart —B

LUITENANTEN GEVRAAGD VOOR PAKKETBOOTDIENST

Voor de duur van de zomerdienst 1962 van de pakketboten te Oostende gaat het Bestuur van het Zeevezen en van de Binnenvaart thans over tot het samenstellen van een wervingsreserve met het oog op de eventuele indiensttreding in tijdelijk verband van 14 luitenanten.

Komen in aanmerking : de kandidaten die aan de volgende voorwaarden voldoen : Belg en van mannelijk geslacht zijn; van onberispelijk gedrag zijn; de burgerlijke en politiek rechten genieten aan de voorschriften der militiewetten voldaan hebben ; minstens 21 jaar oud zijn en de leeftijd van 35 jaar (40 voor de prioritaire) niet bereikt hebben op 1 maart 1962; de door de reglementen gevestigde lichamelijke geschiktheid bezitten (cat. 5 van het K.B. 30.3.39 - minimum gestalte 1.65 m); minstens in het bezit zijn van het brevet van 2e luitenant ter lange omvaart.

PAKKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

UURTABEL

voor de week van 18-3-62 tot 24-3-62

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

- alle dagen te 10 uur (1) en te 15 uur (1)

Afvaarten uit Dover :

- alle dagen te 11.10 u (2) en te 16.10 uur (3)

(1) vervoert ook auto's op 19, 21, 22, en 23-3-62

(2) vervoert ook auto's op 18, 20, 22 en 23-3-62

(3) vervoert ook auto's

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende :

- op 18, 20 en 23-3-62 te 12 uur

Afvaarten uit Dover :

- op 19, 21 en 24-3-62 te 12 uur

Zij hadden pech...

Aangevaren

In de vissershaven van Zeebrugge werd de Z.477 schipper Joseph Welvaert aangevaren door de Z.470 Het vaartuig werd met de voorsteven op de bakboordzijde ter hoogte van de voorgalg geramd. De bakboordreling was over een drietal meter beschadigd, wijs één stut gebroken en de galg ontzet was.

Opgesleept en brand aan boord

De Z.529 onder bevel van schipper Albert Ackaert was uit Lowestoft vertrokken ter visserij naar de visgrond 208. Na de vangst werd deze op de markt van Lowestoft verkocht. Gemeerd liggende nadien te Grimsby, waar het vaartuig binnengelopen was, werd mazout getankt. In de haven stond veel deining waardoor de darm uit de tank gerukt werd en de mazout verloren liep op de warme leiding van de luchtpomp, wat brand veroorzaakte. Met een koelbloedigheid van geest lukte de motorist er in deze te blussen, maar de brandweer van Grimsby kwam toch ter plaatse ten einde een opflakkering te voorkomen. Als gevolg van deze brand werd schade aangebracht aan de elektrische leiding en de werf was over een viertal vierkanter meter afgebrand. Na herstelling kon het vaartuig terug het zeegat kiezen, ditmaal naar de visgrond 403. Tijdens de visvangst werd een abnormaal geluid gehoord in de keerkoppeling, maar niets kon ontdekt worden. Ze besloten op slow koers naar Zeebrugge te zetten. Toen ze reeds twee uur de terugreis aangevat hadden wilde de schroef niet meer werken ten gevolge van het breken van de keerkoppeling. De schipper trachtte zich radio-telefonisch in betrekking te stellen met andere vaartuigen doch men had geen elektriciteit meer. Het lukte hem nochtans contact te nemen met de O.128, die in de nabijheid vertoefde, die dan ook Radio Oostende verwittigde. De staatsleepboot «Zeeleeuw» koos onmiddellijk zee en bracht het vaartuig naar Zeebrugge.

Schroefschade

Uit Zeebrugge ter visserij nabij het lichtschip Galloper uitgevaren, kreeg te Z.467 schipper Pierre Tas, plots een harde klop op het achterschip te verduren. Vermoedelijk wegens het stoten op een onderwater zittend voorwerp. De schroef werd veiligheidshalve afgezet en bij het terugaanzetten, voelde men een lichte davering doorheen het schip gaan. Daarop besloot de schipper naar huis terug te lopen. Tijdens het laag water bemerkte men dat vier toppen van de schroef geplooid waren.

Schade O.34

Terwijl de O.34 van de P.V.B.A. Rederij «De Vuurtoren» op terugreis was in het Kanaal kwam voormeld vaartuig ter hoogte van de «Varne» boei in aanvaring met deze laatste. Er, kon niet belet worden dat de S.B. boeg voor de galg, langs de boei schampte. Op de plaats waar de aanraking gebeurde was vertoonde de O.34 een lichte buil. De «Varne» boei brandde regelmatig voort. — B

Met motordefekt opgesleept

De Z.257 van schipper Eugène Vlietinck beoefende de visserij in de omgeving van de Kreeftenput Plots ging de alarmbel in de motorkamer aan het loeien. Bij nazicht meldde de motorist dat er een abnormale hoge temperatuur van de motor was, die stidgelegd werd. Na afkoeling werd deze terug op gang gebracht, doch deze liep opnieuw warm. Tot overmaat stelde men vast dat de centrifugale pomp van het koelwater gebroken was. Er stond de schipper niets anders te doen dan via de radio om sleep-hulp te verzoeken. Deze werd beantwoord door de Z.526 schipper Fernand Vanden Abeele, die dit vaartuig naar Zeebrugge opsleepte

Stormschade

De Z.562 van schipper Van Massenhove was bezig de visvangst te beoefenen in het Bristol Channel toen het een harde zee op het achterdek kreeg waardoor de sletsblokrol langs stuurboordzijde achter uitgerukt werd. De reling langs dezelfde kant was gespleten over anderhalve meter. De schipper besloot naar Newlyn te lopen voor herstelling. Daarna ging het terug ter visserij en daar de storm terug in hevigheid toenam diende, de schipper beschutting te zoeken in de haven van Newlyn. Dezelfde avond werd terug uitgevaren om enkele dagen nadien terug de vangst op deze markt te verkopen.

Mijntoestel opgevist

Op 25 mijl van het lichtschip Noordhinder heeft de Z.186 een mijntoestel opgevist zonder bijzondere kenmerken. Men beweert dat het een zeer oude mijnstoel is en het tuig had een gewicht van ca 300 kg.

Driftmarker in de korre

Door de Z.290 van schipper Hugo Savels werd op 110 mijl van Zeebrugge een driftmarker opgevist. Het was voorzien van het kenteken E.J. 1132.

Arbeidsongevallen

Bij het inhalen van de korre is Gerard De Graeve, stuurman van de Z.530 onverhoeds omgeslagen en vrij onzacht op de rug en het staartbeen terechtgekomen. Ook bezerde hij zich de duim en de wijsvinger van de rechterhand. Twee weken werkonbekwaamheid.

Gerard Ackx, schipper van de Z.476 is uitgegleden bij het verhalen van de in aanmaak zijnde visnetbollen. Hij verstuikte zich de linkervoet. Tien dagen werkonbekwaamheid.

Ongewone vangsten

Op 25 mijl Noord ten Oosten van de Noordhinder werd door de Z.186 van schipper M. Helmsmoortel een zeer oude mijnstoel opgevist. Deze vertoonde geen bijzondere kentekens en woog circa 300 kgr.

De Z.290 van schipper Hugo Savels meldde deze week het vangen op 110 mijl Noord Noord West van Zeebrugge, van een driftmaker van de Britse Hydrografische Dienst van Lowestoft. Kentekens EJ 1132. Deze werd opgevist met het sleepnet van 25 vadem diepte.

Datum Vangsten Kgr. F. Min. Max. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

12-3	25	521.400	4.948.399
13-3	17	217.700	2.385.491
14-3	11	92.700	1.013.168
	53	831.800	8.347.058

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

8-3	4	5.631	72.590
10-3	2	1.950	16.420
12-3	10	27.815	244.320
13-3	13	32.725	406.090
14-3	17	39.318	518.670

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

8-3	1	19	1.235	65.—	65.—
9-3	5	322	17.683	52.—	57.—
10-3	23	1.704	86.789	45.—	57.—
12-3	15	1.663	77.549	39.—	53.—
13-3	7	867	45.438	47.—	56.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

8-3	3	1.473	25.669
12-3	14	1.6201	291.668
14-3	8	25.650	257.899

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

8-3	3	53	2.757	49.—	54.—	51.01
10-3	3	140	7.981	53.—	59.—	57.—
12-3	1	116	5.812	47.—	53.—	50.10
13-3	4	183	7.130	35.—	43.—	38.96

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	13-3-1962	13-3-1962	14-3-1962
Grote schelvis	15.—23.—	18.—27.—	18.—22.—
Middelmatige schelvis	9.60-12.—	13.—18.—	15.60
Kleine schelvis	6.—10.80	12.—13.60	10.—13.—
Kabeljauw	6.20-10.20	6.80-10.60	6.40-11.40
Gullen	4.40-8.20	6.—8.—	.....
Wijting	.680-7.40	3.60-8.—	7.—
Schaat	14.—18.—	14.—	.....
Zeebaars	6.—8.60	9.40-11.—	11.—
Leng	7.20-13.20	7.80-13.—	7.60
Schartong	.....	6.60-7.—	7.20
Heilbot	21.80-58.—	40.—60.—	30.—64.—
Koolvis	.6-9.20	6.—6.60	6.—
Hondstong	11.60-12.80	14.—15.20	.....
Zeewolf	8.—9.—	7.50-8.50	.....
Platen	.....	12.—12.40	10.—14.—

MARKTBERICHTEN

NIEUWPOORT

	8-3-1962	12-3-1962	14-3-1962
Grote tong — Grosse sole	43-48	41-45	44-42
Bloktong — Sole moyenne	58	48	44
Fruittong — Sole 3/4	68	50	48
Schone kleine tong — Petite sole	60	52	48-57
Kleine tong — Toute petite sole	57	44	44-52
Grote tarbot — Turbot gros	72	60	75
Middelm. tabot — Turbot moyen	60	49	62
Varia — Divers	40	40	40
Griet — Barbue	35	36	24-36
Pieterman — Grande vive	.....	.....	38
Grote pladijs — Grosse plie	8	8	16
Middelm. pladijs — Plie moyenne	18	16	20
Kleine pladijs — Petite plie	15	12	16
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	21	22
Gul — Petit cabillaud	15	18	14-19
Keilrog — Raie radiée	.....	21	.....
Rog — Raie	6-7	11	6-7
Tilten	6-7	9	6-7
Scherpstaaften	5	10-6	5-6
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	8	9	10
Kleine wijting — Petit merlan	6	6	8
Bot — Flet	2	2	2
Schar — Limande	.....	18	15
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....
Zeehond — Chien de mer	.....	11	9
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	.....	.....	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

ZATERDAG, 10 MAART 1962

Z.480 3 70 30 15.810

MAANDAG, 12 MAART 1962

Z.548	2	50	15	19.450
Z.817	2	80	10	14.420
Z.432	2	10	15	15.380
Z.506	2	500	30	48.430
Z.240	5	200	100	65.780
Z.560	3	100	35	39.840
Z.63	3	80	20	15.630
Z.526	1	—	—	4.720
Z.52	1	—	—	3.090
Z.529	1	—	—	17.580

DINSDAG, 13 MAART 1962

Z.501	3	35	25	21.750
Z.251	3	200	35	27.930
Z.22	2	70	20	14.640
Z.725	2	100	15	16.530
Z.491	10	400	70	53.120
Z.552	3	100	50	45.290
Z.466	3	100	30	24.540
Z.468	6	350	80	63.110
Z.517	4	150	60	45.020
Z.462	5	150	60	39.850
Z.454	4	100	25	22.470
Z.408	4	100	50	27.510
Z.52	1	—	—	4.330

WOENSDAG, 14 MAART 1962

Z.447	4	100	35	18.840
Z.525	4	300	30	28.780
Z.456	4	150	25	22.290
Z.264	4	300	35	34.710
Z.538	3	150	10	22.900
Z.553	4	250	20	19.420
Z.512	4	150	30	29.720
Z.473	6	250	50	43.260
Z.591	4	150	20	21.410
Z.477	4	150	30	24.960
Z.472	4	200	20	40.930
Z.152	4	200	35	41.510
Z.68	4	100	30	21.600
Z.30	4	150	30	13.200
Z.557	5	300	50	40.170
Z.764	5	200	70	45.050

DONDERDAG, 15 MAART 1962

Z.733	4	300	25	35.970
Z.401	5	150	60	34.970
Z.508	4	100	30	20.610
Z.499	3	100	20	16.610
Z.60	3	50	25	14.190
Z.63	2	—	—	11.890

GENT

Tongen 3/4 90 fr; tonge kleine 75 fr
tarbot 130 fr; tarbot mid. 80 fr;
Griet mid. 90 fr; Schol 35-42 fr;
griet kleine iek 30 fr; Schelvis mid
4666 fr; Rog vlerken 80 fr; Kabel-
jauw 46-72 fr; Gullen repen 66 fr;
Hozemondhamme 80 fr; wijting 20
-24 fr; Arend 65 fr; Zeebaars repen
50-68 fr; IJle haring 20-26 fr
Haringshaai 60-90 fr; Heilbot 95 fr;
Koolvis 35-39 fr; Zonnevis 50 fr;
vervroren zalm 100 fr; verse garna-
len 64-1000 fr; gepelde garnalen 180
250 fr.

BRUSSEL

Tongen 3/4 10 0fr; Tarbot grote
70 fr; Tarbot mid. 60 fr; Griet kl.
58 fr; Schol 40-48 fr; iek 3e slag 28
fr; Schelvis mid. 60-82 fr; Rog vler-
ken 60-82 fr; Kabeljauw 55-75 fr;
Hozemondhamme 82 fr; Wijting 24-
32 fr; Arend 75 fr; Rode Knorhaan
45 fr; Zeebaars repen 45 fr; IJle
haring 24-30 fr; Heilbot 100 fr;
Steur 40-46 fr; verse garnalen 90-
100 fr; gepelde garnalen 220-280 fr

VERWACHTINGEN

MAANDAG, 19 MAART 1962

IJsland : O.294, O.108, O.316,
O.224.
Kanaal : O.156, O.277, O.292, O.109
O.191, O.135, O.170, O.127,
O.160.
Noordzee : O.89.
Witte Bank : O.218.
West : O.327.

DINSDAG, 20 MAART 1962

IJsland : O.228, O.85 (vermoede-
lijk).
Kanaal : O.287, O.105, O.120,
O.326.
Witte Bank : Z.549.
Kreeftenput : Z.598, Z.547.
West : O.184.

WOENSDAG, 21 MAART 1962

IJsland : O.86.
Kanaal : O.249, O.279, O.140, O.214
Noordzee : O.231.
Witte Bank : Z.539, Z.290.

PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN !

DE BOULONESE VISSERIJ OP ONDERZOEK IN NEW-FOUNDLAND

Gevolgen van gering rendement op de
visserijgronden van de Noordzee

Het is niet van vandaag of gisteren dat de bevoegde leiders uit de Boulonese visserij zich zorgen maken betreffende de toekomst. De aanvoeren welke genoteerd werden van uit de Noordzee waren inderdaad gedurende de laatste jaren onderhevig aan een voortdurende daling. Dit verschijnsel is echter niet specifiek voor de visserijbedrijvigheid uit Boulogne. Ook andere grote visserijvloeden dienden zich met schaarse aanvoeren tevreden te stellen.

Om maar een voorbeeld te noemen: de zones welke traditioneel door de Boulonese vissersvaartuigen bevestigd worden — nl. de Fladen en Utsire — waren gekenmerkt door een, zij het niet grote, dan toch regelmatige en voortdurende uitputting van de visstapel. Hierbij dient nog toegevoegd te worden dat, door de invloed van de vraag en aanbod, de koersen van de vis logischerwijze zouden moeten stijgen, deze integendeel een konstante daling vertonen. Waarom? Zo stelt men zich thans te Boulogne de vraag.

Het is nu zo dat de Franse visserij niet langer alleen is om de wet te prediken op de binnenlandse markten, terwijl de steeds toenemende invoeren een aanvulling betekenen voor de schaarser en schaarser wordende aanvoeren. Dit zijn feiten die te Boulogne, beter dan waar ook, onder ogen worden gezien. Oorzaak hiervan is dat de groothandelaars uit de eerste Franse vissershaven de grootste afnemers zijn van ingevoerde zeeproducten.

Op het huidig ogenblik bedraagt het rendement van de visserieenheden die vissen op koolvis, kabeljauw, schelvis en leng van 7 tot 12

ton per dag effectieve visserij. Dit voor vissersvaartuigen met een motorsterkte van 1.200 tot 1.500 PK. Als aanwijzingspunt kan hier vermeld worden dat op de banken van New-Foundland, om maar deze te vernoemen, vaartuigen met hetzelfde vermogen vangsten verwezenlijken die in vele gevallen het dubbele bereiken. Dergelijke cijfers zijn in huidig geval sprekend en een techniek van het „Institut des Pêches” (Instituut voor Visserijonderzoek) die vorig jaar een campagne meemaakte op de visserijgronden te New-Foundland (aan boord van de „Bois-Rosé”) heeft vastgesteld dat tijdens een campagne van 52 dagen het dagelijks rendement 39 ton per dag bedroeg. Tijdens deze tocht werd 2.050 ton vis van diverse soorten gevangen, waarvan 1.511 ton kabeljauw.

EERSTE OPZOEKINGEN

Zij die nu gaan denken dat de Boulonese visserij niet zou reageren bij het waarnemen van dergelijke mogelijkheden, heeft het volledig verkeerd voor. In het verleden werden vaak moeilijke perioden, met wilskracht, volharding en rijk overleg overwonnen. Thans hebben zij, na de vaststelling dat de kabeljauwaanvoeren vanaf 1959 tot 1961 verminderd waren van 123.000 ton tot 117.000 ton, gereageerd.

Een eerste reactie bestond in het opzoeken van nieuwe vissoorten.

Ook andere vissoorten werden gevangen in grotere hoeveelheden: de leng bvb. waarvan de

aanvoeren stegen van 1.500 ton tot 3.200 ton in een tijdspanne van één jaar. Deze resultaten waren echter verre van voldoende teneinde de binnenlandse behoeften op eigen krachten te voldoen zonder beroep te moeten doen op de massale invoeren. Het is dan ook hierdoor dat zeer voorzichtige, proefondervindelijke zeezeizen werden ondernomen, door verscheidene rederijen in de Z.W.-lijke IJsländse wateren. Naar gebleken is waren deze zeizen echter zonder voldoende resultaat.

HOOP OP DE ATLANTISCHE OCEAAN

Gezien het er echter in de eerste plaats op aankomt grotere aanvoeren te verwezenlijken, en dan vooral van de grote vissoorten zoals kabeljauw, schelvis, koolvis enz., denkt de Boulonese visserij er ernstig aan de visserij te gaan bedrijven in de wateren van New-Foundland, waar, een vorige Boulonese generatie met zeilvaartuigen, de visserij voor de zoutersindustrie ging uitoefenen.

Het gaat er echter in huidig geval om verse vis aan te voeren. Deze visserij kan bedreven worden door omzeggens alle grote diepzeetrawlers welke thans uitgebaat worden, waarbij dan nog heel bijzonder de nadruk dient gelegd te worden op de vier trawlers welke thans nog in aanbouw zijn op Poolse werven. Twee hiervan worden gebouwd voor rekening van de rederij „Pêche et Froid”, terwijl de andere twee eenheden besteld werden door de sociëteit „Pêcheries de la Morinie”. Deze uiterst snelle eenheden met een motorsterkte van 1.800 PK zullen kunnen beschikken, althans twee ervan, over vriesruimen waarvan de capaciteit 50 ton bedraagt, alsmede over het belangrijkste ruim, dat voorzien is van een afkoelingssysteem.

Met zeven dagen voor de heenreis, en zes dagen voor de terugreis, zullen de kampanjes 21 dagen in beslag nemen bij gunstige weersomstandigheden en 25 dagen bij ongunstige weersomstandigheden. Vooraleer echter deze zeezeizen op grote schaal te ondernemen dient een proefondervindelijke tocht ondernomen te worden. Het is dan ook met dit doel voor ogen dat de „Paul Corbin”, welke uitgebaat wordt door de rederij „Pêcheries Delpierre” als eerste zal vertrekken en de voorstudie maken van de mogelijkheden.

De schipper, André Lecoeur is afkomstig uit Fécamp en is getrouwd met de visserij op New-Foundland, evenals zijn staf en de bemanning van de brug, welke allen ervaren diepzeevissers zijn. Het machinepersoneel en de radioploeg zijn allen Boulonezen.

Voor deze kampanje werd de „Paul Corbin” uitgerust met twee radartoestellen, evenals met een volledige uitrusting voor de navigatie en visdetectie. Het is vanzelfsprekend dat deze zending de belangstelling geniet van de Boulonese visserijmiddelen, en dit niet alleen op het plan van de visserij want de resultaten welke geboekt werden na verschillende kampanjes zullen bepalend zijn, maar ook

op het gebied van de kommercialisatie. Het is inderdaad zo dat de Franse markt geweldig gevoelig is. Het geringste teveel aan aanvoeren kan een geweldige terugslag der prijzen voor gevolg hebben, waarvan de gevolgen zeer nadelig kunnen zijn. Het is echter aan de Boulonese vishandel dergelijke ondernemingen te ondersteunen, zelfs gedeeltelijk vergoed door invoeren zou op betrekkelijk korte termijn, de volledige ondergang betekenen, dit ten voordele van de grote buitenlandse uitvoerders. Het is trouwens klaarblijkelijk dat weinig visserieenheden de visserij op dergelijk veraf gelegen visserijgronden zullen kunnen bedrijven. Het grootste gedeelte van de vloot zal verder de traditionele visserijgronden bevissen.

Een kampanje naar de visserijgronden van New-Foundland is een moedige onderneming, welke materiële en menselijke problemen met zich brengt. Het is echter noodzakelijk dat een rederij de strijd opneemt, om aan de thans weinig gunstige toestanden te verhelpen. Thans is het zover met de „Paul Corbin”. Wij kunnen onze Franse kollega's enkel geluk wensen met hun dapper initiatief, en hen het allerbeste toewensen. — B.

ITALIAANSE BESTELLINGEN

Gezien thans de vragen voor subventies en leningen ten voordele van de rederijen ter zeevisserij, gedaan bij de Kas voor Kredietverlening goedgekeurd werden tot 31 december, werden door verschillende Italiaanse rederijen bestellingen gedaan bij een groot aantal scheepswerven.

Er is thans ondermeer sprake van de konstruktie van vier tonijnklippers en twee motortreilers van meer dan 500 bruto-ton, welke bestemd zijn voor de visserij op de Atlantische oceaan. — B

GRIEKSE VERBRUIK VAN BEVROZEN VISPRODUKTEN

Het totale verbruik van bevroren visprodukten in Griekenland bereikte gedurende het vorige jaar 17.532 ton tegenover slechts 12.082 ton in 1960, hetgeen neerkomt op een stijging van 5.450 ton, wat een merkbare stap vooruit betekent. Deze stijging van 31 % dient in de eerste plaats toegeschreven te worden aan een grotere uitbreiding van de markten in het binnenland. Eveneens te noteren valt wel het feit dat de invoeren een daling ondergingen van 7.551 ton in 1960 tot 4.844 in 1961, of een kwantum van ruim 2700 ton. Deze gunstige kentering in de Griekse visserijbedrijvigheid wordt toegeschreven aan de verhoogde produktie van de Griekse vistrawlers, maar ook aan de daling der prijzen op de lokale markten, hetgeen aan de invoerders weinig kans op grote winsten geeft. Deze daling verwekte echter in de visserijondernemingen een zekere ongerustheid, zodat de bevoegdheden zich ook over dit probleem zullen dienen te buigen. — B

SCHADE AAN DERDEN
EIGEN SCHADE AAN
ROMP EN MOTOR
BRANDSCHADE
OPSLEPING
TOTAAL VERLIES
EN VOOR BOUWRISICO'S

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAN, 27, OOSTENDE - Tel. 716.89

berichten

BEMANNINGSTEKORT IN ITALIE VERONTRUST VISSERIJ-INDUSTRIE

Het probleem van het bemanningstekort dat thans heerst in Frankrijk, Groot-Brittannië, Duitsland, en ook wel een beetje zij het in veel geringer mate in ons eigen land, stelt ook de Italianen voor vraagstukken die heel wat veront-rusting en opschudding hebben te-weeg gebracht in de visserij-industrie. In verband hiermede verscheen in het Italiaanse visserij-tijdschrift « Giornale della Pesca » een artikel, waarin gewezen wordt op het feit dat de handen-arbeid welke vereist wordt voor de zogenaamde harde bedrijvighe-den en ook wel enigszins geïso-leerde of afgezonderde werkzaam-heden steeds moeilijker te vinden is.

Anderzijds is de vergoeding op basis van parten rechtstreeks ver-bonden aan het rendement, dat op haar beurt rechtstreeks beïnvloed wordt door tal van niet te voor-zien factoren, zoals ondermeer het vinden van een goede visbank, de weersomstandigheden, enz....

Langsom aan dringt zich een tendenz op waarbij een regelmatig uurrooster en een gewaarborgd loon de hoofdvereisten zijn. Dergelijk verschijnsel kan wel heel goed waargenomen worden in het domein van de visserij op enkele uitzonderingen na. Het is inderdaad een feit dat de visserij-bedrijvigheid een typisch artisa-naal karakter heeft behouden waarvan de werkuren zeer onre-gelmatig en lang zijn, zoals trou-wens in de meeste zeevaartberoep-en. Anderzijds valt het sterk te betwijfelen of de artisanale bedrij-

ven, die het grootste gedeelte van de Italiaanse vissers tewerk stelt, in staat zijn hogere en minder wisselvallige lonen uit te keren. Het is inderdaad zo dat de thans toegepaste wijze van vergoeding samengaat met een toestand die bezwaarlijk voor wijzigingen vatbaar is.

Zeker, de verbetering van de economische toestand, de arbeids-kontrakten, de maatregelen van sociale voorzorg en de modernisa-tie en heraanpassing van de instal-laties aan boord van de vissers-vaartuigen kunnen de vissers overtuigen hun beroep getrouw te blijven, aldus het Italiaans tijdschrift. Deze maatregelen zullen echter onvoldoende blijken, als men er niet in slaagt de « traditie-geest » te bewaren, zo besluit de « Giornale della Pesca ». — B.

NIEUWE JAPANESE VISWORSTENFABRIEK

Een nieuwe Japanse fabriek welke visworsten produceert, is thans in aanbouw te Ishinomaki en dient volledig afgewerkt te zijn voor het einde van deze maand. Deze gloed-nieuwe instelling zal een dagelijkse productie van 200.000 worsten kun-nen voortbrengen.

De tonijn is de meest gebruikte grondstof voor de productie van deze visworsten, waarvan de popu-lariteit in Japan met reuzenschren-den uitbreiding neemt. — B.

INTERNATIONALE VISSERIJBIENNALE TE LORIENT

Reeds verzekerde deelname van twaalf landen

Te Lorient (Frankrijk) grijpt van 25 mei tot 5 juni e.k. de eerste internationale visserij-tentoonstel-ling plaats. Het is de eerste maal dat dergelijke expositie plaats-grijpt, en naar wij vernomen heb-ben zal dit voortaan om de twee jaar geschieden.

De door deze tentoonstelling ge-voerde propaganda, die reeds een zestal maanden in beslag heeft ge-nomen, en die finantieel gesteund wordt door de franse handelska-mer, de industrie van Morbihan en het gemeentebestuur van de in-richtende stad heeft tot op heden veertiental mogendheden, die recht-streeks of onrechtstreeks belangen hebben in de zeevisserij.

Thans hebben reeds een dozijn landen besloten tot de deelname aan deze tentoonstelling. Deze sta-ten zijn : Kanada, Groot-Brittan-nië, Duitsland, Nederland, Zweden, Israël, Spanje, Italië, Senegal, Po-

len, en ons eigen land. Ook de Sovjet Republiek werd gepolst voor een eventuele deelname : maar de Russische regering heeft deze uitnodiging zonder meer van de hand gewezen.

De eigenlijke tentoonstelling zal gekoncentreerd worden in het hartje van de Franse vissershaven. Een dok zal speciaal voorbehouden worden voor de aanleg van de meest moderne treilers. Naast deze drijvende expositie wordt in de binnenstad een tentoonstelling op-gericht die 600 stands zal bevatten.

Op nationaal plan hebben de in-richters een radiowedstrijd voor-zien voor de franse schooljeugd, die per stad zal gegroepeerd wor-den. Aan de eerste vijf geklasseer-de deelnemers zal één ton vis aan-geboden worden, welke ter be-schikking zal gesteld worden door de lokale reders en vishandelaars. B.

Aberdeense visserij in moeilijke situatie

Als wij het Britse visserijtijd-schrift « Fishing News » kunnen gelo-ven, waaraan wij geen minuut twijfelen dan zou de Aberdeense visserij op het ogenblik een moei-lijke periode doormaken. Ondanks het feit dat de vissersvloot uit Aberdeen een der modernste van Groot-Brittannië is, is het grootste gedeelte van de 140 eenheden sterke vissersvloot, door de gevoerde internationale politiek, reeds « ver-ouderd ». De gevestigde lokale vis-serijbedrijvigheid is dan ook op 'n kruispunt gekomen : ofwel over-gaan tot de bouw van grotere vis-serieenheden, ofwel een daling ondergaan op de waardelijst der Brit-se vissershavens en de activiteit meet toespitsen op de uitbating van kleinere vaartuigen.

De zaken staan te Aberdeen ech-ter zo dat de rederijen geen de minste financiële middelen hebben om belangrijke investeringen te doen in de konstruktie van grote treilers voor de diepzeevisserij. In haar geheel dient volgende maand ongeveer £ 300.000 (42.000.000 B. fr) betaald te worden aan de « White

Authority » (W.F.A.) voor leningen en interesten. Het staat thans ech-ter reeds vast dat vele reders aan deze verplichtingen niet zullen kun-nen voldoen, en zich slechts geluk-kig voelen als zij hun vaartuig zullen kunnen verkopen. In derge-lijke toestanden is het echter prak-tisch onmogelijk om kopers te vin-den, daar ook deze grote financiële moeilijkheden hebben.

Het Britse tijdschrift gaat verder met de oorzaken van deze krisistoe-stand nader te verklaren :

« Als door de Aberdeense reders te visserij overgegaan werd tot het bepalen van hun rekonstruktieplan waren de overzichten relatief ge-zien waarlijk schitterend te noe-men. Het grootste deel van de ge-bouwde vissersvaartuigen, waren middenslageenheden, bestemd voor de visserij rond de Faroër-eilanden en eventueel rond IJsland. Bij de aanvang kenden de aanvoerers een verhoging. Korte tijd later kwam echter het veel besproken Brits-IJs-landse incident en de uitbreiding der Faroër-eilanden visserijzones welke traditioneel bevestigd werden door Aberdeense eenheden, terwijl de vissoorten ook op de andere plaatsen onvindbaar geworden zijn. Het is nu reeds een jaar dat deze visschaarste aanhoudt, en niets wijst er op dat er binnen afzien-bare tijd een verbetering zal in-treden. Hierbij komt nog dat de slechte vangsten welke gemaakt werden gedurende de winterperi-ode deze uiterst moeilijke omstan-digheden in een nog duisterder daglicht stellen.

En tenslotte de genadeslag. Door Denemarken werd beslist om de visserijzones van de Faroër-eilan-den, die tot op heden slechts ge-deeltelijk uitgebreid werden tot 12 mijl, thans te veraalgemenen en gans de kust van de voormelde eilanden te omgeven met een eigen visserijzone. — B.

DE JAPANESE TONIJNVISSERIJ

De Japanse tonijnvissersvloot kent waarlijk een onbegrensde uit-breiding. Gedurende het afgelopen jaar werden niet minder dan 40 nieuwe eenheden, allen voorzien van een afkoelingssysteem in de vaart gebracht, wat gevoegd bij de reeds bestaande vloot, een reusach-tig aspekt geeft aan de diepzee-vloot voor de tonijnvisserij 621 eenheden, waarvan er 232 voorzien waren van een afkoelingsinstallatie en waarvan de totale capaciteit 61.200 ton bedroeg. De eenheden van 200 tot 500 ton zijn de meest doelmatige geweest.

**REDERS en
VISSERS,
VOOR UW
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

H A N D I N H A N D

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

In het Duitse visserijtijdschrift „Allgemeine Fischwirtschaftszeitung“ verscheen een artikel van de hand van dr. Dr. Klaus Baar, in verband met de vooruitzichten van de Duitse visserijindustrie ingeval van een aansluiting van de landen deels van de vrijhandelszone tot de Gemeenschappelijke Markt.

voormeld auteur wees er in de eerste plaats op dat in de jaren 1957 tot 1959, Nederland het enige land van de Europese Economische Gemeenschap was dat een groter kwantiteit vis en zeeproducten uitvoerde dan door ditzelfde land ingevoerd werd; net versnelt tussen de invoer- en uitvoerprodukten bedroeg gemiddeld 120.000 ton. Hiertegenover is het tegendeel waar voor de andere landen van de Gemeenschap waarvan de invoeren derdaad de uitvoeren overtroffen. Voor deze landen bedroeg het gemiddelde verschil tussen de uitgevoerde en ingevoerde produkten ongeveer 236.400 ton meer voor de laatstgenoemde. Hiervan werd door Italië alleen reeds 131.000 ton ingenomen, en 99.900 ton voor de West-Duitse Federale Republiek. 26 t.h. van deze uitvoeren waren afkomstig uit landen welke niet behoren tot de Europese Economische Gemeenschap en dan voor een groot deel uit landen van de vrijhandelszone.

De voornaamste invoerders van vis en zeeproducten zijn de West-Duitse Federale Republiek, Groot-Brittannië en Denemarken. Tussen 1956 en 1960 zijn de invoeren van het laatstvernoemde land van zo maar eventjes 60 t.h. gestegen. Voor de Duitse Federale Republiek bedroeg deze stijging 23 t.h. en voor Groot-Brittannië toch ook nog 10 t.h. Ook de Nederlandse invoer kende een verniging van 34 t.h. terwijl onze eigen invoer eveneens de hoogste inging met 26 %. In Frankrijk en Portugal daartegenover daalde de invoer.

Het voornaamste uitvoerend land is Noorwegen. De uitvoeren van dit land kenden echter tussen 1956 en 1960 eveneens een daling, alsook de export van de Duitse Federale Republiek en België. Integendeel kenden de uitvoeren van Groot-Brittannië een toeneming van 39 t.h. Deze van Denemarken en Zweden eveneens een stijging van 35 t.h. In IJsland steeg de export van 34 t.h. terwijl in Nederland deze stijging 23 t.h. bedroeg.

In Duitsland, evenals in ons eigen land hebben de invoeren een verhoging ondergaan, terwijl integendeel de eigen nationale produktie verminderde. Dit was eveneens het geval voor de produktie van viskonserven: terwijl de Duitse invoeren van 16.000 ton in 1956 steegen tot 29.000 ton in 1959, daalden de uitvoeren op gevoelige wijze, en wel van 9.130 ton in 1956 tot 6.000 in 1959.

De kwaliteit is nog steeds een faktor van hoofdzakelijk belang in de internationale concurrentie. Nochtans zijn er andere factoren die een belangrijke rol vervullen, zoals dit tenandere aangetoond werd in de evolutie van de haringbevoorrading in de West-Duitse Federale Republiek. Inderdaad, ondanks het feit dat de West-Duitse visserijindustrie erin geslaagd is de kwaliteit van haar produktie op te voeren, waren zij niet in de mogelijkheid om hieruit de verwachte voordelen te trekken. Dit dient in de eerste plaats toegeschreven te worden aan de hoge produktiekosten welke hiermede gepaard gingen.

Het aandeel van de invoeren van verse haring in de Duitse Federale Republiek is voortdurend gestegen, terwijl daartegenover de haringaanvoeren door de nationale vloot

DUITSE FEDERALE REPUBLIEK VERONTRUST DOOR EVENTUELE UITBREIDING VAN DE EUROPESE EKONOMISCHE GEMEENSCHAP

terugvielen van 111.000 ton in 1958 over 62.500 ton in 1960 tot op zowat 30.000 ton in 1961. Dit laatste cijfer is terloops gezegd het laagste dat sedert het eindigen van wereldoorlog II genoteerd werd.

De superioriteit van de buitenlandse produktie op het gebied van de kwaliteit, de inkooprijzen en de visserijtechnieken hebben een crisis teweeg gebracht in de diepzeevisserij van de West-Duitse Federale Republiek. Hierbij komt nog dat door het feit dat de Duitse konservenindustrie meer en meer gaat afhangen van de buitenlandse bevoorrading, een niet onbelangrijk gevaar ontstaan is voor de industrie. Een ander probleem is gelegen in de stabilisatie van de haringmarkt, d.w.z. de gelijkstelling van vraag en aanbod en de vastlegging van prijzen die de produktiekosten moeten dekken. In dit opzicht werden vorig jaar gedeeltelijke resultaten bereikt, welke inzonderheid dienen toegeschreven te worden aan de bestaande akkoorden met Denemarken. De mogelijkheden van de Duitse industrie zijn echter beperkt door de vrijstelling van de haringinvoeren. De inspanningen welke geleverd worden voor een stabilisatie van de haringmarkt zullen afhangen van de mate waarin de West-Duitse Federale Republiek zal slagen om zijn

partners te doen inzien dat het hier niet uitsluitend gaat om een nationaal belang.

Dank zij een vrijwillige beperking van de aanvoeren, onderging de hoeveelheid onverkochte haring een sterke daling en is het cijfer voor 1961 relatief gezien zwak. Dit was echter niet het geval voor de verse vis. De uitvoermogelijkheden van de visprodukten welke niet door de binnenlandse markt konden worden opgeslorpt zijn eerder beperkt gebleven.

In deze toestand zal het zonder twijfel jaren vergen vooraleer de West-Duitse Federale Republiek afzetmogelijkheden zal vinden op internationale markten die beantwoorden aan de produktiemogelijkheden. In tussentijd zal de industrie de bestaande mogelijkheden op de binnenlandse markt tot een maximum dienen te exploiteren. Tot op heden echter is geen wijziging gekomen in het verbruik van verse en bevrozen visprodukten door de Duitse onderdanen. De krachteloosheid, de kwijning welke in de laatste jaren werd waargenomen is blijven bestaan. Erger zelfs, gedurende 1960-'61 werd zelfs een verminderd verbruik gekonstateerd.

Deze evolutie dient toegeschreven te worden aan de slechte kwaliteit en de sterke variaties

van de aanvoeren, alsook aan de relatief hoge kostprijs van de visprodukten in vergelijking met de overige voedingsmiddelen van dierlijke oorsprong, aan de leemten in het distributiesysteem en aan de ontoereikendheid van publiciteit en propaganda voor het visverbruik. Voor de verkoop van bevrozen visprodukten bestaan er in de grote steden nochtans schitterende mogelijkheden, die echter nog niet uitgebaat worden. Deze laatste stelling werd bewezen door de laatste enquête van het vorig jaar door de minister van Voedselvoorziening in samenwerking met de aankoopcentra van de staten Schleswig-Holstein, Neder-Saksen, Hessen en Bade-Wurtemberg.

Het sukses van de inspanningen ten voordele van een betere exploitatie van de verkoopsmogelijkheden op de nationale markt, zal afhangen van de samenwerking tussen de verschillende sectoren van de industrie. Een Federaal Markt-Komitee werd opgericht in 1955, teneinde een dergelijke samenwerking te activeren en te begunstigen. Tot op heden echter werden de resultaten welke van dit komitee verwacht werden nog niet bereikt.

Indien de West-Duitse visserijindustrie er niet in slaagt de mogelijkheden welke bestaan op de nationale markt te benutten, zal de buitenlandse concurrentie de eerste zijn om hiervan te profiteren en er munt uit te slaan. Dit werd tenandere reeds bewezen door de plaats welke thans ingenomen wordt door de bevrozen visprodukten van Scandinavische oorsprong (Frionor). De toestand van de West-Duitse visserijindustrie in een uitgebreide Gemeenschappelijke Markt zou niet verbeteren door een dergelijke evolutie. — B.

NIEUW VERLIES VAN VISSERIJGRONDEN VOOR BRITSE TRAWLES

Er bestaat grote kans dat de Britse trawlers andermaal zullen verdreven worden van visserijgronden waarop zij normaal de visserij bedreven. Inderdaad, de Sovjet Republiek heeft aangekondigd dat zij het inzicht heeft het bestaande akkoord met de Britse regering, en waardoor het aan de trawlers van deze mogendheid toegelaten was te vissen tot op 3 mijl van de kust, in bepaalde gebieden van de Barentssee, te verbreken. Kontakten werden gelegd met de Russische ambassade, maar tot op heden werden nog geen officiële onderhandelingen gevoerd. Men was de mening toegedaan dat, zo het tot een akkoord zou komen tussen de Noorse en Russische regering betreffende een oktrooi voor een onderlinge concessie binnen hun twaalf mijl zone, dit een voorgaande zou betekenen voor een nieuw kontract tussen de Britse en Russische regeringen. De Noors - Russische onderhandelingen kenden evenwel een mislukking. Anderzijds komt het Brits - Deens akkoord betreffende de visserij op de wateren van de Faroer-eilanden te vervallen op 1 april aanstaande. Sedert het beëindigen van het Brits - IJslandse akkoord dringt de regering van de Faroer-eilanden aan bij de Deense regering dat deze laatste de aandacht van de Britse regering zou trekken op het feit dat de 12 mijl zone van de Faroer-eilanden dient geëerbiedigd te worden.

In het kader van het bestaande akkoord zijn de Britse trawlers gerechtigd de visserij te beoefenen tot op 6 mijl van de kust.

Deze 6 mijl zone wordt berekend vanaf de nieuwe basislijnen, waarbij dient rekening gehouden te worden met onthouding voor bepaalde zones gedurende een periode van het jaar. Het kontract is stilzwijgend vernieuwbaar, maar bij opzegging dient de afzeggende partij de andere partij één jaar vooraf te verwittigen. In mei jl. verklaarde de Deense minister van Buitenlandse Zaken, de heer Jens Otto Kreg, dat zij zinnens waren een uitbreiding van de visserijzones van de Faroer-eilanden te bewerkstelligen op basis van een Brits - IJslands akkoord.

Op het huidig ogenblik vangen de Britse vaartuigen ongeveer 50.000 ton vis in de wateren rondom de Faroer-eilanden. Deze hoeveelheid wordt voor de helft aangevoerd door de trawlers uit Aberdeen, terwijl de andere helft gevangen wordt door de diepzee-reilers uit Grimsby. Moest het ooit komen tot een uitbreiding van de voormelde wateren tot 12 mijl, dan zouden de Britse trawlers andermaal verstoken worden van een voor hen zeer belangrijke visgrond. Hierbij komt nog dat het overgrote deel van deze vloot van zeer rechte bouw is, en velen genoten hebben van een staats-tussenkompst en leningen van de W.F.A. (White Fish Authority).

Moest het nu zo ver komen, dan vraagt men zich in de Britse visserijmiddelen beangstigd af waar deze trawlers wel zullen moeten gaan vissen. — B.

In West-Duitsland GARNALENVISSERIJ WERD DOOR STORM ZWAAR GETROFFEN

De stormramp in N.W.-Duitsland heeft grote schade aangericht onder de garnalenkotters, die in de Duitse Noordzeehavens lagen. Niet minder dan 31 garnalenkotters zijn als verloren opgegeven en een groot aantal is min of meer zwaar beschadigd.

Het ergst werden de kleine vissersplaatsen getroffen. In Neder-Saksen rekent de kottersvisserij op een schade van 300.000 DM, waarbij de schade die is aangericht aan het walbedrijf niet wordt meegeteld. In Neder-Saksen gingen ca 80 kotters verloren. Gelukkig waren er geen mensenlevens te betreuren.

In Sleeswijk Holstein zijn 11 kotters ten onder gegaan, in Hamburg-Finkenwerder kwam de kottervloot er vrij goed af. Volgens de Allgemeine Fischwirtschaftszeitung is de visserijhaven van Bremen er het best afgekomen. In Cuxhaven was de schade groter.

Tot in hoeverre de handelsvoorraden geleden hebben onder de overstromingen is nog moeilijk te overzien, maar in ieder geval is het werk in de verschillende plaatsen slechts kort onderbroken geweest en heeft de gehele visvoorziening geen stagnatie ondervonden.

De schade die aan de garnalenvisserij is aangebracht is echter aanzienlijk, vooral omdat voor de vissers over enkele weken het seizoen begint. Velen zijn niet verzekerd en zijn daardoor persoonlijk bijzonder zwaar getroffen.

BERICHTEN aan ZEEVARENDEN

BELGIE

5/47 (T) Lombardsijde — Zee-
waartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1-13-62

Gedurende de weken van 12 tot
en met 24 maart 1962 zullen schiet-
oefeningen uitgevoerd worden in de
grote sector door artillerie als
volgt :

Week van 12 tot 17 maart 1962 :
op donderdag 15 en vrijdag 16 van
0800 tot 1030 GMT (0900 tot 1130,
plaatselijke tijd) en van 1230 GMT
(1330 GMT (0900 tot 1300, plaatselij-
ke tijd).

Week van 19 tot en met 24 maart
1962 : op de werkdagen van 0800
tot 1030 GMT (0900 tot 1130 plaat-
selijke tijd) en van 1230 GMT, (1130
plaatselijke tijd) tot zonsopgang
Zij worden 's zaterdags geschorst
om 1130, plaatselijke tijd.

De schikkingen van B.a.Z. 1-12-62
zijn van kracht.

5/48 (T) Noordzee -Duikersoefenin-
gen.

Van 7 tot 31 maart 1962, zal een
mijnenveger van de Zeemacht oefen-
en met duikers en opmetingsappa-
raten. NE van het lichtschip «West-
hinder», in de zone tussen de vol-
gende posities :

A. 51°23'30" N 2°25'00"E

B. 51°26'00"N 2°28'20"E

C. 51°26'00"N 2°30'20"E

D. 51°23'30"N 2°27'00"E

Er wordt gevraagd deze zone te
vermijden.

5/49 (T) Haven Zeebrugge -
Wraklichtboei gelegd.

Positie : 51°21'00"N 3°12'30"E
Een groen spitse wraklichtboei ge-
vende 3 schitteringen elke 10 sec.
werd gelegd op 150 m NNE van bo-
vengenoemde positie.

D.B.Z. 89 vervalt.

5/50 Schelde — Reductievak

Vanaf 1 maart 1962 zullen alle
peilingen afwaarts het bovenende
van de rede van Antwerpen her-
leid worden tot het Gemiddeld
Laag Water Spring.

Alle op de kaarten voorkomende
gegevens van hoog- en laagwater
zullen worden vermeld ten opzichte
van het GLLWS nulpeil.

Dit reductievak ligt
0,12 m te Prosper Polder
0,15 m te Liefkenshoek
0,23 m te Antwerpen

onder tot het hiertoe gebezigde nul-
punt van Krijgsdepot (NKD).

De voetpeilschalen werden diens-
volgens verlaagd van hun vorig
nulpeil van gemiddeld laagwater
tot het nieuwe reductievak.

5/51 Gezamenlijke bekendmaking
Regeling zichtberichtendienst Wes-
terschelde en Zeegaten

Ten behoeve van de loodsen in de
respectievelijke Belgische en Ne-
derlandse Loodseindiensten wordt
elke 30 minuten de zichtbaarheid
bekend gemaakt op de daartoe be-
stemde borden.

Ten behoeve van de Scheepvaart
wordt door Antwerpen Radio om
het uur, in de Engelse taal, een be-
richt uitgezonden, zowel in radiotele-
fonie als in radiotelegrafie, als
volgt :

a) Radiotelefonie :

Op de vaste tijd : op het uur + 48
min t.t.z. om 0148 - 0248 - 0348 - 0448

0548 en.. op de werkfrequentie
1652,5 Kp/s, na voorafgaande aan-
kondigingen op 2182 Kp/s.

b) Radiotelegrafie :

Op de vaste tijd : op het uur
+ 48 min t.t.z. om 0148 - 0248 -
0348 - 0448 - 0548 enz., op de werk-
frequentie 489 Kp/s na voorafgaan-
de aankondiging op 500 Kp/s

ALGEMENE REGELEN

— De zichtberichtendienst treedt in
werking zodra het zicht 3000 meter
of minder is geworden

— De halfuurlijkse meldingen der
lokale waarnemingsposten behoe-
ven niet gedaan te worden, indien
het zicht sinds de laatste melding
onveranderd blijft.

— Komen echter binnen een half
uur aanzienlijke zichtveranderingen
voor, dan rapporteren de posten
dit tussentijds direct aan hun
respectievelijke Centrale Post.

— Onder zichtveranderingen wor-
den uiteraard zowel verslechterin-
gen als verbeteringen verstaan.

loodskruispost nabij de A.1 het
plaatselijk geschatte zich in meters
met tijdsvermelding (radio) telefo-
nisch door aan het Belgisch Loods-
wezen te Vlissingen (Belgische
Roeierswacht).

Verder dragen deze posten zich als
aangegeven onder de «Algemene re-
gels zoals hierboven vermeld.

— Elk half uur te weten op het
volle uur en op het uur + 30 minu-
ten t.t.z. te 0000 - 0030 0100 - 0130 -
0200 - 0230 - 0300 enz. enz. geven de
waarnemingsposten op Nederlands
gebied, dit zijn Bath, Hansweert,
Terneuzen, Noorderhoofd (Westka-
pelle) en de loodskruispost nabij
de M.S.B. het plaatselijk zicht (ra-
dio) telefonisch door aan de Neder-
landse Roeierswacht te Vlissingen.
Verder handelen deze posten zoals
is aangegeven onder de rubriek
«ALGEMENE REGELS» hierboven.

3. CENTRALE POSTEN TE VLISSINGEN

— Te Vlissingen fungeren de Bel-
gische en Nederlandse Roeiers-
wachten respectievelijk als Belgi-
sche- en Nederlandse Centrale Post
(C.P.)

Van zodra de Ned. C.P. de zicht-
berichten heeft doorgekregen van
de waarnemingsposten op Neder-
lands gebied geeft deze C.P. de
berichten alsmede het zicht te Vlis-

recht daar aan Antwerpen Radio
(telefoon nr. 31.12.20) en zulks
uiterlijk om 15 minuten voor elk
uur (plaatselijke tijd) : 0045 - 0145 -
0245 - 0345 - 0445

Het hierboven vermelde telefoon-
nummer kan ook gebruikt worden
op de Schelde eventueel gesprek-
aanvragen met de dienstschepen of
voor het doorgeven van diensttele-
grammen ten behoeve van de
scheepvaart.

Dadelijk na het doorgeven van
dit verzamelbericht aan Antwerpen
Radio, wordt de inhoud ervan door
Loodswezen Antwerpen ook gete-
lefoneerd aan :

Nederlands Loodswezen Antwer-
pen ;

Loodsenwacht Kruisschans - Boude-
wijnsluizen ;

Loodsenwacht Royerssluis.

— Een aangepast register van alle
ontvangen en uitgegeven berichten
wordt bijgehouden.

— De zichtberichten bestemd voor
de scheepvaart en die om het uur
door Antwerpen Radio worden uit-
gezonden, zullen opgesteld zijn als
volgt :

«nr. 1/61 Visibility Scheldt and ap-
proaches 13 h local time Wandel-
laer 500 meters Zeebrugge 1000 Mid-
densteenbank 1000 Westkapelle 500
Vlissingen 500 Terneuzen claar
Hansweert 1000 Bath 2000 Locks
Antwerp 2000 Roads 2000».

In geval de zichtbaarheid overal
is (minstens 3000 m) zal het eerst-
volgende bericht bestemd voor de
scheepvaart eenvoudig luiden :
nr. 2/61 visibility Scheldt and ap-
proaches - 14 h local time clear.
Van dan af worden geen berichten
meer uitgezonden, tenzij de zicht-
baarheid weer onder 3000 meter
zou vallen op een der waarne-
mingsposten.

De loodsen worden verzocht
eventueel de gezagvoerders van de
door hen beloodste schepen op de
hoogte te brengen van de aldus
geboden mogelijkheden.

Hierdoor vervallen alle andere in-
lichtingen betreffende zichtberich-
tendienst door het Belgisch en Ne-
derlandse Loodswezen uitgegeven.

Vlissingen 20 februari 1962

NEDERLAND

5/52 (T) Zeegat van Vlissingen —
Stroommetingen

In de maanden maart tot en met
september 1962 zullen bij gunstig
weder stroommetingen worden ver-
richt op de volgende plaatsen :

a. en het Oostgat op (i) ± 51°31'.2N
3°26'.3E ter hoogte van het Zuid-
hoofd en (ii) ± 51°29'.5N 3°29'.6E ter
hoogte van Valkenisse.

b) in het Pas van Terneuzen op
(iii) ± 51°21'.2N 3°47'.6E ter hoogte
van Nieuw Neuzenpolder en (iv)
± 51°20'.8N 3°50'.3E, ± 600 m be-E
de Oost Buitenhaven van Terneuzen.

Tijdens deze metingen zullen
meetvaartuigen ten anker liggen,
terwijl ook oppervlaktedrijvers en
of dieptedrijvers zullen worden ge-
bruikt.

De scheepvaart wordt verzocht de
meetvaartuigen die de voorgeschre-
ven seinen zullen voeren, zo ruim
mogelijk te passeren, en daarbij de
snelheid zoveel te verminderen als
verantwoord is.

5/53 Westerschelde — Honte. Licht-
boei verlegd. Borsele. Lichtsector.

1. Verplaatsen naar 51°26'01"N
3°39'52"E zwarte lichtboei Nr 5

Aan de spitsetonskant van de
Honte bedraagt de minste diepte
82 dm bij gem. LLWS.

2. Positie licht : ± 51°24'.9N 3°43'.9E
In het licht van Borsele de grens
tussen de groene en de NW-lijke
witte sector verleggen van 121°
naar 117°.

Reder,
is een mensenleven geld waard ?

Koop een

ELLIOT-vlot

NIET
de goedkoopste,
maar :

DEGELIJKHEID
ZEKERHEID
KWALITEIT
SERVICE

bij Uw Coöperatieve :

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

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

Telefoon 729.51

— Zodra op een post het zicht meer
dan 3000 meter geworden is, he-
geen dan ook aan de desbetreffende
dienst op die post gestaakt. De be-
trokken C.P. geeft ook dit bericht
door zoals voorzien is onder punt 3
hierna.

— Voor een goed overzicht der ont-
vangen zichtmeldingen en om een
inzicht te krijgen in het aantal
misturen dienen alle ontvangen en
verder doorgegeven zichtberichten
genoteerd.

2. LOKALE WAARNEMINGS- POSTEN

— Iedere 30 minuten te weten 5
minuten voor het volle uur en 5
minuten voor het halve uur dus te
0055 - 0125 - 0225 - 0255 - 0325 - 0355
0425 - 0455 enz. geven de Belgische
waarnemingsposten te Antwerpen,
Zeebrugge, Wandelaar Lichtschip
of bij uitvallen van deze zender, de

segen als verzamelbericht door aan
de Belgische Roeierswacht), die op
zijn beurt de op Belgisch gebied ge-
dane waarnemingen mededeelt aan
de Nederlandse C.P.

Onmiddellijk hierna deelt deze
laatste deze inlichtingen mede aan
de geïnteresseerde Nederlandse
diensten.

Via een gezamenlijke radio-telefo-
nische oproep, deelt de Belgische
C.P. Vlissingen onmiddellijk daarna
ingelijks de verzamelde zichtberich-
ten mede aan Belgisch Loodswezen
Antwerpen, Loodswezen Zeebrug-
ge, Loodswezen Oostende en de
loodskruispost nabij de A1
Al deze mededelingen geschieden
dus iedere 30 minuten.

4. LOODSWEZEN ANTWERPEN

— Loodswezen Antwerpen ont-
vangt de berichten als hoger ver-
meld en geeft deze als verzamelbe-

DE IJMUIDER TRAWLERVLOOT WORDT VOORTDUREND KLEINER

De laatste maanden heeft deze eens zo machtige vloot verschillende aderlatingen moeten ondergaan. De Toronto, Maria van Hattem, Johannes Polderman, Claesje Dirkje en Amsterdam, vonden een weg naar Katwijkse, Scheveningse en Canadese rederijen.

Maar ook daarvoor werden er bijna geruisloos verschillende schepen van de lijst afgevoerd. De grote uitverkoop begon enkele jaren geleden toen de stoomtrawlers het niet meer konden bolwerken tegen de concurrentie van de door middel van olie voortbewogen vaartuigen. Het is een droeve lijst: Haarlem, Vios, Flamingo, Klaas Wijker, Viking Bank, Norma Marie, Tzonne, Abraham, Gelria, Limburgia, Zeelandia, Tubantia, Walrus, Zeehond, De Hoop, Sumatra, Schoorl en Petten. Dit is zo maar een losse greep want tientallen andere schepen vonden een weinig eervol einde in de schrootovens.

Enige jaren na de tweede wereldoorlog trachtte een ijlings uit de grond gestampte rederij het IJmuider visserijleven nieuw leven in te blazen door de oprichting van een maatschappij, die zich op de exploitatie van motortrawlers zou gaan toeleggen. Dit lofwaardige initiatief was geen lang leven beschoren. Spoedig moesten de mooie schepen, die stoere namen als Assan Reis, Claes Compagnon en Simon de Danser droegen uit de vaart worden genomen.

Toch betekende dit streven een ommekeer in de structuur van de IJmuider trawlervloot. Verschillende maatschappijen beseften, dat de stoom zijn langste tijd had gehad en dat er andere wegen ingeslagen dienden te worden. Een van de steunpilaren in deze grote financiële offers vragende strijd was de reder, de heer D.J. Gouda.

Hij was het die de eerste over een zijde vissende motortrawler in de vaart bracht. Al spoedig kreeg dit schip de bijnaam van vestzaktrawler. Ogenschijnlijk leek het veel kleiner dan de stoomvaartuigen met de grote opbouw. Maar ook hier bedroog de schijn. Het schip beschikte over een zeer moderne accommodatie en had ook een veel grotere actie-radius dan de stoomtrawlers. Het lachen duurde dan ook niet lang. Men had al gauw door, dat de eerst zo sceptisch bekeken trawler het schip van de toekomst was. Nu is het de gewoonte zaak van de wereld en bijna alle schepen, die van de werf komen zijn naar het prototype van de heer Gouda gemaakt.

Er zijn inmiddels natuurlijk wel veranderingen in aangebracht — de techniek staat niet stil — maar het principe is onveranderd gebleven. De heer Gouda liet het overigens niet bij dit experiment. Deze ondernemende zakenman beseftte heel goed, dat de IJmuider visse-

rijwereld, met zijn conservatieve instelling nieuwe injecties nodig had. Daarom kwam hij met de vriestrawler Egmont op de proppen. Dit schip heeft helaas tot nu toe geen daverende resultaten geboekt. Op de Noordzee kan het de dure exploitatie bijna niet sluitend maken. Vandaar dat de heer Gouda de blikken naar de IJslandise wateren heeft gericht. De Egmont heeft een paar reizen naar deze verre gebieden ondernomen, maar deresultaten waren teleurstellend. Het is echter aan de heer Gouda wel toevertrouwd het in de dubbele betekenis van het woord over een andere boeg te gooien. Misschien, dat hij nu de ondernemende blik in zuidelijke richting zal werpen.

Maar dat neemt allemaal niet weg, dat de IJmuider trawlervloot van heden maar een schamel restantje vormt van de armada, die nog niet zo lang geleden het visserijmerk van Neerlands grootste vissershaven voerde. De oorzaken voor deze teruggang zijn moeilijk aan te wijzen, maar een van de belangrijkste is wel de opkomst van de kotter. Vele rederijen hebben zich op de exploitatie van dit scheepstype geworpen en met succes. De kotters, die het voornamelijk moeten hebben van de tong en scholvisserij zijn uitermate lonend gebleken. De Nederlandse

handel heeft op het gebied van de platvisexport vaste voet in vele Europese landen gekregen en dat werkt een goede prijs voor de vissers uiteraard in de hand. Hoewel de visserij altijd een wisselvallige affaire blijft kunnen de kottereigenaars bijna tot op een percent uitrekenen wat hun schip in een jaar zal besommen. Deze vastigheid heeft de belangstelling voor dit scheepstype nog meer doen toenemen. Met een trawler moet men maar afwachten wat de zee zal bieden. Bovendien zijn de aanschaffingsprijzen zo hoog, dat men van goede huize moet komen om een lonende exploitatie te verkrijgen.

Daarom zijn vele reders, die terwijl zij nog trawlers in de vaart hadden, door zorgen werden gekweld, op de kotterexploitatie overgestapt. Niet alleen in IJmuiden, maar ook in andere Nederlandse visserijplaatsen zoals Urk, Wieringen, Katwijk, De Helder en Scheveningen. Daar al deze schepen over het algemeen op de IJmuider markt zijn aangewezen, blijft deze haven een belangrijke schakel in het Nederlands visserijleven. Het is eigenlijk nog drukker dan in de jaren toen er honderden trawlers in de vaart waren. Daarvan getuigen de jaarlijks stijgende aanvoer- en opbrengstcijfers van de Rijksvisafslag.

VEEL HARING VOOR SPANVISSERS

De Nederlandse spanvissers hebben onder de vaderlandse kust de laatste dagen enorm veel haring gevangen. Er waren dagen bij, dat in Scheveningen en IJmuiden de hallen volstonden en dat de handel niet in staat was de onafzienbare rijen kisten gevuld met haring van prima kwaliteit te verwerken. De vismeelfabrieken hadden dan ook druk werk. In het begin van de haringinvasie werden er mooie prijzen betaald. De handel zat echt om een grote haringaankvoer verlegen, zodat er fantastische besommingen werden geboekt. Later kwam er de klad dus een beetje in, maar de opbrengsten bleven toch lonend. De schepen haalden de haring, bij wijze van spreken, voor de deur op. Een paar uren varen en vissen was voldoende om de netten vol te krijgen. Deze haringinvasie komt bijna elk jaar om deze tijd terug. Een paar jaar geleden ontdekte een Urker span, dat in de omgeving van Terschelling viste tot zijn grote verbazing enorme scholen haring, die naar het noorden trokken. Nadat de bemanningen de ruimen vol gevangen hadden werd koers naar IJmuiden gezet waar de verschijning van de kotters groot opzien baarde. Hals over kop begaven tientallen spannen zich naar de opgegeven positie om ook met boordevolle ruimen naar IJmuiden te komen. Aanvankelijk was de plotse ver-

schijning van de haringscholen een groot mysterie. Totdat de biologen zich ermee gingen bemoeien. Die hadden alras door, dat er van een geheimzinnig iets geen sprake was. Zij kwamen tot de slotsom, dat de haring elk jaar deze tocht onder de Nederlandse kust maakte maar gewoon niet werd opgemerkt.

De toevallige ontdekking van de Urker vissers was een sterk bewijs voor deze stelling. Daar de haring geen vaste koers volgt, was het vroeger bijna onmogelijk op het spoor van de scholen te komen. Maar nu de kotters met zeer moderne opsporingsinstrumenten zijn uitgerust is het niet zo moeilijk meer de haring achter zijn vodden te zitten.

Natuurlijk moeten de spanvissers wel eens teleurstellingen ondervinden. Hoewel men al veel weet van het gedragspatroon van de haring is het nog niet zo dat alle geheimen van deze vissoort zijn ontraadseld. De ene dag ziet de zee zilvergrijs van de doortrekende haring en de andere dag is er niet eentje de bekennen. Dat is maar goed ook, want anders zou de kans op een drastische vermindering van het bestand lang niet denkbeeldig zijn. De strijd is wel veel in het voordeel van de vissers veranderd, maar er zijn nog genoeg onzekere factoren in het geding om het gevecht open te houden.

UITSPRAKEN

RAAD

VOOR

DE

SCHEEPVAART

De Raad voor de Scheepvaart heeft de schipper van de motorlogger KW.24 een maand bevoegdheid ontnomen om als schipper een vissersschip op zee te bevaren. De motorlogger was op 23 februari met de KW.28 «Verwachting» in aanvaring gekomen. De schipper bevond zich niet op de brug: hij was gaan slapen en had de wacht aan zijn zoon overgelaten.

Deze had opdracht op een bepaald punt stuurboord op te draaien en dan in tegenkoers te gaan vissen. Toen deze manoeuvres echter werden uitgevoerd liep enkele scheepplengten aan stuurboord de «Verwachting» in dezelfde koers.

Hoewel men daar nog scherp stuurboord uitging, kon men niet voorkomen, dat de «Cornelis» het bakboordachter schip raakte.

Tijdens de zittingen werd verklaard dat de stuurketting op de KW.24 Cornelis was vastgelopen, maar de Raad achtte dit onaanneemelijk. Men meende trouwens, dat de KW.24 naar bakboord had moeten opdraaien, terwijl de hoofdinspecteur voor de scheepvaart van mening was geweest dat men in elk geval voor naar stuurboord te gaan vaart had moeten vermindern.

0-0

Een ontzegging van een week werd uitgesproken aan het adres van een matroos, die formeel als schipper moest worden beschouwd op grond van zijn stuurmansdiploma, toen de schipper de reis met de UK.76 «Broedertrouw» niet kon meemaken.

Overigens was het allemaal erg vreemd want de mede-opvarenden bemoeiden zich met alles, zodat de raad zelf veronderstelde, dat de matroos met het stuurmansdiploma in feite orders had moeten opvolgen, ook al omdat hij de enige was, die geen familie van de schipper was en ook geen mede-eigenaar van het schip.

Hoe het ook zij, er werden vergissingen gemaakt, toen men wegens storm terug wilde keren. Men zag de Noorderhaaks-brulboei voor de verkenningston van het Molengat aan, gebruikte de richtingszoeker niet en sukkelde bovendien met een defekt echolood. Het gevolg was, dat de kotter op de Haaksgronden vastliep, dat de reddingsboot de mannen met de vlet van boord moest halen en dat de «Simson» het schip moest bergen.

De matroos was verantwoordelijk, omdat hij volgens de wet schipper was, maar de raad vond de situatie aan boord toch wel zodanig, dat men de eis van drie weken tot een week terugbracht.

LANDSE Visserijgolf

Nog geen vrije zaterdag te IJmuiden

De vrije zaterdag in de IJmuidervishallen is nog steeds geen realiteit. Wel worden er over en weer vele onderhandelingen gevoerd, maar een oplossing is er nog niet uit de bus gekomen. Hoewel er van de besprekingen maar weinig naar buiten uittekt is er wel wat tot de zeer geïnteresseerde buitenwereld doorgedrongen. Een ding staat onomstotelijk vast. De regeers zullen niet het hoofd buigen voor de aktie van de visknechten, die zoals bekend de kat de bel hebben aangeboden. Zij zullen blijven aanvoeren. De handel kan zich daarmee verenigen, maar dan zal aan deze aanvoer een limiet moeten worden gesteld.

Daarvoor zal een commissie in het leven worden geroepen. In dit lichaam, dat trouwens al regelend op de nu zeer drukke vrijdag optreedt, hebben vertegenwoordigers van alle bedrijfssectoren zitting. Alle partijen schijnen zich overigens met de gedachte te hebben verzoend, dat het nooit meer zo zal worden als vroeger. De aanvoer op zaterdag, zal hoe de besprekingen ook zullen verlopen, drastisch moeten worden ingekrompen. Dit wordt ook wel gevoeld. Vele suggesties wijzen in deze richting. Voor de havenarbeiders is bijvoorbeeld voorgesteld om eenmaal in de drie weken op op zaterdag te werken. Dit houdt in, dat de aanvoer niet meer dan ongeveer 1.000 kisten zal kunnen bedragen. Er zijn dan namelijk elke keer circa 80 kaairidders beschikbaar, die ongeveer 10 schepen voor hun rekening kunnen nemen. Ook bij de handel denkt men in deze richting. De viskopers willen hun personeel om de twee weken een vrije zaterdag garanderen. Maar dit voorstel heeft nog geen genade in de ogen van de

vakbonden kunnen vinden, die eenzelfde regeling als voor de havenarbeiders voorstaan. Deze vakbonden zijn bij de besprekingen op hoog niveau vertegenwoordigd. In die kringen beseft men ook wel dat een volledige vrije zaterdag thans nog niet te verwelijken is. De visknechten zullen dus wel een stap moeten doen. Een kleine overigens, want de viskopers hebben zich bereid verklaard de 45-uren week in te voeren en het personeel, dat op zaterdag moet werken een compensatie te geven door het verstrekken van een andere vrije dag. Waren in eerste instantie de vakbonden, die de visknechten en de havenarbeiders onder hun vaandel hebben verzameld bij de besprekingen vertegenwoordigd, thans hebben hebben ook de organisaties van de vissers laten weten een stevige vinger in de pap te willen hebben. Want die zijn rechtstreeks bij de zaken betrokken, al was het alleen maar door het gevaar, dat hun inkomsten door de ontwikkeling aan de wal gevaar lopen. Voor de vissers is het moeilijk, zo niet onmogelijk deel te hebben aan de vrije zaterdag. Zij willen dan ook op de een of andere manier een compensatie voor dit gedurfd genot zien te krijgen.

Visserijknippen

— DE KW.135 EMMA WILHELMINA heeft zaterdagmorgen de Deense kottor Aurora Ebsjerg 569 overvaren. Dit gebeurde op 56 NB in een bijna ondoordringbare mist.

Het Deense scheepje zink vrijwel onmiddellijk. De drie bemanningsleden konden het vege lijf slechts redden door een sprong in de koude zee. Hieruit werden zij door het Katwijkse schip na een kwartier opgepikt. Aan boord van de logger die op de thuisreis was, konden zij na het bange avontuur op hun verhaal komen. Zij kregen warme kleren aan en konden in de kombuis de inwendige mens versterken met een krachten gevend kopje koffie. De onfortuinlijke Deense vissers zijn zondagmorgen in IJmuiden aan de wal gebracht. Dit geschiedde in grote geheimzinnigheid. Niemand werd aan boord toegelaten. De vissers werden opgewacht door de Deense consul-generaal, die de mannen naar Amsterdam bracht. Vandaar zullen zij spoedig mogelijk naar hun geboorteland worden vervoerd. De Emma Wilhelmina heeft verleden jaar een bijna gelijklopend avontuur beleefd. Het schip dat toen op weg was naar de visgronden kwam destijds in aanvaring met een andere Deense kottor, die eveneens naar de diepte verdween. De slachtoffers werden ook toen aan boord genomen en later aan een ander Deens vaartuig overgegeven.

De Nederlandse visserij in de Tweede Kamer

De Tweede Kamer heeft de visserijbegroting voor 1962 besproken. De volksvertegenwoordigers waren maar matig vertegenwoordigd. De aan de orde gestelde onderwerpen waren over het algemeen van zeer sombere aard. Dhr van Dongen (kvp) was allerminst te spreken over de verontreiniging van het water waardoor de binnenvisserij met vele moeilijkheden te kampen heeft. De snoekbaars uit het IJsselmeer heeft door deze verontreiniging een slechte reputatie gekregen. De snoekbaarsen uit andere wateren lijdend oor deze reputatie want de koper kan aan de vis niet zien waar hij vandaan komt. De kuilvisserij, zo betoogde deze afgevaardigde verder, op het IJsselmeer wordt geupeerd door de sterke inkrimping van de vangsttijd. Men kan wel overschakelen op de fuikvisserij, maar dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan omdat er bijna geen plaatsje vrij is. Ook de investeringen zijn niet mis. Grote verwarring bestaat er bij de zogenaamde bokvisserij. In december van vorig jaar werden vergunningen voor deze tak van visserij in het vooruitzicht gesteld. Maar deze toestemming komt niet af, terwijl de vissers in de afgelopen vorstperiode hun netten al hebben vernield. Dhr van Dongen had veel bewondering voor de grootste wijze waarop in Nederland landwinnings en waterkerende werken worden uitgevoerd, maar kon niet oegrijpen waarom men dan zo kleinzielig is als het er om gaat de gedupeerde vissers schadeloos te stellen.

Dhr de Uiter (chu) zag de toekomst van de zeevisserij somber in als de regering niet spoedig steun gaat verlenen voor een modernisering van de apparatuur. Andere landen streven Nederland voorbij. Voor een nieuw schip moet van de 6 ton tot een miljoen gulden worden betaald. De vloot veroudert omdat men nog steeds hoopt op een slooppremie, die echter voortdurend uitblijft.

Dhr Vermooten (pvda) vroeg aandacht voor de trage wijze waarop het visserijgesprek in de EEG verloopt. Men heeft pas de eerste schuchtere stappen gezet. Dhr Vermooten vroeg de ministeriële aan-

dacht voor het feit, dat Nederland het enige land is, waar de visserij niet nagenoeg zonder steun van de overheid moet doen. Dezelfde spreker vroeg of de minister bereid was de kamer een nota te doen toekomen over de verre visserij. Reders, die deze voor Nederland aantrekkelijke visserij willen gaan bedrijven hebben ot nu toe vergeefs aan de departementale deuren geklopt.

Voor de bevissing van de Waddenzee dient zo spoedig mogelijk een verantwoord plan op tael te komen. Het is gebleken, dat de mosselen en garnalen hier dezelfde plekken opzoeken: Dhr Vermooten verzocht de minister een snelle schadevergoeding aan de gedupeerde vissers te bevorderen en stelde verder met nadruk voor een grondig onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden voor het opleiden van kader in de visserij. Er is een groot gebrek aan deskundigen met een universitaire of middelbare opleiding.

Minister Marijnen begon zijn antwoord met de gevolgen van de Europese eenwording voor de Nederlandse visserij aan te stippen. Een gemeenschappelijk visserijbeleid maakt ook een gemeenschappelijk Europees concurrentiebeleid nodig. De minister achtte ook een gemeenschappelijk standpunt ten aanzien van de visserijzones van zeer grote betekenis. De bewindsvaandelaar vond de positie van de Nederlandse visserij gunstig afsteken bij de situatie in de andere E.E.G.-landen.

Door het instellen van visserijzones voor de Nederlandse visserij is de verre visserij in afgelegen gebieden er niet aantrekkelijker op geworden. Het aantal visdagen per reis neemt daardoor af. Daarnaast speelt bij de verre visserij het bemanningsvraagstuk een grote rol. Ook de afzet schept nog problemen, met name de roodbaars is op de Nederlandse markt een nog onbekend artikel. De bewindsvaandelaar bestudeert op het ogenblik een tussentijds rapport over deze materie aan de hand van de commissie-Diepenhorst. In dit rapport zijn hem enige aanbevelingen gedaan. Op grond daarvan zal hij zijn beleid bepalen. De minister ontkende verder, dat de vernieuwing van de vloot in een te langzaam tempo geschiedt. In de laatste zes jaar kwamen niet minder dan 81 motortrawlers en loggers, 260 kotters en 76 andere typen in de vaart.

Voor Scheveningen had de minister een onaangename verrassing in petto. Aan de verbetering van de buitenhaven zal pas worden begonnen als de uitbreidingswerkzaamheden aan de IJmuiden havenmond voltooid zijn. Daar gaan voorlopig nog wel een jaar of vier mee heen. Na IJmuiden zal worden nagegaan hoe root het nut is van de nieuwe technieken die toegepast worden. De minister zal contact opnemen met zijn ambtsgenoot van verkere en waterstaat ter bestudering van het rapport waarin wordt aangedrongen op de bouw van een vissershaven voor Katwijk.

VLAGGETJESDAG

NOG STERKER AFGEPAALD

DAN ANDERS

De viering van Vlaggetjesdag is in een landelijke vergadering van de drie Vlaggetjesdagkomitees nog sterker afgepaald. Kon vorig jaar Vlaggetjesdag in IJmuiden en Vlaardingen nog met tal van feestelijkheden worden omlijnd, terwijl het accent op Scheveningen viel, voortaan zal de feestviering nog sterker dan tot nu toe het geval was, zich tot één visserijplaats beperken. Dit jaar is Vlaardingen aan de beurt om aan Vlaggetjesdag alle luister bij te zetten.

In IJmuiden en Scheveningen moeten de plaatselijke vlaggetjesdagkomitees nu beslissen hoe het op 19 mei a.s. dan wel moet worden. Natuurlijk zullen de schepen worden gepavoiseerd en waarschijnlijk zullen ook wel de onlangs toegekende produkteschapprijzen worden uitgereikt, maar wat verder in de beperkte omlijning van een oud-Hollandse vlaggetjesdag gedaan zal worden is nog niet bekend.

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN

EN

BESOMMINGEN

DONDERDAG

Aanvoer van 7765 kisten waarvan 670 tong en tarbot, 75 schelvis, 650 wijting, 80 gul en kabeljauw, 180 koolvis, 5230 haring, 300 sprot, 15 makreel, 900 schol, 340 diversen.

Besommingen : IJM.18 f.18.400 ; IJM.36 f.23.600.

VRIJDAG

Aanvoer van 7600 kisten, waarvan 2110 tong en tarbot, 280 wijting, 75 gul en kabeljauw, 1190 haring, 2850 schol en 620 diversen.

Besommingen : IJM.25 f.16.700 ; IJM.9 f.24.200 ; SCH.249 f.23.000.

ZATERDAG

Aanvoer van 1150 kisten waarvan 120 tong en tarbot, 125 schol, 1 schar, 23 schelvis, 26 wijting, 80 gul en kabeljauw, 3 poon, 770 haring en 4 diversen.

MAANDAG

Aanvoer van 9.100 kisten waarvan 1625 tong en tarbot, 300 schelvis, 1150 wijting, 250 kabeljauw en gul, 750 koolvis, 3000 haring, 170 makreel, 1600 schol en 450 diversen.

DINSDAG

Aanvoer 6247 kisten waarvan 866 tong en tarbot, 465 schelvis, 40 radio, 800 wijting, 400 gul en kabeljauw, 575 koolvis, 350 roodbaars, 1230 haring, 40 makreel, 1140 schol, 235 diversen. Besommingen : HD.74. Michiel, v. IJsland, f.11.000.

WOENSDAG

Aanvoer 4044 kisten, waarvan 147 tong en tarbot, 340 schelvis, 70 radio, 385 wijting, 200 gul en kabeljauw, 14440 koolvis, 905 haring, 70 makreel, 210 schol en 80 diversen.

Brief uit Yerseke

Brief uit Yerseke nr 867

Yerseke 10-3-'62

MOSSELSCHIPPER

BIJNA GEWURGD

Toen de mosselkotter « Bruis » van de gebroeders de Koning van Bruinisse op de Waddenzee aan 't vissen was, viel er aan boord iets niet alledaags voor. Vele mosselschepen (zo niet allemaal) hebben in het visruim een installatie ingebouwd om mossels met te hoog tarra-percentage te zuiveren.

Deze molen, zoals men hier zegt, wordt aangedreven door de motor van het schip. Een van de bemanningsleden, vermoedelijk een der mede-eigenaars, had een halsdoek aan die verward raakte tussen de draaiende delen van de molen. De das, blijkbaar van stevige make-lij » scheurde niet af maar sloot

zich steeds vaster rond de keel van het slachtoffer. Gelukkig slaagde zijn broer erin op het allerlaatste ogenblik de molen, en dus ook de delen waarin de das verward raakte, tot stilstand te brengen.

Dit ongeval liep dus nog (althans betrekkelijk) goed af. Wel een waarschuwing voor andere das-dragende mosselmensen.

MEN WIKT

EN WEEGT

In ons streekblad en ook in « de Visserijwereld » troffen we een verslag aan van een vergadering der (mossel) vissers vereniging te Bruinisse. Enkele dingen hieruit (we volgen 't verslag in 't laatstgenoemde blad) willen we wat nader bekijken.

De voorzitter verklaarde dankbaar te zijn over het feit dat de kwekers-prijzen gehandhaafd konden blijven, doch betreunde het dat van bepaalde zijde drang wordt uitgeoefend om verandering te bekomen in de regeling getroffen voor de levering van mossels door de kwekers. Die regeling, hoewel behept met fouten, voldeed goed bijna 30 jaar lang. Hierbij merken we op dat de regeling goed tot zeer goed voldeed bij de kwekers. Dat de handelaars (wellicht de voornaamste categorie van bij de mossels betrokkenen) reeds jaren grieven hebben, wordt niet gezegd. Wel merkte hij op « dat de handelaars elkaar het leven zuur maken, door een ongebreidelde concurrentie ». Dat die concurrentie voor een niet gering deel, zo niet werd begonnen dan toch zeker in stand werd gehouden door « Solidair », de verzendingszaak wier leden en deelnemers allen mosselkwekers zijn, liet hij achterwege. De heer de Waal beweerde dat door het optreden van « Zevibel » vorig jaar de gevraagde veranderingen in de mosselverordening achterwege bleven. Mijns inziens was het meer de toegevendheid van de oppositie die veranderingen voorkwam.

Wat er ook van zij, dit gebeurde vorig jaar. Achterom kijken is niet bepaald verkeerd, maar vooruit moet worden gekeken. En in dit verband vragen we ons af wat er nu of straks gaat gebeuren.

Zijn we wel ingelicht dan wikt en weegt de oppositie wat te doen en naar het schijnt tekenen zich twee (hoofd)stromingen af. De ene zou van mening zijn nu maar door te tasten en de gevraagde veranderingen af te dwingen omdat (zoals een handelaar ons zegde) het er toch van komen moet. Anderen zouden het nog eens willen proberen voor een jaar om te zien of de geringe toegevingen werkelijk verbetering zullen brengen.

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

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

	8-3-1962	9-3-1962	10-3-1962	12-3-1962	13-3-1962	14-3-1962
Tongen, grote — Sole, grosse	4.10-3.70	3.90-3.50	3.50	3.90-3.80	4.—3.60	3.90-3.70
3/4 tongen — 3/4 sole	3.70-3.10	3.20-2.90	3.20-2.90	3.10-3.—	3.20-2.60	3.—2.50
Bloktongen — Sole moyenne	3.80-3.—	2.90-2.30	2.50	2.90-2.50	2.90-2.50	3.60-3.30
Voor-kleine — Petite	4.30-3.30	3.50-2.60	3.—2.70	3.—2.90	3.60-3.—	4.40-4.—
Kleine — Toute petite	4.—3.20	3.50-2.60	3.—2.80	3.10-3.—	3.60-3.—	3.70-3.—
Tarbot, groot — Turbot, gros	5.50-4.40	4.80-4.—	4.70-4.—	4.40-4.20	4.20-3.50	4.40-4.—
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	186.—140.—	.....	.....
Kleine — Petite	122.—90.—	96.—63.—	70.—	92.—86.—	.....	72.—70.—
Griet — Barbue	.....	.....	70.—	85.—62.—	74.—	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	62.—	.....
Schol — Plie	28.—25.—	25.—19.—	20.—	25.—23.—	24.—23.—	25.—23.—
Grote iek — Grosse	27.—24.—	24.—16.—	20.—	24.—22.—	23.—16.—	25.—
Kleine iek — Petite	33.—30.—	30.—21.—	20.—	26.—23.—	26.—18.—	32.—23.—
Iek 3e slag — 3e sorte	38.—28.—	32.—19.—	21.—20.—	32.—26.—	30.—19.—	47.—38.—
Platjes — Toute petite	40.—18.—	28.—17.—	24.—22.—	25.—22.—	21.—13.—	37.—13.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	63.—49.—	.....	44.—	55.—50.—	69.—36.—	85.—38.—
Middel — Moyen	73.—66.—	.....	.....	57.—52.—	52.—31.—	43.—23.—
Kleine — Petit	51.—43.—	.....	48.—36.—	50.—40.—	52.—25.—	38.—16.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon — Perlon	51.—43.—	.....	45.—	45.—40.—	39.—38.—	40.—28.—
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	47.—38.—	36.—32.—	33.—	34.—29.—	30.—23.—	28.—24.—
Gullen — Petit cabillaud	48.—33.—	47.—26.—	33.—22.—	53.—30.—	33.—26.—	42.—28.—
Hozemondhamme — Baudroie	194.—86.—	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	20.—8.—	22.—8.—	13.50-10.—	25.—10.—	20.—8.—	21.—10.—
Schar — Limande	52.—37.—	47.—20.—	34.—27.—	40.—35.—	40.—20.—	34.—25.—
Steenhol — Sole limande	.....	.....	71.—	34.—28.—	.....	62.—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	48.—35.—	.....	.....	43.—35.—	50.—30.—	56.—14.—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan —	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	32.—31.—	.....	.....	30.—28.—	28.—	18.—
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	30.—29.—	30.—	25.—23.—
Leng — Lingue	30.—28.—	.....	.....	.....	26.—9.—	21.—15.—
Schartong — Cardine	35.—21.—	.....	.....	21.—15.20	22.40-11.—	24.—15.—
Volle haring — Hareng	20.40-11.—	18.80-12.40	13.—11.—	13.—11.40	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	.....	.....	.....	3.80-2.40	4.20-2.40	4.40-3.70
Heilbot — Flétan	4.40-3.40	.....	3.70	44.—40.—	41.—39.—	24.—
Koolvis — Colin	44.—39.—	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	.....	.....	.....	41.—	32.—
Pollak — Lieu jaune	28.—26.—	.....	.....	20.—18.—	20.—16.—	17.—13.—
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	11.—8.—	12.—8.—	.....	.....	8.—	8.50-8.—
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	.....	.....

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN:

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



BRUSSEL:

Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37



LUIK:

Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93



HAMBURG:

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

Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

(185V)

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

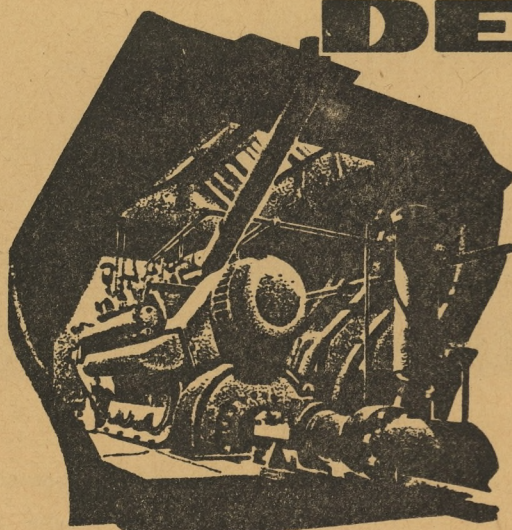
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

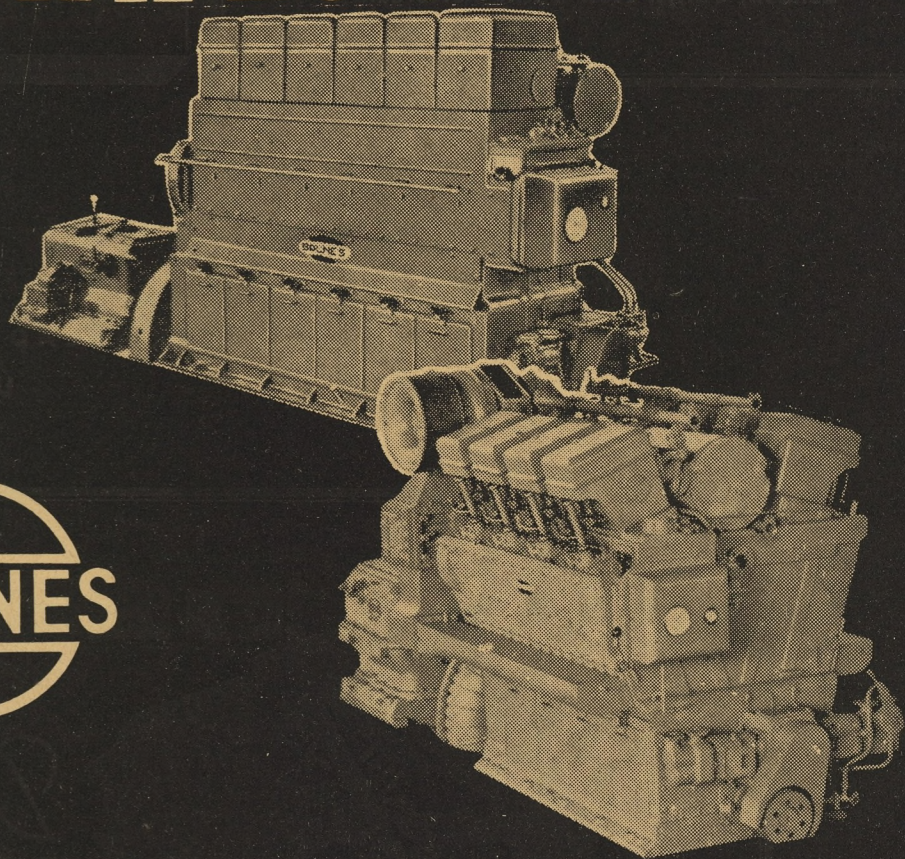
Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

n.
v.
M
A
C
H
I
N
E
F
A
B
R
I
E
K

Voor ideale
STUWKRACHT



DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

BOLNES

NAEREBOUT

V/H. J. H. V. Cappellen

Hoofdvertegenwoordiger van de Beneluxlanden

Technische Handel H. ZWART, IJMUIDEN

IJmuiden : Tel. Bureau : 5459 — Privé : 5110

Oostende : Tel. : 73564