

# HET

# VISSERIJBLAD

28e JAARGANG — Nr 8

VRIJDAG 26 FEBRUARI 1960

PRIJS : 5 FRANK



VISLOSSERS IN NACHT EN MIST

(Foto Roger)

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



## KLEINE AANKONDIGINGEN

**TE KOOP**  
**MOOI GARNAALVAARTUIG**  
 in zeer goede staat 20 Ton.  
 Motor Benz. Zich wenden :  
 Parkstraat 27, Heist-aan-Zee.  
 Tel 514.12 2145V

★ Visgroothandel over te laten.  
 Gelegen Riemstraat Antwerpen.  
 Schr. bureel blad nr 2200 V.

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

wendt U in volle  
 vertrouwen tot de  
 beroepsvereniging

# HAND IN HAND

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

**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. BAELSKAAL 27, OOSTENDE

Telefoon 729.51

### OOSTENDE HOOGWATER

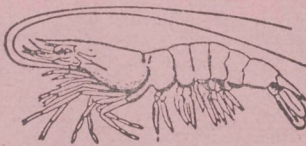
					11 vrij	—	—	0637	7
					12 za	1219	46	1850	8
						0030	46	0713	5
						1252	48	1921	6
					13 zo	0100	48	0745	4
						1323	49	1954	5
					14 ma	0132	50	0818	3
						1357	51	2029	4
					15 di	0206	51	0857	1
						1434	51	2107	3
					16 wo	0244	52	0936	1
						1513	51	2146	3
					17 do	0326	52	1016	2
						1554	51	2226	4
					18 vrij	0410	51	1058	3
						1638	49	2310	5
					19 za	0458	49	1142	5
						1727	47	2359	7
					20 zo	0555	46	—	—
						1827	43	1238	7
					21 ma	0708	44	0107	9
						1948	41	1352	10
					22 di	0840	43	0235	10
						2120	41	1520	11
					23 wo	1007	44	0403	9
						2234	43	1639	10
					24 do	1113	46	0519	6
						2329	45	1744	8

### GEVRAAGD :

#### GOEDE MOTORIST VOOR CHILI

Van San Antonio ontvangen we een vraag van reder Louis Zonneke, reder van de O.241 voor een goede motorist welke een diploma heeft van 500 PK om te varen met de « Irène-Raphaël » O.241 in Chili. Deze motorist zou terzelfdertijd walmachinist zijn, t.i.z. de motor moeten kuisen, de pompen regelen, de lagers zetten, de motor moeten kunnen in lijn zetten, kortom al het werk welke een motor vereist om in zee te kunnen gaan.

Het geldt een Carels Motor geb. in 1936 van 300 PK en 300 omwentelingen per minuut met een Reyntjes keerkoppeling met oliedruk. De motorist moet echter zelf medevaren. De visserij is bijna gans het jaar van 's morgens tot 's avond en de langste reizen belopen hoogstens 3 dagen. Het maandloon is 5000 F en 4 % op de opbrengst. Zo het loon de 15.000 F in de maand niet bereikt dan wordt het verschil door de reder bijgelegd. Aan boord is volledig logement gratis. 2190V



FIRMA

**R. Huysseune**

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON : Priv. 540.06

Mag 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse  
 gepelde garnalen

Thuisbestelling  
 in de grote centra  
 Verzending  
 in gans het land

2182V

**Wegens faling uit  
 ter hand te koop**

**Z.490**

van 21 Br. Ton, voorzien van een motor Mac Laren van 80 PK van 1950. Varensgeerd. Voorwaarden en prijs : bur, blad nr 2139V.

WEGENS STERFGEVAL

**Vissersvaartuig**

in de vaart met alle vistuig aan boord. Gebouwd in 1944, voorzien van een motor Industrie van 80 PK van 1944. Voorwaarden : bur, blad nr 2140V.

**TE KOOP GEVRAAGD**  
**GARNAALVISSERSVAARTUIG**  
 Minstens 60 HP. Minder dan 15 jaar oud. Schrijven bureel blad R.W. 2159V

**TE KOOP**  
**EEN PRACHTIG STERK**  
**VISSERSVAARTUIG**

gebouwd in 1946 en voorzien van een motor Carels van 335 PK van 1947. Met gemak van betaling en aan voordelige voorwaarden. Schr. bureel blad onder nr 2160V.

★ **IETS VOOR VISSERS :** rubberboten voor maken van vellen, te verkrijgen bij **MARKEY Albert**, tel. 197, LO. 2202V

**WERD GEKOCHT**  
 door de  
**FIRMA FRANS CLOET N.V.**  
 op 18 januari 1960,  
**3 MANDEN MEIDEN.**

De persoon die eventueel door vergissing de 3 manden meiden weggenomen heeft, gelieve zich te willen kenbaar maken. 2192V

**Voor Nieuwbouw en  
 Herstellingen van schepen**

**N.V.**

## BELIARD-CRIGHTON & Co

2189V



# Het

# VISSERIJBLAD

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

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

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

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

## editoriaal

### LAAT ONS VOORTDOEN !

Onlangs hebben we het in het blad gehad over de visserij met boomkorren. We hebben toen de wens uitgesproken dat de reders en vissers nu ook deze methode van dichtbij zouden volgen en eventueel toepassen, naar gelang de bekomen resultaten.

Er werd ons in de afgelopen week verteld dat te Zeebrugge reeds enkele vaartuigen waren uitgerust en deze visserij beoefenden.

We zijn ons ter plaatse gaan overtuigen.

We hebben er inderdaad een zestal garnaalvaarders gevonden die aan de kaai lagen, hun bommen op de mast gemonteerd en aan wier netten het duidelijk te zien was, dat ze hun eerste reizen reeds achter de rug hadden. Bij onze vraag naar de resultaten, bleken deze reders absoluut tevreden en vastbesloten de methode verder toe te passen, al brengt ze meer gevaren met zich. Het is een aanmoedigend bewijs dat de vissers niet steeds passief blijven tegenover vooruitgang en verbetering en men hen werkelijk tot nieuwe methodes en toepassingen overhalen kan, wanneer men hen meteen kan aantonen dat de resultaten gewaarborgd zijn.

Het voorbeeld van deze Zeebrugse reders zal thans zeker aanzet tot werken en binnenkort hopen we te Zeebrugge en ook te Oostende méér schepen met boomkorren te zien werken. Het blijkt trouwens dat ook te Oostende een reder heeft «omgebouwd».

Wanneer wij hier thans deze feiten aanhalen, is het niet zozeer om weer enkele lijnen over deze boomkorren te vullen, maar wel om er uitdrukkelijk naar te verwijzen dat een gedeelte van de moeilijkheden onzer reders en vissers te wijten waren aan het gebrek van wetenschappelijk onderzoek en voorlichting.

We zijn thans zover, dat er op dit gebied een ernstig begin is gemaakt en we vandaag meteen ook de bouw van een proefkanaal kunnen aankondigen waarvan de beschrijving verder in dit blad volgt.

Mogen we nu hopen dat er op de ingeslagen weg verder zal gegaan worden en er ten behoeve van onze visserij niet alleen technici en wetenschapsmensen ter beschikking zullen staan, maar ook de nodige gelden zullen voorzien zijn om deze mensen toe te laten hun bedrijf verder te moderniseren en niet voorbarig te moeten stil leggen, zodat men half-weg weer blijft haperen, hetgene men al te dikwijls heeft gezien ? Want met de boomkorren en het proefkanaal is niet alles gezegd. Er moeten nog heel wat problemen opgelost worden:

- Oordeelkundig opzoeken der visserijgronden, waar men niet alleen de best renderende visserij beoefenen kan, maar die tevens binnen ons bereik liggen. Want hier moet vooral nu met beide factoren flink rekening gehouden worden.
- Verbetering der werkmethode aan boord, zodat het de mensen die varen ook gemakkelijker wordt gemaakt en zij bij de ogenblikken waarop ze overvloedig veel vis aan boord krijgen, deze ook regelmatig kunnen bergen vóór de volgende trek binnen komt en intussen ook de rust genieten die ze nodig hebben om hun werk in menselijke omstandigheden te kunnen uitvoeren.

- Aangepaste inrichting der visruimen. Lazen we niet onlangs een korte bijdrage over het bergen van vis in stapelbare aluminiumkisten, waarbij deze minder druk te verwerken krijgt en dus ook mooier en beter blijft, zodat de kopers meer worden aangelokt ?

Dit zijn slechts een paar problemen, waar eerst moet aan gewerkt worden opdat onze visserij zich weer zou kunnen ontwikkelen tot hetgene zij werkelijk zou moeten zijn : een van 's lands voornaamste voedingsbronnen.

Wanneer al deze problemen ernstig worden aangevat, dan zullen vissers en reders vanzelf volgen. De feiten bewijzen het, want het zou al te dwaas zijn te geloven dat zij niet verlangen hun brood beter te verdienen dan thans het geval is.

Ook op economisch standpunt is de oplossing der diverse visserijproblemen van groot, van zeer groot belang, want niet alleen is de visserij een van onze voornaamste voedingsbronnen, het is ook een rechtstreekse bron van inkomsten omdat bepaalde vissoorten steeds gretige afnemers kunnen vinden in het buitenland en er heel wat gebieden zijn, waar een sterk tekort is aan vis. Voeg daarbij de werkverschaffing in de aanverwante bedrijven, zoals nettenbreierijen, ijsfabrieken, vismeel- en conserve-industriën en we kunnen er gerust van overtuigd zijn, dat, met inbegrip van de transport-arbeiders en vishandelaars, onze paar duizend vissers ettelijke duizenden werk kunnen verschaffen.

Daarom achten wij het zo nuttig en dringend aan de bevoegde instanties te vragen:

**LAAT ONS VOORTDOEN,**  
niet alleen ten voorlopige titel, maar met definitieve inrichtingen en middelen die niet alleen de momentele moeilijkheden langzaam maar zeker uit de weg kunnen ruimen, maar er ook voor zorgen dat later dergelijke inzinkingen worden vermeden.

#### Schandelijke viskeuring te Oostende

Zoals elders gemeld, waren er maandag bepaalde partijen vis die ver van vers waren. De keurders zagen het verschil niet tussen ROTTE en goede vis, zo lieten ze alles als eerste kwaliteit verkopen. Naderhand werden, zoals verwacht, klachten ingediend bij de bevoegde stadsdienst. Deze hebben dan van de beide IJslanders grote hoeveelheden vis afgekeurd waardoor deze schepen volgende reis belangrijke sommen zullen worden afgetrokken. Waarom deze twijfelachtige vis niet overlaten en eerst het beste er laten uit-

zoeken om daarna deze partijen radikaal uit de markt te weren. Reder en handelaar zouden er wel bij gevaren hebben. De Oostendse keurders zijn ofwel onbekwaam of partijdig. Hun handelwijze dient tot schande van de viskeuring.

Het wordt hoog tijd dat tegen dergelijke toestanden, die aan de rederijen en de handel slechts schade berokkenen, opgetreden worde. Of moet de heer Prokureur des Konings de gezondheidskommissie andermaal gewezen worden op dergelijke wantoestanden ?



# Een proefkanaal ter beschikking der visserij

Onlangs hebben wij hier de lof gezongen van de commissie die zich actief bekommert om de technische verbetering der visserij-methodes.

Bij de konferentie te Nieuwpoort gehouden hadden wij een paar woorden opgevangen over een eventueel proefkanaal voor de studie van de korren bij het vissen.

Wij hebben toen wel even gedacht «jongelieden, jullie vragen teveel in eens» en er daarom geen gewag van gemaakt. Thans evenwel moeten we toegeven dat we ons vergist hebben en dat het wellicht aan het jeugdig enthousiasme en de overtuigingskracht van de heren Goegeheur en Verroest, te danken is dat er nu reeds EEN PROEFKANAAAL WORDT GEBOUWD !

Indrdaad : de zaak is in kannen en kruiken. De aanbesteding wordt uitgegeven en een dergelijk station zal worden gebouwd in het Rijks-proefstation voor landbouwkunde te Lemberge.

Een detail : dit station wordt uitneembaar, zodat het zonder problemen vervoerd en elders kan gebouwd worden. Moest het dus noodzakelijk lijken dit station naar een onzer vissershavens over te brengen, dan kan dit met weinig moeite en een minimum aan kosten gebeuren.

De verhoopde gevolgen van het in gebruik nemen van dit kanaal worden hier verder uiteengezet in de studie de ingenieur E. Goegeheur hierover heeft gemaakt. Steeds voor de bouw werd beslist en waarvan we de tekst hierna afdrucken. Het kanaal komt klaar tegen einde juni, begin juli. De enige moeilijkheid die zich te dien opzichte nog voordoet, is het opleiden van iemand die netten allerhande kan breien op de juiste schaal (merendeels 1/10) waarbij alle onderdelen strikt in dezelfde verhouding moeten blijven. Niet alleen de netten, maar ook de visplanken e.d. moeten in dezelfde mate worden nagemaakt en gemonteerd.

## OOK OP ZEE

worden proeven genomen bij middel van een complete apparatuur die er toe dienen moet de houding en werking van de netten op ware grootte, in volle zee, te controleren. De resultaten van de proeven in zee en de ondervindingen in het proefkanaal zullen alsdan worden getoetst, zodat we hier wel juiste resultaten en gevolgtrekkingen mogen verwachten en er in ons land, EINDELIJK, wetenschappelijk werk wordt geleverd opdat de visserij zich nuttig zou kunnen ontwikkelen.

Naar we vernemen is een gedeelte van deze apparatuur reeds klaar en krijgen we binnenkort hierover de eerste resultaten. Laat ons hopen dat er op de ingeslagen weg verder wordt gehandeld en onze vissers voor deze werking een rechtzinnige belangstelling zullen

koesteren.

De voorzitter van deze commissie, de rector-generaal Lievens dient geluk gewenst met zijn durf en initiatief.

## TANKTECHNIEK

door Ingenieur E. GOEGERBEUR.

Tot nu toe ondervinden de Belgische vissers veel moeilijkheden bij het op punt stellen van een nieuw net. De ganse studie van de netvorm gebeurt volgens overleveringen, en het is bijna onmogelijk de viswaarde van een net vast te stellen aan de hand van direkte uitslagen. Wel kan men zeggen : met dit net hebben wij meer of min vis gevangen, maar in hoeverre de kwaliteit van het net bepalend was voor deze uitslagen, is niet met zekerheid vast te stellen. Het zou daarom van het grootste nut zijn, zowel op technisch als op financieel gebied, moest de Commissie T.W.O.Z. kunnen beschikken over een proefkanaal waar modelproeven met netten zouden plaats vinden.

**TECHNISCH :** 1) Het net zou kunnen geregeld worden zodat het de beste vorm aanneemt onder water.  
2) Men zou plooiën en platgetrokken mazen kunnen vermijden.  
3) De hefkracht en scheerkracht van de visborden zouden kunnen gemeten worden.  
4) Het zou mogelijk zijn de grootte van het net aan te passen aan het aantal P.K. Hoeveel schepen zijn er niet die een te groot net trekken en moeilijkheden ondervinden om een redelijke visnelheid te behouden.

5) Nieuwe visnetten zouden beproefd kunnen worden.

**FINANTIEEL :** 1) Het wordt voor onze vissers onmogelijk op eigen houtje veel proeven te doen met v.stuig, verloren uren kosten te duur. Indien vooraf een model gemaakt wordt, dat voldoening geeft, kan veel nutteloos gezocht vermeden worden.

2) Bij het snijden van de netten kan men verlies van netgaren tot een minimum herleiden, daar de vormen van de onderdelen reeds vast stalen.

★

In Engeland heeft men reeds sedert 1954 een begin gemaakt om een mathematisch verband te zoeken tussen een net met gereduceerde afmetingen en het net op ware grootte.

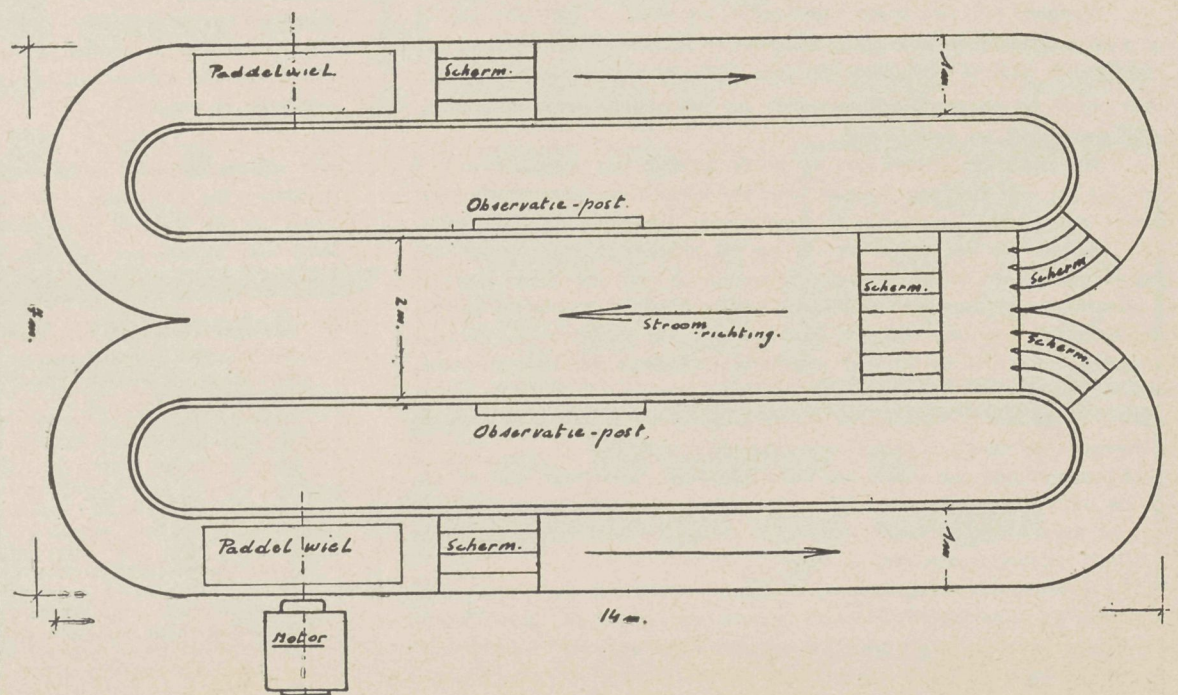
Eenzijds verrichtte men metingen op de netten in volle zee : sleepweerstand; trek in het netgaren, orientatie der visdeuren, lift van de bovenpees, enz...

Anderzijds maakte men modelproeven in een tank.

### Aberdeen Trawl.

	NET	MODEL-NET OP BEREKEND UIT SCHAAL 1/8 X 8 = 80 vadem
Lengte van de netkabels	100 vadem	10 vadem
Afstand tussen borden	105 voet	11 voet 8 duim X 8 = 93,5 voet
Hoogte der bovenpees	6 voet	9 duim X 8 = 6 voet
Trek op de kabels	3,25 Ton	16 pond X 8 (in kub.) = 0,7 Ton
Sleepsnelheid	3 knopen	1 knoop X 8 = 3 knoop

## Proeftank



De proeven gaven voldoende mogelijkheden om het mathematische verband tussen de twee metingen te bepalen.

★

Om het getal van Reynolds konstant te houden moet de doorstroming van het water door net en netmodel gelijkvormig verlopen. Ind en de schaalverhouding, model tot net, te klein wordt, kan niet meer aan de gelijkvormigheidsregel voldaan worden. Men krijgt dan afwijkingen van het geval van Reynolds. Het is daarom wenselijk dat men zeker niet beneden de verhouding 1/8 zou komen.

Indien men juiste berekeningen op het net wil uitvoeren dan moeten alle afmetingen op dezelfde schaal gereduceerd worden : netlengten, maaszijden, draaddikten. Het spreekt vanzelf dat hier moeilijk een kleine schaalverhouding genomen kan worden, dan zal het veelal onmogelijk zijn de maaszijden en de dikte van de draad ook acht maa te reduceren.

Indien het er enkel om gaat te zien hoe het net zich gedraagt, mag men voor de algemene afmetingen als schaal nemen 1/8 en voor de afmetingen van demazen en voor de draaddikte 1/4.

Om de waarde van de uitslagen te bewijzen, die uit een modelproef kunnen afgeleid worden, is het nuttig te verwijzen naar de proeven met de Amerdeens Trawl, uitgevoerd door W. Dickson van het Marine Laboratory, Aberdeen, Great Britain.



# EEN PROEFKANAAL TER BESCHIKKING DER VISSERIJ

Zoals men ziet, komen de uitslagen, berekend uit de tanktesten, goed overeen met de uitslagen bekomen uit metingen op het net op ware grootte.

In Japan maakte Dr. T. Terada in 1915 de eerste modelproeven; sindsdien is een lange weg doorlopen en worden heden ten dage voor ieder nieuw net eerst modelproeven uitgevoerd.

**KAWAKAMI** slaagde erin een serie van evenwichtsvergelijkingen op te stellen voor elk deel van een gewoon p-ankennet.

Hij maakte hiervoor gebruik van een mechanisch zeer eenvoudig net, voorzien van twee vleugels met kleine vierkante mazen, en een cilindrische kuil. Uit de bekomen evenwichtsvergelijkingen, kon Kawakami afleiden: de verhouding tussen de sleepweerstand van het net, de hoek van de netkabels ten opzichte van de stroom en de afstand tussen de borden.

Deze verhouding heeft een fundamenteel belang om een net te konstrueren. De methode van Kawakami is zuiver en kan nu ook net voor iedere vorm van net gebruikt worden.

**TAUTI** stelde de regels op om modelproeven te maken. Het is hier van het grootste belang te weten welke de voorwaarden zijn die moeten vervuld worden om mechanische en meetkundige gelijkvormigheid te verkrijgen tussen model en net.

De volgende punten worden aangenomen.

- 1) De verlenging van het netgaren onder de optredende krachten is te verwaarlozen.
- 2) Het netgaren is volmaakt buigzaam.
- 3) De veranderingen in de vorm van het net, gebeuren langzaam, zodat men kan aannemen dat de uitwendige krachten die aangrijpen op het modelnet, in evenwicht zijn.
- 4) De wet van Newton voor de hoeveelheid van beweging is geldig voor ieder deel van het net. Het getal van Reynolds mag afwijkingen vertonen.

## MODEL TANKEN

Twee methoden kunnen gebruikt worden:

### 1) Het water blijft in rust.

Het net is aan een wagentje op rails bevestigd en wordt door een kanaal gesleept. De proef gebeurt dus op dezelfde wijze als bij tankproeven van scheepsmodellen. Men kan zowel sleepnetten als ringnetten op deze wijze beproeven.

### 2) Het net blijft in rust en het water stroomt met een konstante snelheid door het kanaal.

Deze methode biedt het voordeel dat men photographische opnamen kan maken van de veranderingen die optreden in het net.

De installatie wordt veel kleiner en is minder kostelijk. Het is echter moeilijker een gelijkvormige waterstroom te bekomen.

In de visserijakademie van de Universiteit van Kagoshima werd een dubbel elliptische proeftank met doorstroming van het water gebouwd. De tank bestaat uit twee symmetrische elliptische kringlopen die 14 meter lang, 7 meter breed, en 1 meter diep zijn.

Het water loopt symmetrisch in het centrale deel (2 meter breed) en vormt daar een rechte waterstroom waar proeven kunnen gemaakt worden. Aan het einde van het rechte deel splitst de waterstroom zich in twee en stroomt terug door de zijkanalen.

In de zijkanalen worden twee paddelwielen opgesteld met 2,5 m. diameter, en voorzien van 24 radiale schoepen. Deze paddelwielen worden aangedreven door een regelbare asynchroom-motor van 10 P.K.

De resulterende waterstroom is symmetrisch en kan gemakkelijk geregeld worden. De maksimum snelheid is 0,8 m/sec. Voor grotere snelheden moet het waterniveau dalen. In de zijkanalen van het centrale deel zijn observatievensters aangebracht. Om een gelijkvormige stroming te bekomen in het centrale deel worden geleidingsplaten aangebracht aan de paddelwielen en in de bochten van de zijkanalen. Deze geleidingsplaten zijn gedeeltelijk regelbaar.

Een regelbare plaat op het wateroppervlak vermijdt zoveel mogelijk het ontstaan van golven.

Op de zijwanden van het centrale deel zijn rails aangebracht.

Over deze rails loopt een wagentje waarop de aanhechtingspunten van de netkabels komen.

De aanhechtingspunten zijn in de drie richtingen regelbaar.

Bij de metingen staat het wagentje vast en dient om de toestellen te dragen.

De snelheid van de waterstroom kan gemeten worden in zes observatieposten verdeeld over de lengte, ieder observatiepost meet de stroomsnelheid in vijf minuten verdeeld over de hoogte en in vijf punten over de breedte.

Aan de hand van de bekomen verdeling, van snelheden, kan men de regelbare geleidingsplaten zo opstellen, dat de stroom in het centrale deel in ieder punt benaderend een konstante snelheid heeft.

Als de geleidingsplaten goed opgesteld staan, bekomt men een maksimum afwijking van 4 p.c. ten overstaan van de gemiddelde snelheid (0,55 m/sec.).

Bij snelheden lager dan 0,6 m/sec. ontstaan er verder geen oppervlaktgolven.

Wanneer de snelheid van de waterstroom boven een zekere limiet komt, wordt het moeilijker de snelheidsverdeling in het kanaal konstant te houden. Verder zal men er voordeel bij hebben af te wijken van de konstante schaalverhouding,

en een grotere maasbreedte te nemen, indien de stroomsnelheid te groot wordt.

Bij lagere snelheden wordt de waterstroom vanzelf konstant over het ganse kanaal. Bij gelijk-blijven-

de waterhoogte hangt de stroomsnelheid af van de omwentelingsnelheid van de paddelwielen. De ganse proeftank is ogebouwd uit staalplaten, en neemt zeer weinig plaats in. (14 m x 7 m).

## Een mooie vangst en knap vissersvolk

Meer dan drie jaar geleden en wel in september 1956, vaarde te Zeebrugge een kleine treiler binnen komende van IJmuiden, waar hij gebouwd werd op de werf «Zwart» en voorzien van een motor Bolnes van 250 PK. Het was de Z. 543 «Voluntas Dei» toebehorende aan Eug. Vlietinck uit Heist. Dit met alle nodige instrumenten zeer goed uitgerust vaartuigje, had nochtans slechts een lengte van ongeveer 26 m over alles.

In 1959 was het de primus in deze categorie van vaartuigen en besomde te Oostende 2.471.150 F.

Dinsdag deed dit vaartuig voor de vierde maal in twee maanden de haven van Oostende aan komende van het Kanaal met een vangst vis van 470 bennen van prima kwaliteit en maakte een besomming van 300.670 F. De bemanning bestond uit Albert Lucidarne, schipper te Oostende wonende en 30 jaar oud met als verdere bemanning Jean en Marcel Vlietinck, zoons van de reder, Frans Verleene en Bacquart Gustaaf van Oostende.

Dit vaartuig maakte sedert 1 januari hiernavolgende besommingen:

5 januari	182.650 F
20 januari	172.760 F
3 februari	188.690 F
23 februari	300.670 F
<b>TOTAAL</b>	<b>844.770 F</b>

Bij een gesprek met schipper en bemanning kon vastgesteld worden, op welke zorgvuldige wijze hun vis verzorgd wordt. Ziende dat men te weinig ijs had om de vangst binnen te brengen, liep men vorige week een Engelse haven binnen.

Verder worden de visplaatsen, waar men vist, zorgvuldig afgetekend met vermelding van wat er op die plaats gevangen wordt.

In het seizoen gaat de visserij naar de Kreeftenput en reeds nu konden we vaststellen, waar de twee vorige jaren gevist werd en welke bevindingen men er op deed.

Daarenboven weet elke vishandelaar dat de vis steeds uiterst goed verzorgd is. We kunnen deze ganse bemanning welke weliswaar over een goed uitgerust schip beschikt, slechts geluk wensen voor de verstandige manier waarop ze hun visserij beoefenen.

Het is onzin te beweren dat men veel geluk heeft. Dit kan wel eens gebeuren maar niet elke reis.

In onze gesprekken hoorden we

ook hoe ze de markt volgen, welke weken ze trachten binnen te zijn en hoe ze de markttoestanden hier en elders nagaan.

Daarmee wordt het bewijs geleverd dat niet alleen de faktor geluk een rol speelt, maar ook de wijze waarop men zijn zaak leidt.

## Vliegdekschepen naar een nuttiger bestemming

Twee Engelse vliegdekschepen, de «Ocean» en de «Theems» die elk 13.000 ton meten werden door Engelse reders aangekocht om tot visseerijsschepen omgebouwd te worden. Hun bestemmingen liggen natuurlijk op zeer verre vangplaatsen.

Het zullen de grootste fabrieksschepen ter wereld worden, maar voor het zover komt moeten de huidige eigenaars het op een akkoordje kunnen gooien met andere reders die de Britse treilervloot vergezellen en de nieuwe drijvende fabrieken zullen moeten bevoorraden.

In de verbouwing der beide schepen worden een slordige 325 miljoen Belgische frank geïnvesteerd. De bemanning zal 425 koppen tellen per schip.

Een van de reders waarmede de eigenaars (Lambert en Bendall) wel graag een overeenkomst zouden bereiken is de machtige Salvessen, die destijds met de bouw van zijn eerste fabrieksschip «Fairtry», waar inmiddels twee zusterschepen aan toegevoegd werden, een omwenteling in de Britse visserijwereld veroorzaakt heeft. Ook de Russen hebben bij de latere bouw van hun schepen ruim van zijn ervaringen gebruik gemaakt.

De vraag blijft of Salvessen geneigd is een overeenkomst te sluiten, gezien hij thans op de Britse visserijmarkt een uitzonderlijke kracht is geworden en hij middelen ter beschikking heeft die hem toelaten de markt te beïnvloeden.

## Voor Uw publiciteit : HET VISSERIJBLAD



## Pleidooi voor een nieuw visserijbeleid in Nederland!

De heer D. J. Gouda, een der machtigste visserij-industriëlen uit Nederland bekomert zich de laatste tijd heel erg om het aanpassen van het visserijbeleid in Nederland. De man lijkt onvermoeibaar en bezielt met een ijzeren wil kost wat kost de autoriteiten te dwingen de zo noodzakelijke maatregelen te nemen.

Hij ziet twee taken voor de overheid weggelegd:

— Weigeren om de vloot nog langer te ondersteunen en ervoor zorgen dat deze eerst finantieel gezond wordt dank zij de thans geïnvesteerde kapitalen.

— Het verwerkings-apparaat (de industrie) thans vooruit helpen opdat deze op peil zou blijven.

Tot dit lataste doel zouden, volgens de heer Gouda, belangrijke bedragen geïnvesteerd dienen te worden:

— VIJF MILJOEN GULDEN voor de conservenindustrie,

— VIJF MILJOEN GULDEN voor de diep-vriesindustrie,

— VIJF MILJOEN GULDEN voor modernisering en uitbreiding van de vis-kleinhandel.

In totaal: VIJFTIEN MILJOEN GULDEN!

De heer Gouda heeft hierover in het vakblad «De Visserijwereld» zeer belangrijke uiteenzettingen gepubliceerd en verleden donderdag verscheen in de «Haagse Courant» een niet minder opvallend artikel.

De heer Gouda, die uiteraard op de hoogte van de toestand moet zijn, betoogt dat de conservenindustrie in Nederland een hechte pijler voor het visserijbedrijf is geworden en dat zal dan wel juist zijn ook, want het is volledig aanvaardbaar dat het bedrijf zonder medewerking van de industrie niet leefbaar is. In totaal zijn in Nederland een dozijn bedrijven in werking, die 500 à 1.000 mensen tewerkstellen, jaarlijks een 25 miljoen gulden visserij-konserven uitvoeren en op de eigen markt tot 5 miljoen gulden afzetten. 2,5 à 5 miljoen zijn in de bedrijven geïnvesteerd.

De investerings-cijfers en de tewerkstelling van arbeidskrachten kan voor on-ingewijden zeer laag schijnen, maar men moet ook de vermelding dat deze bedrijven de haring- en makreel-aanvoer haast volledig verwerkt, terwijl zij ook voor de kottervloot een belangrijke steun betekenen.

Technisch lijken deze fabrieken evenwel nog zeer primitief ingericht en kunnen zij met de fabrieken uit andere landen geen vergelijking doorstaan.

Wij zijn van oordeel dat er veel waarheid schuilt uit de uiteenzettingen van de heer Gouda, vooral wanneer deze betoogt dat het nutteloos is het produktie-apparaat steeds maar te ondersteunen, wanneer de afzet- en verwerkings-apparaten verwaarloosd worden.

Bovendien moet men ook beginnen rekening houden dat in Nederland verscheidene viswinkels sluiten.

Maar dit is niet alles, althans naar ons bescheiden oordeel: Het buitenland moderniseert beide sectoren samen en de industrie gaat er zeer snel op vooruit:

De Engelse «diepvrieslokalen» werden in een jaar tijd te klein, daar waar het toch merendeels nieuwe instellingen betrof die zeker bij het ontwerp «ruim bekeken» werden.

Duitsland staat met een verwerkings-apparaat dat «model» kan dienen voor heel Europa.

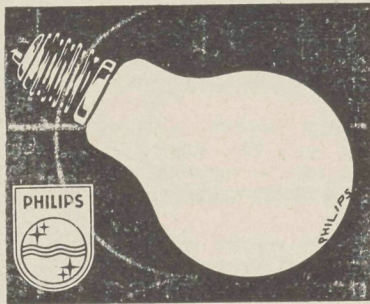
Japan bevaart de hele wereldzee en zet overal af waar de kans geboden wordt.

Dit alles vloeit normaal voort uit een steeds betere en grotere toepassing van de diepvriesteknik.

Meer en meer komen we tot de vaststelling dat vis langer en beter moet kunnen bewaard worden wil men de afzet bevorderen en tot een uitschakeling der seizoen-schommelingen komen.

Daarom zijn we akkoord met de heer Gouda, wanneer hij op verbetering der industriële en commerciële apparatuur aandringt, niet alleen voor Nederland... maar ook voor België.

### Zo aangenaam!



Vraag niet zo maar een lamp... Vraag een Super Lucia - haar licht is zo aangenaam en zo zacht voor uw ogen

Super Lucia  
**PHILIPS**  
steeds betrouwbaar!

2112V

## NEDERLAND

# Proefkanaal

Om eens te meer te verwijzen naar het nut der proefkanalen veroorloven wij ons hieronder de bijdrage mede te delen die hierover verscheen in de «Haagse Courant» van heden:

## GARNALEN IN DE REN VAN R. BODDEKE

Met de garnalenbioloog R. Boddeke is er op het visserijlaboratorium in IJmuiden een onderzoeker gearriveerd, die met jeugdige elan zijn taak is begonnen en nu bezig is met een proef die ongetwijfeld de grote belangstelling van de garnalenvissers zal hebben. De heer Boddeke verstoppt zich allerminst in een ivoren toren, maar hij zoekt de vissers op en heeft oog voor het praktische.

Na zijn garnalenvangsten op de Doggersbank, die weliswaar klein waren, maar toch wel wat beloven (een garnalenvisser zei onlangs: «Als hij met zo'n net garnalen vangt, dan moeten er heel wat zitten») is hij nu bezig met temperatuuronderzoek. Elke zet hij een paar garnalen in een langgerekte bak, die gevuld is met zeewater van glijdende temperatuur. Bij 12 graden zet de heer Boddeke de garnalen in de bak.

Toen hij zijn apparaat demonstreerde, had hij het parcours gevuld met water van een wat lager zoutgehalte dan gewoonlijk. Garnaal 1 toonde zich erg doelbewust. Hij zwom snel naar links en belandde daar in een temperatuur van zes graden, die hem tot lang nadenken stemde. Toen draaide hij om en snelde, langs de konkurrenten heen naar wat hem de tropen moet hebben geleken.

De twintig graden leken hem wat te veel en daarom zakte hij weer af naar de 16 graden, een echte rivierzone voor een garnaal die het in de loopren van de heer Boddeke toch voor het kiezen heeft. De anderen deden later ongeveer hetzelfde, alleen een klein-tje toonde door een overvloedige beweeglijkheid duidelijk, dat een kleine garnaal brak water prettiger vindt dan een grote.

«Het praktisch nut van deze proef lijkt me groot te zijn», zei de garnalenbioloog, «ik denk, dat de vissers binnenkort wel met met thermometertjes de zee gaan afzoeken en dan opeens roepen, dat hier de garnaal moet zitten. Het gekke is, dat men nog nooit eerder op het idee van dit apparaat is gekomen».

Urenlang zit de heer Boddeke voor zijn bak, kijkend in de spiegel die hem alle bewegingen toont, zonder hij dicht over het water hoeft te hangen. En dan pakt hij zijn acteurs en actrices voorzich-

tig op en brengt ze weer naar hun eigen bassin, waar ze ijverig hun snorharen poetsen om zich af te schminken.

## OVERLEDEN

Dinsdag werd onder grote belangstelling de heer Louis Willaert, in leven visser-reder van de O.31 en de O.36 begraven.

Louis Willaert was een kustvisser en pas 48 jaar oud.

Wij vernemen insgelijks het overlijden van mevrouw Yvonne Bauwen echtgenote van Pierre Steenkiste, kapitein bij de Pêcheries à Vapeur. De overledene was pas 54 jaar. De begrafenis had plaats heden donderdag om 10 uur in de parochiale kerk van Sint Jozef.

## OVER VIS GESPROKEN ? !

Dat de visserij-produkten steeds te kampen hebben tegen een té laag verbruikscijfer kan zeker niemand ontkennen.

Het lijkt net of de visserij-produkten een luxueus betekenen die overvloedig slechts begeerd zijn voor enkele uitzonderlijken, zoals bv. op voedingsgebied ook de vegetariërs kennen, welke ook als «uitzonderlijken» mogen beschouwd worden. Toch is dit voor de vis niet helemaal juist:

Vis is een volkvoedsel, dat door elken kan verbruikt worden en waarmede men absoluut smakelijke gerechten bereiden kan.

### M A A R...

De visserijproducenten, verwerkers en verkopers hebben soms een té uitdrukkelijke neiging om de vis zonder eerbied te behandelen, hem te laten slingeren waar hij wil (ga maar eens in sommige pakhuizen kijken) en er mede te gooien alsof het vuiligheid of afval was.

Moesten de beenhouwers op dezelfde wijze met vlees handelen, dan waren er al lang protestmanifestaties ingericht en zouden de beenhouwerijprodukten een boycot beleven die verscheidene van deze handelaars ten gronde zou richten.

Wij vragen ons elke dag af waarom de vis op een zo stiefmoederlijke manier wordt behandeld? Omwille van de reuk of het slijmerig gevoel?

Moeten onze landbouwers soms ook geen mest- en afvalprodukten behandelen om tot behoorlijke resultaten te komen?

Omdat er niet genoeg aan verdiend wordt?

Kijk eens na welke schepen hun waren flink verzorgen en welke prijzen ze maken ter markt!



# Waarom wordt de visserij in het Landbouwfonds niet opgenomen

In de ons omringende landen valt de visserij over het algemeen onder de bevoegdheid van het ministerie van Landbouw.

Dat is o.m. het geval met onze Benelux partner, waarvan het ministerie genaamd wordt: «Ministerie van Landbouw en Zeevisserij».

Sedert jaren wordt er ten onzent hiervoor aangedrongen en we vragen ons af waarom zulks niet sedert lang het geval is.

Er is meer.

Binnenkort moet de begroting van het ministerie van Landbouw besproken en gesteund worden.

Waarom zouden onze vertegenwoordigers van de kust er geen gebruik kunnen van maken om een wetsvoorstel in te dienen, waardoor de visserij in het kader van het landbouwfonds ingeschakeld worde.

Wat baat het dat op het huidige ogenblik op wetenschappelijk en technisch gebied pogingen aangewend worden om onze visserij beter materiaal en groter vangsten te doen opleveren als economisch deze krachtinspanning niet gesteund wordt.

De miljoenen aldus besteed, zijn geld in het water gooien, zo deze mooie inspanning niet kan gevolgd worden van eenzelfde krachtinspanning op economisch gebied.

Wij zijn overtuigd dat deze krachtinspanningen moeten kunnen gebundeld worden en dat de efforts van de minister van Landbouw absoluut veel meer nuttige gevolgen zouden hebben, moest de visserij in het landbouwfonds kunnen opgenomen worden.

Aan ons het woord. Aan onze vertegenwoordigers de daad.

## IJSLANDSE KANONNEERBOOT BESCHIED BRITSE TREILER VISTE BINNEN DE TWAALFMIJLENZONE

### GEEN SCHADE AANGERICHT

De IJslandse kanonneerboot «Albert» heeft zondag de Britse treiler «James Barrie» achtervolgd en beschoten. Het vaartuig viste op vijf mijlen van IJsland.

Het Britse fregat «Palliser», dat door de kapitein van de treiler werd gewaarschuwd, kwam aanstonds tussenbeide en begeleidde de «James Barrie» tot buiten de IJslandse wateren.

De Britse admiraliteit verklaart dat de IJslandse kanonneerboot zeer waarschijnlijk met los kruut heeft geschoten. De treiler heeft geen schade opgelopen.

Zoals bekend heeft IJsland de grens van zijn territoriale wateren op 12 mijlen gebracht terwijl de Britse treilers tot op vier mijlen van de kust blijven vissen.

### VERZOENEND GEBAAAR

Groot-Brittannië hoopt nog steeds op een «redelijke en rechtvaardige oplossing» van zijn visserijgeschied met IJsland.

In een verklaring van het Ministerie van Buitenlandse Zaken werd kennis genomen van de beslissing van de Britse visserij om tijdens de periode van de aanstaande conferentie over het zeerecht te Genève, het vissen in de wateren rondom IJsland stil te leggen.

De Britse regering hoopt dat dit gebaar vanwege de Britse treilerfederatie een werkelijke bijdrage zal leveren tot het welslagen van de conferentie over het zeerecht en het bereiken van een redelijke en rechtvaardige oplossing van het vraagstuk van de grens van de visserijgronden zal vergemakkelijken.

Ondertussen heeft deze week een conferentie te Londen plaats onder de zes landen ter voorbereiding van de conferentie van Genève welke in maart doorgaat. De Belgische afgevaardigden in deze aangelegenheid zijn de heren Bauwens, Menu en Duquenne.

We komen hierop terug.

**REDERS, LEEST  
UW VAKBLAD !**

# Visserijnieuwtjes

— Toen de Z.545 schipper Paeye vaartuig verhaalde

in de vissershaven kwam de staaldraad van de Z.611 terecht in het schroef. Bij het doorkappen werd de bollaard van de Z.611 afgerukt.

— Bij het nazien van de vangst nabij de Witte Bank vond schipper Albert Trotteyn tussen zijn vangst twee gemerkte tongen met de merken ED 146 en YM 5027. De vangst werd verricht op 22 vadem diepte.

— De Z.63 schipper-eigenaar Alfons Van Thouthout lag gemeerd aan de vissershaven toen het schip aangevaren werd door de Z.404 die met de voorsteven tegen bakboordzijde terecht kwam. Hierbij werd de reling over een lengte van 3 m gekraakt.

— Toen de Z.60 schipper-eigenaar Maurice Boddijn ter visvangst was, kwam er een harde zee over het achterschip gerold, waarbij de reddingboot uit de stoel geslingerd werd, waarbij de stoel gans stuk was en de reddingboot aan beide zijden ingedrukt en lek was.

— De Z.480 schipper Robert Popelier leed schade door onbekenden toen het vaartuig gemeerd lag in de vissershaven. De bank ter hoogte van de sletbok werd ontzet, twee stutten aan stuurboordzijde alsmede de reling aan de bollaard waren ontzet.

De Z.499 «Jean Marcel» toebehorende aan Emiel Vandierendonck werd verkocht aan Desmidt Etienne, welke vorige maand in een aanvaring de Z.38 verloor.

## Het klimaat in de Noorderlijke gebieden

Na zoveel van onze vissersschepen reeds naar het verre noorden trekken, en dat hoogstwaarschijnlijk de hedendaagse visserijgronden nog meer noordwaarts verlegd zullen worden, lijkt het mij toch wel voornaam een paar woorden over het klimaat dat er heerst te spreken.

Is het poolklimaat gezond en is aanpassing voor ons mogelijk?

Wie voor het eerst de poolstreken bezoekt, krijgt hoofdpijn en wordt draaierig. De zeer zuivere lucht werkt als alcohol en stijgt naar het hoofd. De grootste vijanden zijn nochtans koude en wind. Als je uw hut of woning verlaat en buiten komt, voel je in het eerste ogenblik niets bijzonders. Maar plotseling grijpt de koude je aan. Durf je langs de mond ademen, dan krijg je het gevoel dat je keel verbrandt, en op dat onderste gedeelte van je gezicht vormt zich een dunne ijslaag. Sterk zweten is levensgevaarlijk.

Erger is het wanneer je lichaam of lichaamsdelen bevrozen, dan wordt de huid wit als talk. Het vlees wordt gevoelloos en er ontstaan blaren, gevuld met een waterig vocht, juist gelijk brandwonden.

Soms treedt koudvuur op, zodat het vlees in brokken van de beenderen lost en afvalt. Een redmiddel blijft nog over: de amputatie.

Anderzijds is het lichaam in de poolstreken blootgesteld aan verbranding, zelfs bij temperaturen die onder het vriespunt liggen. De helle sneeuw weerkaatst de zonnestralen, deze verblinden en verbranden. Ook in het hooggebergte moet je voor die weerkaatsing een zonnebril dragen, en daart leert de ondervinding je ook dat je vlug bruint.

In onze streken zijn verkoudheden, bronchitis en reuma dagelijk-

se kost. Deze ziekten vertonen zich voornamelijk bij verandering van temperaturen. Wij zouden dan kunnen veronderstellen dat het met deze kwalen in het noorden erg moet gesteld zijn. Dit is niet het geval, zelfs niet in de perioden van hevige vorst, want de lucht is daar bakterievrij. De virussen zijn niet bestand tegen lage temperaturen.

Sommige poolreizigers worden ter plaatse ziek, omdat ze de kieren meebrachten, of besmet werden door de waren die ze mede brachten. Verkoudheden genezen vlug als men een zekere tijd in de open lucht vertoeft.

Hier is het voornamelijk de zon die een heilzame invloed op ons gestel uitoefent. Zonder zon, d.i. zonder licht en warmte vermindert het ritme in ons leven.

Gedurende de poolnacht groeien het haar en de nagels in een zeer vertraagd tempo. Vaak treedt bloedarmoede op en voornamelijk genezen de wonden zeer traag.

De temperaturen daar geboekt doen ons de bibber op het lijf krijgen. In 1892 wees de thermometer te Werchojansk in Siberie  $-68^{\circ}$ . In het Zuidpoolgebied op Klein Amerika tot  $-72^{\circ}$ , doch de Russen spannen de kroon in het Zuidpoolstation van Vestok, wees de thermometer  $-87^{\circ}$  aan. En zeggen dat wij het bijtend koud vinden als het bij ons  $-10^{\circ}$  is.

Ik vermeldde reeds dat erg zweeten levensgevaarlijk is, want blijft men even staan, dan bevriest het zweet zo vlug, dat ge in een standbeeld verandert. Sommige poolreizigers zagen Eskimo's spuwen, je hoorde telkens een klickend geluid, omdat het speeksels dadelijk bevriest en rees een klompje ijs is, voor het op de grond terecht komt.

(Uit «Windens».)



## LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



### ANTWERPEN :

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



### BRUSSEL :

Keizerinlaan, 66  
Tel. 12.21.30 — 12.11.37



### LUIK :

Boulevard de la Sauvenière 24  
Tel. 23.33.93



### HAMBURG :

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

Korrespondenten in :  
Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

# IJS

WORDT GELEVERD DOOR

# Froid Industriel

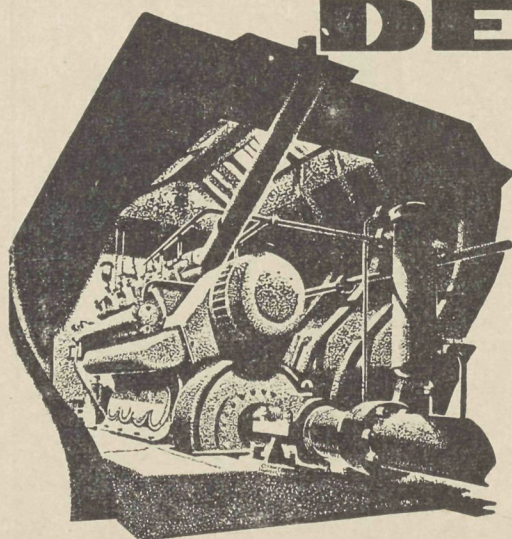
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



## DEUTZ

*Diesel-*  
**SCHEEPS-**  
**MOTOREN**

VAN  
5-1500  
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V



# Oostendse Vismijnecho's

## GROTE SPROTVANGSTEN OP WOENSDAG EN DONDERDAG

Op die dagen werden plots weer grote hoeveelheden sprot binnengebracht, de woensdag door zes schepen, de donderdag reeds door zestien schepen. De tweede dag waren de vangsten reeds opnieuw kleiner aangezien woensdag de grootste vangst, 4.600 kilo bevatte en donderdag 2.600 kilo. Het spreekt vanzelf dat de prijzen voor deze sprot niet al te hoog meer zijn en zo schommelden deze donderdag nog slechts van 2,01 naar 2,25 F. Hoge opbrengsten werden dan ook niet meer geboekt hoewel nog wel een daguur kon bereikt worden. Donderdag werd de sprot bijna uitsluitend opgekocht voor de uitvoer. Laten we hopen dat onze sprotvisserij na de zeer slechte weken die ze reeds hebben gekend, nu weer iets kunnen verdienen, juist zoals verleden jaar toen ook voor de uitvoerders werd uitgevaren, en nog één frank kon verdienen worden. Voor rokersdoelinden is deze sprot overigens weinig geschikt gezien de geringe dikte.

## GRIEPEPIDEMIE IN DE VISMIJN

Nadat eerst het zogezegd administratief personeel van de vismijn door ziekte werd getroffen, schijnt het nu de beurt te zullen zijn aan het verkopend personeel. De onder hall chef moet er sedert enkele dagen aan geloven, terwijl maandag ook twee van de drie afroepers het moesten afleggen tegen de heersende griep-epidemie. Waar we het wegblijven van de «administratieven» niet zo goed aanvoelden, was dit wel 't geval nu er personeel wegviel dat de verkoop moet op gang houden. Gelukkig ditmaal dat men de keurders gerekruteerd heeft uit de vroegere afroepers zodat nu een van hen kon inspringen waardoor niet alles dooreen moest worden afgeroepen. De invaller deed het trouwens nog zeer goed en zelfs vlugger dan we de laatste tijd gewoon zijn (met alle respect voor de jongere generatie).

Ook bij de afslagers viel er een «slachtoffer» te betreuren hetgeen oorzaak was dat aan de eerste IJslander ongeveer 75 minuten werd verkocht. We moeten hier aan toevoegen dat het vaartuig nog niet helemaal los was toen de verkoop begon hetgeen ook zijn invloed deed gelden. Al met al is de maandagaanvoer toch voor twaalf uur verkocht geraakt. Dit keer echter werd bijna even lang IJslandse als andere vis verkocht.

## OMVANGRIJKE AANVOER OP DE MAANDAGMARKT

Wat de hoeveelheid betreft was er maandag bij de aanvoer alleszins niets tekort, wel wat de kwaliteit betreft. Vooral de IJslandse vangsten lieten soms nogal eens te wensen over en waar de keurders nu nog slechts met twee waren, hadden zij meer dan de handen vol. Het moet dan ook niemand verwonderen dat er na de verkoop nog klachten aangaande de kwaliteit binnenkwamen. IJslandse vis was er niet tekort. Ook Kanaalsoorten waren voldoende voorhanden. Daar-

entegen hadden er wel meer tongen mogen zijn, dit te oordelen naar de stijgende prijzen voor deze soort. Het zal echter niet zo zeer de schuld van de eigen kleine aanvoer geweest zijn die de tongprijzen deed stijgen, maar wel het feit dat ook in Nederland dure tongen werden aangevoerd die tot meer dan 60 F werden verkocht. Ginder duur is immers ook hier duur. Bijgevolg werd een stijgende lijn genoteerd van de eerste naar de laatste beurt. Andere soorten waren eveneens duurder dan verleden week, dit voornamelijk door de geringe vooruitzichten voor de volgende dagen, dit wat de aanvoer betreft. De opbrengsten waren én de door de omvang van de vangsten én door de verhoogde prijzen voor de meeste schepen wel bevredigend. Ook de uitzonderingen waren ditmaal niet te kort.

## ZEER RUIME IJSLANDSE AANVOER

Nogal lange reizen voor de IJslanders was het gevolg van de snelle vermindering van de kwaliteit. Dit was dan ook vooral het geval voor de grotere schepen die nochtans met een «frigo» uitgerust zijn. Mits betere hoedanigheid had de prijs heel wat beter geweest, hetgeen vooral tot uiting kwam bij de koolvis waar tot bijna 100 F per ben minder werd betaald dan verleden week. Kabeljauw was duurder maar niet in zulke mate, als de verwachte schaarste had doen verwachten. Zelfs schelvis kreeg lagere noteringen evenals bonen. Gulen moesten in nogal grote mate worden opgevangen waardoor ze in de plaats kwamen van de wijting die verleden week moest worden ingehouden. Toch was er ook deze week nog een schip die de «zeven» cijfers wist te bereiken en wel de O.299 die 1.126.892 F besomde, dit voor een vangst van bij de 2.800 bennen. Voor de andere schepen schommelden de resultaten van 224.611 F voor de O.236 en 656.970 F voor de O.317, waarbij dit laatste schip verbetering boekt tegenover zijn eerste reis zonder evenwel een renderende uitslag te bereiken.

## MOOIE REIZEN VAN HET KANAAL

Een zestal schepen van het Kanaal voorzagen de markt vandaag van 1300 bennen vis en 7.000 kilo tong. De meeste vangsten waren zeer omvangrijk vooral deze van de Z.562 die benevens 250 bennen vis ook nog meer dan 2.000 kilo tong aan wal zette. Het werd dan ook een opbrengst van 201.000 F, dit vooral dank zij een veel betere prijs voor tongsortering. Voor de O.254 werd de laagste besomming geboekt dit door het feit dat dit schip niet zo'n lange reis maakte als de andere schepen. Rog werd aan redelijke prijzen verkocht, zonder bepaald duur te zijn.

Soort die wel duur was en heel wat meer naar zijn waarde werd verkocht was wijting. Vooral de mooie grote soort van het Kanaal kreeg renderende prijzen die tot 430 F per ben opliepen. Posten krijgen spijs de daling van de opvangprijzen nog steeds weinig belangstelling vanwege de handel. Opvangen is hier dan ook het ordewoord. Al met al werd het een grote dag voor deze schepen en

er mag dan ook verwacht worden dat de meeste Witte Bankers, zo ze dan al niet verlegd hebben naar deze visgrond, het spoedig zullen doen.

## KLEINE VANGSTEN VAN DE MORAY

Twee vangsten en alle twee even klein en weinig verzorgd. De lange duur van de reizen was inderdaad niet van aard om de kwaliteit in goede konditie te houden. Toch werd voor kabeljauw meer betaald dan verleden week zodanig dat zelfs meer dan dan 1.000 F per ben werd bekomen. Voor dergelijke kwaliteit is dit zeker veel geld. Waarmee eens te meer bewezen is dat de handel voor alle hoedanigheid een hoge prijs kan geven als er schaarste is, alhoewel vanzelfsprekend liever voor mooie vis minder wordt betaald, hetgeen de verbruiker toch weinig of niet zal gewaar worden, gezien het dan «Nederlandse» kabeljauw is die verkocht wordt. Alleen wanneer het minder goede soort is is het Belgische vis. Ook de prijzen volgen niet dikwijls de markt, iets waaraan wel eens een en ander zou mogen gedaan worden. Ondertussen werden door de O.278 en de Z.425 toch nog opbrengsten geboekt gaande van 114.855 naar 123.450 F, wat in verhouding tot de grootte van de vangsten nog als menselijk kan aanzien worden.

## GERINGE AANVOER VAN DE WITTE BANK

Slechts één Witte Banker met dan nog een geringe vangst van iets meer dan 100 bennen (plat)vis en een 1.200 kg tongsortering. Dank zij de sterk gestegen tongprijzen (voor-kleine tong steeg van 46,80 F naar 61,80 F) en het feit dat dit schip het voorlaatst verkocht toen de tongen op hun duurst waren, kon nog een redelijk cijfer worden bereikt: 95.980 F. Ook voor de volgende dagen zal de aanvoer van die visgrond miniem zijn zowel wat het aantal schepen als de vangsten zelf betreft. Verschillende schepen uit Zeebrugge zullen immers willen in zee blijven tot toekomstige week dit met het oog op de karnavalfeesten.

## GROTERE VANGSTEN VAN DE WEST

Evenals van het Kanaal kwamen van de West zes schepen verkopen. De vangsten waren afwisselend groot en klein waardoor ook de opbrengsten nogal grote verschillen vertoonden. Immers waar de N.819 slechts 8.330 F besomde werd voor de O.148 een besomming van 91.270 F geboekt. Ook de duur van de reis was voor het laatste schip merklijk langer. Voor rog van deze visgrond, werd weinig meer betaald dan voor deze van het Kanaal, voor keilrog evenmin. Zeehond was duurder, evenals soldaten, wijting en steenschol.

## VEEL MINDER VIS OP DE DINSDAGMARKT

Er waren op de tweede ver-

koopdag van deze week slechts tien vaartuigen. De aanvoer was dan ook gering en absoluut ontoereikend. Dit kon best worden opgemaakt uit het feit dat voor platvis, dat deze week niet dikker is dan vorige week, tot 850 F per ben kon betaald worden. Ook wijting kende een nieuwe prijsstijging waardoor dit visje weer in aanzien steeg. Tongen waren nog schaarser dan maandag en kregen eveneens hogere noteringen. Rog en ronde vis waren ook duurder zodat het vandaag een dag werd voor de reders althans voor de meeste.

## ZEER KLEINE VANGSTEN VAN DE WITTE BANK

Er werden slechts twee vangsten van deze visgrond verkocht en bovendien waren ieder van deze vangsten nog zeer klein. Het is dank zij een stijgende prijs voor tong en platvis dat er bevredigende cijfers werden bereikt. Tongen stegen inderdaad in nog ruime mate verder zodat als hoogste opbrengst bijna 70 fr. per kg werd bereikt. De platvis werd plots zeer gewild en steeg van 200 naar 800 fr. per ben. Uiteindelijk werden opbrengsten geboekt die schommelden van 82.190 naar 103.430 fr. De beide Oost-schepen waren gelukkiger dan hun kollega's die verleden week verkochten en konden met zelfs nog kleine vangsten hogere opbrengsten bereiken. Inderdaad deze opbrengsten schommelden van 83.230 naar 93.120 fr.

De West-aanvoer was miniem en werd door slechts één vaartuig aangevoerd. Het was de O.192 die zo gelukkig was alleen met West vis op de markt te komen terwijl ook kanaalvis schaars was. Al deze soorten werden vlot verkocht zodat uiteindelijk een opbrengst van 61.840 fr. werd bereikt.

## KLEINERE KANAALAANVOER HOGERE PRIJZEN

Drie schepen of de helft van de maandagmarkt. De vangsten bleven voor twee van deze schepen zeer goed, vooral deze van de Z.543 die niet minder dan 340 bennen vis en 1600 kilo tong loste. Het spreekt vanzelf dat voor deze vangst en aan zulke prijzen een reuze-opbrengst moest geboekt worden. Deze beliep 298.570 fr., hetgeen 150.000 fr. meer is dan de volgende opbrengst van vandaag, welke door de O.102 werd bereikt, nl. 137.000 fr. Keilrog kreeg vandaag tot 1000 fr. per ben en grote rog steeg tot 750 fr. Wijting noteerde prijzen die 530 fr. beliepen. De laagste opbrengst was voor de O.457 met 96.050 fr., of hoe men met een kleine vangst een redelijke reis maakt. Of dit bedrag echter voldoende zal zijn voor dit schip om iets over te houden, durven we betwijfelen.

## ZEER WEINIG IJSLANDVIS

De O.224 was vandaag het enige schip dat met een vangst van IJsland aan de afslag kwam. De vangst was bovendien niet bijzonder groot, de prijzen van bepaalde soorten hoger. Een van die soorten was kabeljauw, die vandaag tot 800 fr. per ben kreeg Daarentegen was schelvis weer goedkoper en kregen ook leng en zeewolf geen fameuze prijzen. Koolvis kreeg gezien de betere kwaliteit een hogere prijs. De opbrengst voor dit schip was tenslotte nog wel bevredigend en beliep 288.870 fr.



# over "OOSTENDE-RADIO,"

## Nog altijd de 3e Slipway voor Oostende

Vraag van de heer Quaghebeur dd. 26 januari 1960.

Met spijt heb ik vernomen dat er nog geen sprake zou kunnen zijn van de bouw van een derde slipway in de nabijheid van de vissershaven van Oostende.

Ik wens te dezer gelegenheid de nadruk te leggen op de buitengewone grote belangstelling van de derde slipway, daar de huidige inrichtingen niet meer beantwoorden aan de vereisten van de Belgische zeevisserijvloot.

Zoals U weet, heer Minister, werd Oostende getroffen door de oorlogsomstandigheden en heeft de zeevisserij thans met uitermate veel financiële en economische moeilijkheden af te rekenen. Het ware ongetwijfeld billijk en logisch moest van nogernand in de grootste mate van het mogelijke, een helpende hand gereikt worden aan de Zeevisserij en haar aanverwante bedrijven.

Meer dan ook wil ik dan andermaal wijzen op het zeer groot nut dat de gewenste derde slipway te Oostende zou betekenen. Daar ik anderzijds vernomen heb dat gebeurlijk beroep zou gedaan worden op de nog beschikbare fondsen die Oostende's grote weldoener koning Leopold II destijds aan Oostende toekende bij wijze van de konventie van 1912, wens ik aan dhr. Minister te vragen :

1. — Wat is er tot nu toe reeds terecht gekomen van de besprekingen en onderhandelingen nopens de bouw van een derde slipway enerzijds en van een nieuw vissersdok te Oostende anderzijds ? Bestaan hieromtrent reeds welomlijnde voorontwerpen, of in welk stadium verkeren de desbetreffende plannen ?

2. — Kan de heer Minister mij inlichten nopens de omvang van de fondsen van de konventie van 1912, waarop de stad Oostende nog aanspraak kan maken ?

### Antwoord :

Het is mij een eer het geacht Lid het volgende te kunnen mededelen met betrekking tot het bouwen van een vissersdok met derde slipway van 3.000 ton in de haven te Oostende :

1) De principële beslissing om bovenvermelde werken in te studeren en er een voorontwerp over in te dienen werd getroffen;

2) Het voorontwerp, het bouwen van een vissersdok met derde slipway van 3.000 ton voorzien ten oosten van de vuurtoren, is reeds opgemaakt. Het werd ten andere reeds opgenomen in het algemeen plan van aanleg der stad Oostende.

3) Het ontwerp zelf is reeds ter studie en het uitwerken ervan vergt slechts een beperkte tijd;

4) Enkel een tekort aan kredieten verhindert een spoedig aanbesteden.

Het was niet mogelijk voor 1960 de nodige kredieten te voorzien;

5) In de nieuw ontworpen investeringswet zijn kredieten voorzien voor de beoogde werken.

6) Het bedrag der fondsen van de konventie van 1912, waarop de stad Oostende nog aanspraak kan maken, beloopt in ronde cijfers 65.000.000 fr., waarde 1939.

**Nota der Redactie :**  
Volksvertegenwoordiger Quaghebeur is thans overtuigd dat de huidige instellingen van de slipway niet meer beantwoorden aan de vereisten. 't Is spijtig dat hij zulks niet heeft gezien toen hij 6 jaar schepen was van de Vissershaven.

Zo de gedachten van de Minister uitgevoerd zouden worden, iets wat elkeen met hem wenst, dan vragen we ons af waarom een private slipway nuttig zou zijn.

Zou de Staat niet beter doen te bouwen, maar in privé handen in uitbating te geven ?

## In de propaganda- vereniging voor vis

Maandag 29 februari vergadert te 10.30 uur op het stadhuis van Oostende de Propagandavereniging voor Visverbruik onder voorzitterschap van de heer De Vos.

Volgende week hopen we een uitgebreid verslag te kunnen geven over de werking van de Propagandavereniging voor Vis in de loop van het jaar 1959.

## OPVANGREGELING VERSOEPELING van de VIS

Daar de vorige weken teveel platvis en steenposten dienden opgevangen, werd maandag jl. in akkoord met de minister van Landbouw de minimumprijs van grote platen van 5 fr. op 4 fr. teruggebracht, voor steenposten van 4 fr. naar 3 fr., aldus de uitvoer naar Engeland vergemakkelijkend.

## Onze parlementairen en de visserij

Dat de parlementairen weinig afweten van onze visserij, is een feit. Buiten een paar volksvertegenwoordigers en een senator, zijn er weinig die er zich mede bezig houden. Het zou dan ook ten zeerste in de lijn liggen van Vlaams Economische Raad of de heer Gouverneur der provincie, die veel doet om de visserij herop te bouwen, om een bezoek te brengen aan onze havens op een verkoopdag voor vis.

Dit zou hen veel meer en beter de praktische kant van het bedrijf van nabij doen kennen en zeer nuttige gevolgen kunnen hebben.

## Reglementering voor het vislossen te Nieuwpoort

Om alle mogelijke misverstanden weg te ruimen, werd beslist een reglementering op het vislossen toe te passen. De nieuwe reglementering voorziet dat de schippers verplicht worden zo nauwkeurig mogelijk hun vangsten aan te geven en op het daartoe bestemde bord te schrijven. De visrapers zullen de vangsten NIET verder sorteren dan 20 % boven de opgegeven hoeveelheid. Het opgegeven uur om het sorteren van de vis te beginnen, die door de visrapers wordt bepaald, moet door de schipper stipt nageleefd worden. De vaartuigen waarvan de bemanning niet op het gestelde uur aanwezig is om het vislossen te beginnen, worden door de visrapers niet meer gelost.

Het vaartuig die zijn verkoopbeurt mist zal zonder recht van verzet slechts verkopen één uur na de laatste verkoopbeurt. Eenmaal de vis uit het vaartuig, moet ieder schipper zo spoedig mogelijk zijn vaartuig weghalen van voor de vissers om plaats te maken voor de volgende. De vislossersploegen zullen in geval van overmacht, wederzijds kienten overmaken om alle opstoppingen te vermijden. Bij de verkoop zullen eventueel meer dan tien bennen mogen bijgenomen worden. Wie zich niet stipt onderwerpt aan deze regeling zal een uur na de laatste vangst verkopen.

We kunnen dit slechts een goede maatregel noemen.

## Schadegevallen

### TOPASAANDRIJVING VAN LIER GEBROKEN

De O.108 van de rederij Christiaens deed vorige week de haven van Oostende aan met de topasaandrijving van de lier gebroken.

### OPSLEPINGEN

Vorige week werd de Z.745 toebehorende aan reder Gustaaf Van Was tijdens zeer slecht weder van Portquin Bay naar Swansea gesleept door de O.82. De Z.745 vertoefde op ongeveer 300 m. van de kust, toen het de hulp inriep van de O.82, nadat ze tevergeefs gepoogd hadden de motor terug op gang te krijgen. Bij deze hulpbieding werd de klok van de bakboord galg van de O.82 afgetrokken, de remmen van de vislier gebroken en een sletsblok verloren.

### SCHADE WRIJFHOUT

De N.762 van Raphael Vercoutter heeft bij het manoeuvreren om aan de kaaimuur te gaan liggen, tegen een wrijfhout gestoten en schade berokkend. Het is niet te verwonderen dat er regelmatig schade aan deze wrijfhouten berokkend wordt gezien de hachelijke toestand waarin deze verkeren en het ware hoogst nodig, dat er eens een volledige expertise zou plaats grijpen, daar het voor de stad niet moeilijk is achteraf de schippers verantwoordelijk te stellen wanneer deze rotte wrijfhouten beschadigd worden.

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

## BREVETTEN, DIPLOMA'S en VERGUNNINGEN in KOOPVAARDIJ, ZEEVISSERIJ en PLEZIERVAART

De volgende brevetten en certificaten werden in de loop van de maand januari 1960 toegekend :

Brevet van kapitein ter lange omvaart : Toefaert J.C.D.; Houard R.T.H.

Brevet van tweede luitenant ter lange omvaart : Huybrecht W.W. H.; Schoevaerts J.E.E.; Caudron J. V.J.; Dotremont J.M.T.; Snoeck A.

Brevet van officier-werktuigkundige eerste klasse : Provoost L.M. Certificaat van sloepgast : Meyers F.; Vercnoeke F.; Lenaers A.; Vanderwal R.; Van der Beken R.; Calemijn H.; Tahon A.; De Cloedt M.; Bulteel R.; Degroote F.; Pierar G.; Denecker R.; Nerynek M.; Fordham F.; Bulteel H.; Leniere F.; Thierens G.; Devriendt L.; Zwertvaegher M.; Annys R.

## EKSAMEN VAN SCHRIJNWERKER VOOR STAGEDOENDE SCHRIJNWERKERS BIJ DE ZEEGROEP DER KUST

### Samenstelling van de examenkommissie

Voorzitter : de vaste wervingssecretaris.

Bijzitters : de heren Gill'aert F., meesterknecht 3e klasse bij de Zeegroep der Kust te Oostende; Muyldermans P., hoofdingenieur-direkteur bij de Zeegroep der Kust te Oostende; Van de Vel L., hoofdingenieur-direkteur bij de Zeegroep der Kust te Oostende; Verschraegen P., kondukteur-timmerman bij de Zeegroep der Kust te Oostende.

Sekretaris : dhr. Medaer J., direkteur van administratie bij het Vast Wervingssecretariaat, of zijn afgevaardigde.



# De opbrengsten in 1959 in de vismijn van Oostende

Zoals gewoonlijk de laatste jaren was het ook dit jaar weer een vaartuig van de N.V. Motorvisserij die de hoogste opbrengst boekte in het voorbije jaar. Dit keer was het de O.299 die met 8.149.389 fr. boven al de schepen bleef.

De hoogste opbrengst was dit jaar merklijk lager dan deze van verleden jaar toen het hoogste bedrag meer dan 10 miljoen bedroeg. Dit is ongetwijfeld te wijten aan het feit dat deze vaartuigen in 1959 meer verkochten in Engeland terwijl ook de uitbreiding van de territoriale grens voor de visserij rond IJsland hier een voorname rol speelde. De vangsten waren over het algemeen kleiner terwijl de prijzen niet in dezelfde mate stegen. De meeste schepen van deze klasse hebben dan ook met verlies gevaren in 1959.

Voor de kleinere IJslanders was het in 1959 ook niet zo goed. Toch doen zij het in verhouding beter dan hun grotere kollega's. De kosten zijn niet zo groot en de vangsten n'et altijd kleiner. Er waren hier dan ook verschillende schepen met opbrengsten die er wel door kunnen. De beste uitslag was bij deze vaartuigen voor de O.286 die 4.904.768 fr. besomde. De meeste opbrengsten bleven echter beneden de 1 ver miljoen met deze van de O.269 als laagste met 3.160.484 fr.

De Noordzeeschepen kregen dit jaar over het algemeen betere prijzen voor hun vis. Hun vangsten waren echter meestal aan de kleine kant, waardoor de opbrengsten ook n'et altijd briljant waren. Veruit de beste zoals ieder jaar, was de O.231 met een opbrengst van 3.700.782 fr. waar de minste uitslag voor O.292 was met 1.698.871 fr.

Met de kanaalschepen was het dit jaar niet zo slecht. Rog kreeg echter nogal dikw'ls lage prijzen. Op andere dagen waren deze rogprijzen dan weer zeer hoog zodat het nu eens zuur en dan weer zoet was. Een schip dat eveneens zoals andere jaren de hoogste opbrengst boekte, was de Z.543 met 2.471.150 fr. Dat dit louter geluk is, kunnen we niet aannemen. De vangsten van dit schip zijn immers steeds goed verzorgd en bovendien ook omvangrijk. Er wordt dan ook altijd een goede prijs bekomen. Verschillende andere kanaalschepen gingen herhaaldelijk hun vangst in Engeland verkopen zodat hier moeilijk een oordeel kan geveld worden. Toch lijken ons de opbrengsten van de O.187, O.262, O.165 en O.300 zeer pover aangezien ze amper boven het miljoen blijven.

Van de Witte Bank was het tamelijk mager in die zin dat weinig schepen uitsluitend deze visserij bedreven. De meesten gingen ook naar de kreeftenput en zo konden tenslotte als beste uitslagen deze van de Z.539, Z.549 en de O.218 beschouwd worden.

Bij de West-schepen waren het vooral de O.185, N.762 en N.211 die zich deden opmerken. Het waren ook deze schepen die de hoogste opbrengsten boekten met deze van de O.185 als hoogst, nl. 1.622.350 fr. Laten we hopen dat in het gang zijnde jaar de prijzen op e'gen markt beter zullen zijn waardoor onze schepen meer zullen aange-

spoord worden om naar de thuishaven te komen in plaats van in Engelse havens hun waar te gaan verkopen, waar ze veel meer kosten hebben.

## MIDDENSLAG-VISSERIJ

N.7	62.980	O.15	1.244.100
Z.24	112.870	O.25	989.455
N.33	552.007	O.66	1.424.670
O.69	1.185.915	O.77	983.372
O.80	7.175.438	O.81	2.364.510
O.82	1.442.601	O.83	4.457.510
O.86	3.944.516	O.87	1.162.540
O.88	3.903.001	O.89	3.671.963
O.92	3.351.500	Z.93	772.095
O.94	2.650.587	O.102	1.229.690
O.105	1.434.738	O.108	2.642.015
O.109	1.093.071	O.112	1.170.484
O.115	1.804.764	O.119	1.478.300
O.120	1.696.630	O.122	1.530.795
O.124	3.211.613	O.127	1.716.611
O.128	1.000.620	O.131	1.540.738
O.132	1.030.005	O.135	1.422.187
O.140	1.709.554	O.142	1.226.525
O.147	1.172.775	O.148	1.337.000
Z.149	99.090	O.151	1.747.505
O.152	957.655	O.153	1.624.838
O.154	1.294.262	O.155	1.631.783
O.156	1.678.163	O.160	2.081.191
O.165	1.024.046	O.166	1.137.495
O.170	1.552.897	O.174	1.658.516
O.175	1.322.505	O.183	1.051.880
O.184	1.250.710	O.185	1.622.350
Z.186	310.960	O.187	1.018.355
O.191	1.605.759	O.192	817.235
O.193	1.706.925	O.196	1.260.930
O.199	1.039.680	O.200	643.450
Z.201	1.238.970	O.204	1.771.858
N.209	184.455	N.210	682.750
N.211	1.544.945	Z.212	2.340.607
O.214	1.658.116	O.215	2.904.442
O.217	4.078.154	O.218	1.795.065
O.220	1.052.833	O.223	1.137.217
O.224	2.686.090	O.225	1.351.590
Z.226	197.830	O.227	1.382.588
O.228	3.308.051	O.231	3.700.782
O.232	1.165.260	O.235	1.542.650
O.236	3.905.286	O.237	3.927.119
O.239	4.101.444	O.242	3.865.523
O.243	1.614.546	O.244	1.249.938
O.246	846.307	O.247	1.948.519
O.249	2.108.120	O.250	2.606.041
O.254	702.470	O.256	1.346.928
Z.257	1.018.850	O.262	1.043.592
O.265	1.009.800	O.266	1.817.843
O.267	980.410	O.268	2.158.805
O.269	3.160.484	Z.274	1.064.723
O.276	1.360.175	O.277	951.283
O.278	2.371.000	O.279	1.603.341
O.281	1.077.695	O.282	3.950.756
O.283	1.994.226	O.284	2.011.801
O.285	4.474.399	O.286	4.904.768
O.287	1.437.139	O.289	1.539.696
Z.290	684.893	O.292	1.698.871
O.293	3.527.142	O.294	7.867.449
O.295	1.769.239	O.296	2.189.800
O.297	7.128.215	O.298	6.998.709
O.299	8.149.389	O.300	1.116.245
O.305	2.599.474	O.312	1.921.293
O.316	4.691.806	O.318	4.178.665
Z.321	1.020.510	O.324	2.566.560
O.326	2.587.165	O.327	891.293
O.329	2.064.599	O.331	2.567.912
O.335	3.723.450	O.342	1.614.010
O.345	1.052.965	O.346	1.231.840
O.348	1.559.613	O.349	858.225
Z.400	346.395	Z.405	1.770.935
Z.408	136.900	Z.412	1.606.958
Z.417	904.000	Z.419	1.113.716
Z.420	1.509.535	Z.421	779.860
Z.422	1.432.770	Z.425	2.388.595
Z.428	192.585	Z.432	180.455
Z.435	1.186.415	Z.443	1.131.920
Z.444	860.070	Z.452	464.920
Z.458	223.330	Z.459	2.405.932
Z.460	100.660	Z.462	613.355

Z.468	172.940	Z.470	192.060	O.31	28.658	203.136	219.580	451.374
Z.471	49.565	Z.472	225.220	O.32	413.898	31.393	62.763	508.054
Z.473	101.805	Z.476	79.340	O.39	936	63.495	51.590	116.021
Z.488	630.285	Z.495	119.090	O.41	127.336	—	—	127.336
Z.500	382.710	Z.504	1.228.059	O.45	135.484	22.747	68.365	226.596
Z.510	1.360.445	Z.511	1.459.965	O.46	223.567	22.747	30.980	277.294
Z.514	935.672	Z.516	1.660.031	O.51	22.355	—	280	22.635
Z.528	1.091.225	Z.529	194.090	O.57	34.560	—	—	34.560
Z.530	85.240	O.532	709.950	O.58	371.690	—	—	371.690
Z.537	1.685.272	Z.539	1.954.230	O.59	229.243	—	3.940	233.183
Z.540	1.052.766	Z.542	2.002.100	O.64	106.350	—	23.475	129.825
Z.543	2.471.150	Z.544	638.070	O.70	31.896	66.816	39.645	138.357
Z.545	75.570	Z.546	1.481.901	O.75	67.770	—	—	67.770
Z.547	1.556.370	Z.548	109.640	O.79	26.903	—	—	26.903
Z.549	1.970.370	Z.550	177.400	O.84	264.371	66.443	24.584	355.398
Z.551	571.820	Z.552	58.360	O.91	202.583	193.518	24.606	420.707
Z.554	1.532.525	Z.556	400.640	O.96	80.806	111.477	46.261	238.544
Z.557	195.140	Z.558	285.255	O.100	181.049	205.298	34.235	420.582
Z.560	74.560	Z.562	1.837.007	O.103	376.487	25.340	8.016	409.843
Z.581	2.161.310	Z.583	770.685	O.111	194.716	—	—	194.716
Z.598	533.505	B.603	304.660	O.126	204.914	143.802	43.591	392.307
N.701	99.450	N.703	119.670	O.133	221.157	—	—	221.157
N.710	267.165	N.715	1.091.709	O.144	121.381	—	—	121.381
N.722	582.855	N.730	191.695	O.145	139.565	—	—	139.565
N.732	105.745	N.733	41.800	O.162	164.788	—	800	165.588
N.740	38.690	Z.745	1.410.595	O.177	218.402	234.644	142.628	595.674
N.761	250.895	N.762	1.599.120	O.190	293.951	—	2.870	296.821
Z.777	916.065	O.806	697.945	O.206	162.462	400	5.500	168.362
N.814	48.900	N.819	1.150.773	O.208	308.686	—	6.010	314.696
				O.221	346.696	28.332	575	375.603
				O.230	34.008	—	—	34.008
				O.234	236.331	193.518	24.545	454.394
				O.253	325.330	25.340	3.656	354.326
				O.260	333.354	44.034	—	377.388
				O.261	326.520	203.136	133.919	663.575
				O.263	103.425	19.114	41.853	164.392
				O.271	210.685	24.101	65.803	300.589
				O.486	188.185	—	—	188.185
				O.614	55.754	28.814	16.365	100.933
				O.616	19.150	—	2.280	21.430
				O.621	170.675	—	15.965	186.640
				O.628	174.737	222.575	93.612	490.624
				O.743	419.007	17.045	57.089	663.141
				O.754	174.950	10.088	3.708	188.746
				O.759	243.009	66.041	13.270	322.320
				O.780	10.260	95.072	57.240	162.572
				O.796	50.793	—	1.460	52.253
				O.49	185.101	205.298	—	390.399

## KUSTVISSERIJ

(1) nummers ; (2) garnaal ; (3) sprot ; (4) vis ; (5) totaal.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
O.2	100.520	—	4.260	104.780
O.4	213.461	47.715	—	261.176
O.5	78.873	59.704	60.317	198.894
O.9	332.939	—	3.180	336.119
O.10	192.146	66.443	80.154	338.743
O.11	43.742	—	—	43.742
O.14	287.880	24.101	36.270	348.251
O.17	65.589	—	63.395	128.984
O.18	199.426	24.365	141.192	364.983
O.19	234.384	89.602	57.144	381.130
O.20	21.110	89.610	85.840	196.560
O.21	31.793	17.474	89.711	138.978

# 10 jaar geleden

## WAAR BLIJVEN DE SANERINGSVAARTUIGEN INZAKE VISSERIJ ?

Uit « Het Visserijblad » van 24 februari 1950.

Het is nu ongeveer vier maanden geleden dat door het departement van de Minister van Verkeerswezen begrepen werd, dat er voor het visserijbedrijf iets dient gedaan, om een einde te stellen aan de huidige moeilijkheden in het bedrijf.

Minister Seghers heeft tevens vóór twee weken in de Kamers verklaard dat het zijn inzicht was aan de kust een autonome visserijdienst in te richten, welke levend in de visserij en vishandelsmiddens, beter de sociale en economische noden van het bedrijf zou leren kennen en er des te gemakkelijker zou kunnen aan verhelpen.

Deze woorden getuigden van een gezonde opvatting en genoten de algemene instemming.

Thans zou er tenminste een autonome dienst tot stand komen ter plaatse, welke al zijn tijd aan de vele vraagstukken van het bedrijf zou kunnen wijden.

Mooier kan het niet.

Ondertussen hoort men van niets meer, dan dat er zich talrijke kandidaten aangeboden hebben van een bepaalde rang, welke allen menen geroepen te zijn om deze dienst te leiden. Sommigen beschouwen het wellicht een postje waar ze de rest van hun dagen rustig zullen kunnen doorbrengen, anderen als een gelegenheid om de wedde te verhogen en nog anderen denken misschien dat ze zowel hier als elders een dienst kunnen leiden.

Wie deze post bekleedt, of bekleed heeft, weet beter dan wie ook hoeveel moeilijkheden er op te lossen zijn en wat er de leider, nu meer dan ooit zal te wachten staan.

Is het, en zal het, dan altijd blijven dat : « Ministers wikkelen en ambtenaren beschikken » ?...

Mijnheer de Minister, de visserij staat aan de boord van de afgrond. Over korte tijd is het dode seizoen aangebroken. De visserij heeft nu steun dringend nodig en snel handelen is geboden.



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

★  
Bestuursgebouw  
Vismijn Zeebrugge  
Tel. 541.17

Na de uren :  
Joz. De Roose  
Tel. 517.40

h a n d  
i n  
h a n d

Wilt ge uw steentje bijbrengen  
om de visserij te steunen ?

BESTEL UW

**MAZOUT**

BIJ

**S.C.A.P.**

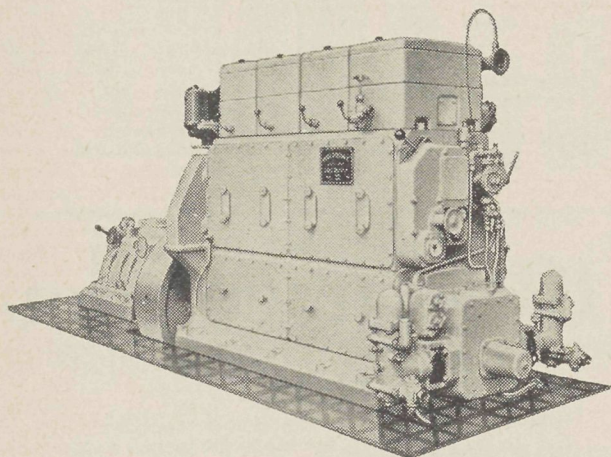
VISSERSCOOPERATIEVE

H. Baelskaai 27 — Oostende

Telefoon 729.51

2129V

**DIESEL MOTOREN A.B.C.**  
VAN 4 TOT 750 PK



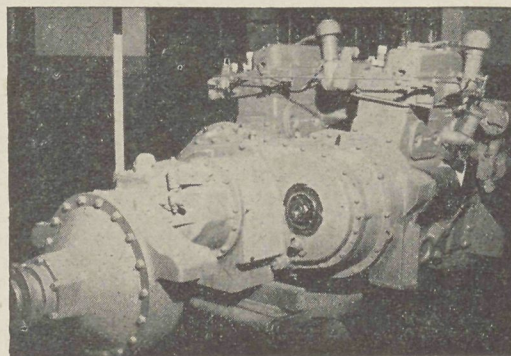
**ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.**  
Wiedauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)  
AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56  
P. De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66  
2049V

**ADVERTEERT**

**IN HET VISSERIJBLAD,**

**UW VAKBLAD!**

*Perkins* marine  
dieselmotoren



P3M  
30/37 PK  
P4M  
43 PK  
L4M  
58 PK  
P6M  
65/79 PK  
R6M  
89 PK  
S6M  
100/120 PK

TWIN L4M - 2 x 58 PK

TWIN R6M - 2 x 89 PK

Twee motoren op één schroefas

ALGEMENE VERTEGENWOORDIGERS VOOR BELGIE :

**Ets HUNTER en Cie**

M. GEHENIAU L. HUNTER  
Lange Lozanastraat 215 Antwerpen  
Tel. 37.31.52 - 37.22.31

VERTEGENWOORDIGER VOOR WEST-VLAANDEREN :

**Ets J. SPILLIER**

Vredelaan 4 — Torhout — Tel. 222.45

2095V

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

**HULP IN NOOD**

verzekert

aan zeer goede voorwaarden  
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89



# GARDNER

DE BESTE MOTOR TER WERELD



In Schotland in de haven van Lossiemouth zijn 70 vissersschepen, waarvan 68 Gardner motoren hebben. Daarvoor is maar één reden: Gardner maakt de beste motoren. Marine Motors, Verbindingsdok, Antwerpen. Tel. (03)31.19.60 — Telex ANTW. 488.

## Oostende

Buiten de maandagmarkt was de visaanvoer op de beide andere verkoopdagen van ondergeschikte betekenis, dit wat de hoeveelheid betreft. Dit had tot gevolg dat, in tegenstelling met verleden week, de prijzen gingen stijgen van de eerste naar de laatste verkoopdag, zegge van maandag naar woensdag.

De totale aanvoer over de drie dagen samen was merkkelijk kleiner dan deez van vorige week en wel in zulke mate dat 4500 bennen vis minder werden aangevoerd. Het waren niet zozeer de ronde soorten van IJsland die tekort waren, dan wel roggen, kanaalsoorten, tong en platvis. Ja, ook platvis. Inderdaad, waar vorige week hele massa's van deze laatste soort moesten worden opgevangen aan de vastgestelde prijs van 250 F per vijftig kilo, werden ze deze week om zo te zeggen uitgevochten. De prijzen stegen inderdaad op een bepaald ogenblik tot 850 F per ben. Was de kwaliteit plots zoveel beter? Geenszins, dit platvis waarvoor het driedubbele kon betaald worden was even magen en even wei-

nig kommercieel. De schaarste maakte echter de kwaliteit en de prijs. Zodoende konden, niettegenstaande de meeste vangsten niet zeer groot waren, van de Witte Bank en van de Oost toch nog redelijke reisjes gemaakt worden.

De tongen waren waarschijnlijk ook in het buitenland zeer schaars want voor deze soort werden prijsverschillen genoteerd van de eerste naar de laatste verkoopdag van meer dan 1.000 F per ben of 20 F per kilo. Op een vangst van een paar duizend kilo maakt dit al een heel verschil uit. De grootste soorten waren de goedkoopste, de middensorteringen de duurste.

De beste uitslagen waren deze week ongetwijfeld deze welke bereikt werden door de kanaalschepen. Van deze visgrond werden immers de grootste hoeveelheden en de rijkst gevarieerde vangsten aangevoerd. Waar ook voor deze soorten allemaal betere prijzen werden geboekt konden hier enkele reizen gemaakt worden die aan de gelukkige eigenaars zeker een hart onder de riem zullen steken. Laten we hopen dat, nu de vastenperiode in aantocht is, door onze reders een goede periode mag gekend worden, om zo sterk mogelijk te staan tegen dat de slappe periode voor de deur zal komen te staan.

De kustvisserij bracht er ook deze week zeer weinig van terecht. We mogen echter toch wel gewagen van een verbetering in die zin dat door de sprotvissers een paar dagen kon worden uitgevaren met redelijke resultaten. Met die twee dagen moesten ze het echter ook doen, want de volgende dagen werd het een zero. Voor de garnaalvissers was het een status quo. Er werd zeer weinig uitgevaren en niet veel gevangen. De prijs bleef goed, hetgeen bij dergelijke aanvoer is aan te nemen.

De totale aanvoer werd deze weke door 43 vaartuigen in de afslag gebracht. Ze bestond uit 12.815 bennen vis en 20.250 kilo tongsortering.

Door zes IJslanders werden 6.970 bennen vis gelost. De overgrote hoeveelheid hiervan werd maandag verkocht. De kwaliteit verbeterde van maandag tot woensdag de prijs eveneens. De opbrengsten waren afwisselend bevredigend en ontoereikend. Over het algemeen werden hogere prijzen bekomen dan verleden week, bijzonder voor de schaars voorhanden zijnde kabeljauw. Schelvis was de enige soort die eerder goedkoper verkocht werd.

Van Noop Head kwam er slechts een vaartuig. De vangst door dit schip gelost was dan nog zeer minien en de opbrengst amper bevredigend, vooral dat een nogal groot schip betrof dat een lange reis maakte. Witte kabeljauw kreeg zeer goede prijzen, die alleszins boven het peil van de kwaliteit bleven. Ook hier stelde de schaarste zijn eisen. Alles samen van deze visgrond 250 bennen vis.

Van de Moray Firth werden twee vangsten gelost die samen 370 bennen bevatten. Wegens de zeer middelmatige kwaliteit was de prijs niet zo hoog als verwacht, toch was deze nog renderend. De vangsten zelf waren echter te klein om renderende opbrengsten te kunnen geven.

«Slechts» dertien kanaalschepen deze week die samen voor 3.075 bennen vis en 12.000 kilo tongsortering zorgden. De vangsten van deze visgrond waren zeer omvangrijk en de bekomen prijzen alleszins lonend. Woensdag daalde alleen wijting lichtjes in prijs. De

## MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	22-2-1960	23-2-1960	24-2-1960			
Tongen, grote — Sole, grosse	34,—43,—	38,—46,—	38,—52,—	.....	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	43,—50,60	55,—62,—	57,60-61,80	.....	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	46,30-59,40	64,60-68,40	66,20-71,40	.....	.....	.....
Voor-kleine — Toute petite	46 80-61,80	61,20-68,—	63,60-71,20	.....	.....	.....
Kleine — Petite	43,—53,20	52,—59,—	50,30-55,20	.....	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	39,—52,20	49,20-55,80	46,—58,—	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	34,—44,—	30,—51,—	36,—54,50	.....	.....	.....
Kleine — Petite	19,—23,—	25,—	26,—31,—	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	4,80- 7,—	4,— 7,40	4,40- 6,60	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	5,40- 9,—	9,60-14,60	11,40-13,60	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	7,80-10,—	10,—16,—	14,20-16,60	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	9,30-11,—	12,60-17,—	14,40-17,20	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	6,40- 6,80	5,20- 9,60	5,20- 7,40	.....	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	12,40	18,—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	12,—13,—	.....	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	24,—	18,—	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	30,—	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	19,—	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	6,—13,20	8,20-15,606	8,—15,—	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	9,—13,—	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	6,— 7,—	7,40-10,—	7,— 8,—	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	13,40-21,40	12,80-25,40	13 80-17,80	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	8,40-13,20	6,40-13,60	8,—11,80	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	28,—	27,80-30,—	29,40-30,—	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	5,60- 8,40	7,—10,60	4,20- 8,—	.....	.....	.....
Schar — Limande	4,— 5,—	6,80-10,—	7,— 9,50	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	8,60-19,—	9,80-21,—	10,20-21,—	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	9,—	8,—11,50	8,— 9,—	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	10,—11,50	10,—11,—	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	7,—17,—	8,—16,20	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	9,40-16,20	13,40-20,—	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	12,—34,—	24,—	24,—26,—	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	10,20-15,80	16,—18,—	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	6,80	5,—	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	5,60- 7,20	6,—7,—	6,20- 6,60	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	15,—19,—	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	3,— 4,—	3,— 4,20	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	5,80- 6,—	5,40- 7,80	6,—	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	9,— 9,80	.....	8,60- 9,80	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	20,—	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....



opbrengsten van deze schepen waren wel bevredigend en sommige meer dan dat. aVn de West werden elf vangsten gelost die 1.240 bennen vis en 1.100 kilo tong bevatten. De vangsten waren hier ook omvangrijk, zij het dat tongen hier schaars waren. Roggen kregen alleszins betere prijzen dan verleden week.

Van de Witte Bank waren de vangsten deze week zeer klein, vooral wat de hoeveelheid tongen betreft. De prijzen stegen zeer aanzienlijk zodat sommige opbrengsten nog bevredigend waren, dit ook dank zij de betere prijs die voor platvis werd bekomen. In totaal 7 vangsten met 580 bennen vis en 6200 kilo tong. Van de Oost werden slechts twee vangsten gelost welke 220 bennen vis en 900 kilo tong bevatten.

Tenslotte nog één vangst van de Silverpit die bestond uit 110 bennen vis en 800 kilo tong. Ook deze vangst gaf een renderende uitslag.

Alles samen dus een week die wat betreft opbrengsten ver uitsteekt boven deze van verleden week, wat hoeveelheid aangaat was het echter veel minder. Samen met een vermindering van de aanvoer in het buitenland had dit hier een prijsstijging voor gevolg.

**Maandag 22 februari**

IJSLAND			
O.299	23	2800	1.126.892
O.269	18	700	284.590
O.317	22	1700	656.970
O.236	18	600	224.611

NOORDZEE			
O.278	16	180	114.855
Z.425	15	190	123.450

KANAAL				
		Tongen		
O.254	9	100	600	76.970
Z.562	15	240	2100	201.950
O.191	15	200	1100	165.340
O.174	16	300	600	178.510
O.243	16	200	1100	142.600
O.156	14	200	1100	135.520

WITTE BANK				
O.166	16	120	1200	95.980

WEST				
O.267	6	90	100	35.790
O.142	10	200	—	87.130
O.77	4	70	—	34.650
O.148	9	200	—	91.270
N.819	2	10	—	8.330
O.196	8	160	200	67.880

Weer ruime aanvoer op deze openingsmarkt. Stijgende prijzen voor de meeste soorten, bijzonder voor tong. Kwaliteit kan voor sommige partijen vis veel beter zijn. Afwisselend renderende en te lage opbrengsten.

**Dinsdag 23 februari**

IJSLAND			
O.224	18	600	288.870

NOUP HEAD			
O.231	16	250	166.520

KANAAL				
		Tongen		
Z.543	15	360	1700	298.570
O.102	14	250	250	137.070
O.457	16	170	200	96.050

WITTE BANK				
		Tongen		
O.122	14	70	1200	103.430
Z.452	9	90	600	82.190

OOST				
Z.199	12	120	500	83.230
Z.523	10	100	400	93.120

WEST				
O.192	8	100	—	61.840

54 fr; Hozemondhamme 55-68 fr; Wijting 22-28 fr; Arend (Pieterman) 45-55 fr; Makreel 24-30 fr; Rode knorhaan 42-45 fr; Zeebaars, repen 55-60 fr; IJle haring 20-28 fr; Heilbot 95 fr; Koolvis 26-32 fr; Verse garnalen 90 fr.

**GENT**

VAN 13 tot 19 FEBRUARI 1960

Tongen 3/4 in kg. 75-80 fr., en v/kleine 60 fr; Tarbot, grote 60 fr., en midd. 50 fr; Griet, m'dd. 50 fr; Grote iek 18-25fr; Schelvis, midd. 42-60 fr; Rog 42-60 fr; Kabeljauw 42-60 fr; Hozemondhamme 42 fr; Wijting 16 fr; Zeehaai, gepeld 36-45 fr; Makreel 18-22 fr; Zeebaars, repen 42-56 fr; IJle haring 16-22 fr; Heilbot 90 fr; Koolvis 28-32 fr. Verse garnaal 70-85 fr.

**BRUSSEL**

VAN 13 tot 19 FEBRUARI 1960

Tongen, 3/4 in kg. 82-90 fr. en kleine 60 fr; Tarbot, grote 110 fr., midd. 86 fr, en kleine 51 fr; Griet, kleine 51 fr; Grote iek 24-30 fr; Iek derde slag 18 fr; Schelvis, midd. 57-68 fr; Rog, vlerken 55-70 fr; Kabeljauw 45-70 fr; Gullen, repen 52 fr; Hozemondhamme 60 fr; Wijting 22-28 fr; Arend (Pieterman) 45-60 fr; Makreel 24-28 fr; Rode knorhaan 38-42 fr; Zeebaars, repen 55-70 fr; IJle haring 22-28 fr; Haringshaai 60 fr; Heilbot 95 fr; Koolvis 30-38 fr; Verse garnaal 90 fr.

**Sprot Oostende**

WOENSDAG 17 FEBRUARI

O.84	2.300	2.58	5.934
O.10	2.300	2.58	5.934
O.49	1.295	2.49	3.225
O.100	1.295	2.49	3.225
O.260	600	2.50	1.500
O.20	600	2.50	1.500

DONDERDAG 18 FEBRUARI

O.96	575	2.01	1.156
O.759	575	2.01	1.156
O.4	675	2.16	1.458
O.70	675	2.16	1.458
O.20	590	2.17	1.280
O.260	590	2.17	1.280
O.177	650	2.12	1.378
O.628	650	2.12	1.378
O.91	1.300	2.07	2.691
O.234	1.300	2.07	2.691
O.10	1.200	2.25	2.700
O.84	1.200	2.25	2.700
O.100	770	2.02	1.555
O.49	770	2.02	1.555
O.45	900	2.12	1.908
O.46	900	2.12	1.908

13.320 28.252

**WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE**

**WIL BLIJVEN,**

**NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD**

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
<b>VISAANVOER TE COSTENDE</b>						
22-2	19	423.600	3.853.288			
23-2	10	112.450	1.410.890			
24-2	14	124.950	1.589.420			
Tot.	43	661.000	6.853.598			

**GARNAALAANVOER TE OOSTENDE**

18-2	3	125	6.683	43,—	60,—	...
19-2	3	73	4.076	52,—	60,—	...
20-2	3	57	2.944	41,—	60,—	...
22-2	2	26	1.717	65,—	68,—	...
23-2	2	61	3.590	56,—	62,—	...

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

22-2	20	21.316	225.341
24-2	9	19.843	252.639

**GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE**

18-2	2	297	19.137	61,—	66,—	...
19-2	20	2.505	143.846	61,—	63,—	...
20-2	2	203	12.589	61,—	63,—	...
22-2	1	91	6.188	68,—	68,—	...
23-2	12	1.768	106.537	54,—	66,—	...
24-2	10	1.296	65.237	48,—	54,—	...

**VISAANVOER TE ZEEBRUGGE**

18-2	4	4.415	48.320
20-2	10	4.305	43.430
22-2	19	27.142	381.290
23-2	10	26.430	392.240
24-2	12	32.148	532.850

**GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT**

18-2	3	128	7.455	57,—	59,—	58,24
19-2	5	163	7.132	39,—	50,—	43,76
22-2	2	50	2.660	49,—	56,—	50,32
23-2	4	178	8.036	39,—	51,—	45,14
24-2	3	87	4.664	48,—	57,—	53,72

**SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT**

18-2	4	846	846
------	---	-----	-----

**IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE**

Maandag 22 februari

Grote schelvis 11,80-19; middelmatige schelvis 11,80-46; kleine schelvis 7,80-13,20; kabeljauw 6,60-14,60; gullen 5-12; wijting 5-7; schaat 6-15,40; zeebaars 5,80-8; leng 5,60-11,40; schartong 4-5,60; heilbot 23,80-44; koolvis 4,20-7; hondstong 5,40-10; zeeewolf 6,20-9.

Dinsdag 23 februari :

Grote schelvis 14,40-16,60; middelmatige schelvis 13; kleine schelvis 13,80; kabeljauw 10,80-16,40; wijting 6,20-7,40; schaat 9-17; zeebaars 8,20-9; leng 6-12,20; schartong 6,20-6,40; heilbot 23,20-50; koolvis 5,20-6,80; hondstong 6,60-10,60.

Woensdag 24 februari :

Grote schelvis 11,80-14,20; middelmatige schelvis 13,80; kleine schelvis 10,60-12,40; kabeljauw 7,60-12,80; gullen 9; wijting 5,60-8,60; schaat 21,20; zeebaars 7,80-9,60; leng 6,40-11; schartong 5; heilbot 24-49; koolvis 5,60-6,20; hondstong 10; zeeewolf 6,80.

**PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN !**

**ABERDEEN**

Een kabeljauw bracht vrijdag 11. de som van 8 Engelse Ponden op ter markt van Aberdeen. Het was de eerste vis die door de nieuwe treiler «Caledonian» werd aangevoerd bij zijn «maidentrip».

De vis werd door een der reders, de heer I. Gordon te koop aangeboden en als aangifte gekocht door de vishandelaar Mr. G. Crampin.



# MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT - ZEEBRUGGE

	22-2	24-2	22-2	23-2	24-2
Grote tong — Grosse sole	42	38-43	40-46	39-45	37-42
Bloktong — Sole moyenne	50.53	60-63	43-50	47-50	48-50
Fruittong — Sole 3/4	55	68-67	51-59	56-59	59-63
Schone kleine tong — Petite sole	54	66-67	54-60	63-64	67-69
Kleine tong — Toute petite sole	50	52-54	54-59	64-66	66-68
Grote tarbot — Turbot gros	51	53	58-60	50-55	55-61
Middelm tarbot — Turbot moyen	45	52	50-55	48-50	44-52
Varia — Divers	35	35	34-38	27-32	32-36
Griet — Barbue	27-30	31	34-38	27-32	32-36
Pieterman — Grande vive	6-7	5-6	4-5	4-5	4-5
Grote pladijs — Grosse plie	5-6	10-12	7-9	10-12	9-11
Middelm. pladijs — Plie moyenne	5-7	6-10	9-13	14-16	12-16
Kleine pladijs — Petite plie	.....	.....	7-10	12-14	10-14
Deelvis — Portion	22	.....	18-22	18-19	17-21
Kabeljauw — Cabillaud	16	20-16	8-17	5-17	5-16
Gul — Petit cabillaud	18	20	.....	19	17-18
Keilrog — Raie radiée	14	14	12-13	13-14	13
Rog — Raie	11	11	11	10-11	11
Tilten	6-9	10-5	10-11	8-9	10-11
Scherpstaaarten	.....	.....	6-8	7-8	8-9
Halve man	10-12	10-11	7-9	9-11	8-11
Grote wijting — Gros merlan	7	7-5	.....	.....	5-6
Kleine wijting — Petit merlan	3	3	3	4	4
Bot — Flet	14-10	15-11	9-11	.....	9-11
Schar — Limande	9	9	.....	8-9	6-8
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	7-8	6-8
Zeehond — Chien de mer	.....	.....	.....	16	.....
Robbaard — Grondin rouge	6	6	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....

## AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

### Zaterdag 20 februari

Z.24	4	100	30	9.820
Z.733	2	40	10	6.900
Z.525	1	30	10	5.360
Z.447	1	20	10	2.810
Z.416	1	20	10	2.930
Z.60	1	30	8	5.650
Z.438	1	30	5	1.770
Z.475	1	30	5	2.690
Z.22	1	30	5	2.590
Z.764	1	30	5	2.910

### Maandag 22 februari

Z.456	1	40	10	5.670
Z.251	1	30	10	8.920
Z.445	7	250	50	39.320
Z.257	6	300	50	44.630
Z.240	2	80	15	19.290
Z.270	2	100	10	13.660
Z.463	12	1000	75	92.690
Z.530	10	400	100	62.210
Z.515	2	80	100	12.240
Z.470	10	200	70	45.280
Z.467	1	50	10	3.200
Z.538	1	30	10	4.130
Z.477	1	50	15	9.990
Z.501	1	20	10	2.600
Z.520	1	20	10	2.680
Z.508	1	30	10	4.820
Z.52	1	20	5	2.530
Z.47	1	20	10	3.730
Z.524	1	20	10	3.600

### Dinsdag 23 februari

Z.30	2	100	10	13.030
Z.274	10	600	100	80.210
Z.430	4	100	20	21.170
Z.544	11	450	150	124.700
Z.504	9	200	50	51.280
Z.468	9	400	80	84.120
Z.555	1	40	10	6.490
Z.506	1	30	10	4.180
Z.442	1	30	10	2.650
Z.553	1	30	10	4.410

### Woensdag 24 februari

Z.453	6	150	50	35.430
Z.409	6	300	60	40.130
Z.548	6	250	60	56.710
Z.552	10	300	70	48.870
Z.500	11	400	100	77.610
Z.775	5	200	35	32.200
Z.93	11	300	100	90.320
Z.560	5	150	40	54.600
Z.541	5	100	35	27.230

Z.472	4	200	40	38.550
Z.454	4	150	35	26.050
Z.793	1	30	10	4.450

### Donderdag 25 februari

Z.466	2	60	20	11.630
Z.508	2	25	10	6.550
Z.520	2	30	10	5.950
Z.506	2	30	10	5.450
Z.438	2	45	15	8.350
Z.264	4	150	20	14.940
Z.22	2	50	15	10.830
Z.555	2	50	10	6.300
Z.63	2	45	10	7.380
Z.525	2	10	10	4.360
Z.406	2	50	15	8.460
Z.233	2	40	15	7.4505
Z.785	2	50	15	10.920
Z.524	2	50	10	4.560

## VERWACHTINGEN

### Maandag 29 februari

IJsland : O.282 (700 b) ; O.83 (200 b kabeljauw, 100 b gullen, 200 b kools, 350 b gutvis, 200 b bonen, 150 b schelvis en totten, 50 b varia) ; O.86 (150 b kabeljauw, 75 b kools, 50 b leng, 50 b schelvis, 200 b gutvis, 75 b bonen) ; O.298 ; O.286 ; O.285.

Noordzee : O.94 ; O.124 ; O.295 ; O.305.

Witte Bank : Z.514 ; O.170 ; Z.537 ; O.256 ; O.218 ; Z.546 ; Z.547 ; Z.554 ; Z.539 ; Z.540

Kanaal : O.235 ; O.283 ; O.200 ; O.165 ; O.127 ; O.140 ; O.281 ; O.204.

West : Z.201 ; O.152 ; O.15 ; O.276 ; O.184 ; N.210.

Oost : Z.417 ; Z.186.

Dinsdag 1 maart : Noordzee : O.326.

Kanaal : O.155 ; O.345 ; O.342 ; O.120 ; O.249.

Witte Bank : Z.745 ; Z.511 ; O.193 ; Z.321.

West : O.196 ; N.762 ; N.211.

IJsland : O.324.

Woensdag 2 maart : Kanaal : O.109 ; O.115 ; O.247 ; Z.459.

Witte Bank : O.187.

Dinsdag of woensdag : IJsland : O.217.

## WOENSDAGMARKT

### IJSLAND

O.242 18 570 — 278.270

### KANAAL

Tongen			
O.151	11	300	400 164.640
O.135	12	170	500 112.330
O.279	12	220	700 136.310
O.266	13	275	800 148.770

### WITTE BANK

O.289	12	60	600 69.080
O.105	10	50	600 64.600
O.268	13	130	1000 121.040
O.119	13	60	1000 84.370

### WEST

O.185	6	100	100 71.870
O.225	10	140	200 99.290
Z.201	5	110	400 77.100
O.147	5	60	100 42.740

### SILVERPIT

Z.412 12 110 800 119.010

## De Duitse levensmiddelen-wetgeving lokt protesten uit

zelfs in het buitenland — tot Amerika toe — worden vlammende protesten gericht tot de Duitse Bondsregering en de landen van de Europese Economische Unie zijn lelijk op hun tenen getrapt. De Amerikaanse plantage-uitbaters willen noch de verfstoffen noch de chemikalieën uit hun produkten weren.

De Amerikaanse chemische industrie voegt zich bij haar collega's om mede te protesteren, het geen we best begrijpen. Stel je even voor: elk blikje conserven een paar grammen chemicalieën minder, dat maakt op de Amerikaanse miljarden-cijfers ettelijke ton vermindering van produktie.

Wat beelden de Duitsers zich eigenlijk in... dat ze «gezonde» waren gaan eten? Niet zolang de Amerikanen er geld moeten aan verdienen!

## In amper 10 weken 28 zeelieden verdronken

Bij schipbreuken in Noord- en Oostzee gingen vanaf december '59 tot midden februari 1960, volgend aantal mensenlevens verloren:

8/12-1959 m.s. «Merkur»: 7 man.  
20/1-'60 m.s. «Lühesand»: 12 man.  
3/2-'60 m.s. «Carsten Witt»: 1 man.  
13/2-'60 m.s. «Leonore»: 8 man.

Bij al deze gevallen hadden de schepen geen reddingvloten aan boord en verdronk de bemanning omdat de reddingboten lek sloegen.

De dood van al deze mensen ware te vermijden geweest, indien de schepen opblaasbare rubberen reddingvloten aan boord zouden gehad hebben.

Het Zeevaartambt te Flensbrug stelde vast dat kapitein nog bemanning geen enkele schuld trof, gezien de houten reddingboten telkens bij zware zee en met slagzij dienen te water gelaten.

In dit verband deed het opmerken dat, wanneer in 1956 nog 100 Engelse visser op zee hun leven lieten, sedert 1957 bij het in gebruik nemen van vloten aan boord van Engelse vissersschepen, geen enkel mensenleven meer te betreuren viel!

Dit zijn nuchtere cijfers welke geen verder commentaar behoeven.

## Israël bouwt zijn visindustrie op

De Staat Israël is flink op weg zich een goed georganiseerde visindustrie op te bouwen. 27 diepzeetreibers en 290 kleinere vaartuigen vormen thans de vloot. Alle eenheden zijn totaal modern uitgerust.

Voor de Israëlieten is de vis een der voornaamste bronnen waaruit de bevolking de noodzakelijke eiwitstoffen put. Het zijn evenwel over het algemeen geen grote viseters.

Waar de aanlandingen in 1949 slechts 4200 ton bedroegen, waren ze in 1958 reeds tot 12.000 ton gestegen, terwijl men voor 1963 de 27.000 ton zou willen bereiken. In het programma voor 1963 is evenwel genoeg speling gelaten om desnoods 10.000 ton ingevoerde vis te aanvaarden, vooral dan haring.

De visindustrie bereikt thans 5.000.000 dozen conserven per jaar te verdelen over 5 fabrieken.

Van die produkten werden een aanzienlijk gedeelte naar Amerika en Cyprus uitgevoerd. Ten titel van proefneming werden krabben naar Amerika en inktvissen naar Griekenland uitgevoerd.



# “Van de NEDERLANDSE Visserijgolf”

## Nota van Produktschap voor vis

### HARING BENEDEN MINIMUMPRIJS OOK VOOR CONSERVENINDUSTRIE

*Het ziet er naar, dat de Nederlandse konserverindustrie haar jarenlange strijd voor het mogen kopen van doorgedraaide haring beneden de minimumprijs tendele gaat winnen. Er is een gerede kans voor deze industrie om gelijkstelling met de vismeelfabrikanten te bereiken, nu het dagelijks bestuur van het Produktschap een nota heeft ingediend, die in belangrijke mate aan de wens van de konserverindustrie tegemoet komt.*

*De konserverindustrie heeft er steeds op gewezen, dat zij zware konkurrentie ondervindt van de industrie in het buitenland. Men acht het daarom een merkwaardig feit, dat de viskonserverindustrie het doorgedraaide produkt niet zou kunnen kopen tegen een prijs lager dan de minimumprijs, terwijl de vismeelindustrie wel in staat wordt gesteld haar grondstof tegen een prijs beneden de minimumprijs te verkrijgen.*

In de nota wordt opgemerkt, dat de viskonserverindustrie doorgaans koopt tegen prijzen, die vaak zeer belangrijk liggen boven de minimumprijs, terwijl dit met de vismeelindustrie als regel niet het geval is.

Men kan wellicht aan de wens van de konserverindustrie tegemoet komen door haar in staat te stellen het doorgedraaide produkt tegen ten hoogste de minimumprijs en ten minste de prijs, welke de vismeelfabrieken in staat zouden zijn te betalen, te kopen.

Het lijkt het bestuur van het Produktschap echter niet juist, dat de viskonserverindustrie in staat wordt gesteld om alle doorgedraaide haring te kopen. De animo van deze industrie om te kopen tegen de minimumprijs en daarboven zou daarmee geheel verloren gaan.

Deze aankopen voor de viskonserverindustrie zullen aan beperkingen onderhevig moeten zijn.

Hiertoe zou bepaald kunnen worden, dat van de doorgedraaide haring ten behoeve van de viskonserverindustrie maximaal zou kunnen worden gekocht, het percentage, dat deze industrie in de overeenkomstige maand van het voorgaande jaar van de totale aanvoer in die maand heeft verwerkt.

Tegengegaan moet worden, dat degenen, die voor de konserverindustrie kopen zo min mogelijk op de eerste afslag kopen teneinde te bereiken, dat er zoveel mogelijk haring doordraait, waardoor de hoeveelheid, die ten behoeve van de viskonserverindustrie op de tweede afslag zou mogen worden verkocht zo groot mogelijk zou worden. Bovendien zullen er waarborgen moeten zijn, dat de doorgedraaide en door de konserverindustrie gekochte haring inderdaad door de konserverindustrie wordt verwerkt.

Een zeer belangrijk punt vormt bij de vraag of de minimumprijs regelingen in stand moeten worden gehouden, hetgeen het feitelijke uitgangspunt is van de nota, de noodzakelijkheid van het stichten van voldoende sterke fondsen, die het verschil tussen de vismeelprijs

en de minimumprijs kunnen overbruggen. Hierdoor kunnen knoeierijen worden voorkomen.

Wanneer de gedachte, dat de viskonserverindustrie in staat moet worden gesteld het doorgedraaide haring te kopen door het gehele produktschap wordt aanvaard, ziet het dagelijks bestuur verder geen aanleiding meer om de minimumprijzen niet te verhogen. Zij wijst er op, dat de minimumprijzen in het buitenland in het algemeen hoger zijn dan in Nederland.

Er is eveneens een nota opgesteld over een verzoek van de Visfederatie, de minimumprijs voor pilchards in te trekken. Over deze kwestie bestaat echter bepaald geen overeenstemming tussen de betrokken organisaties.

De pilchards worden uitsluitend gebruikt voor de konserverindustrie of de vismeelfabrieken. De Nederlandse Visserbond is daarom van mening, dat ter voorkoming van het maken van onderlinge afspraken tussen de betrekkelijke kleine groep kopers, waardoor het de aanvoerder in feite onmogelijk wordt gemaakt voor zijn produkt een behoorlijke prijs te verkrijgen, de minimumprijs voor pilchards beslist gehandhaafd moet blijven.

## VISSERIJSNIPPERS

● **BEVORDERINGEN.** — Dr. C. L. Deelder, wetenschappelijk ambtenaar 1e klasse in vaste dienst bij het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden; R. T. Roskam, eveneens als zodanig werkzaam en L. K. Boerema, ook in deze functie werkzaam, zijn gedrieën bevorderd tot wetenschappelijk hoofdamtenaar in vaste dienst.

● **GARNALENDROOM.** — Welke temperatuur in het zeewater wordt door garnalen geprefereerd. Garnalenbioloog R. Boddeke van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden heeft het onderzoek. Hij vervaardigde een lange bak en zorgde in die bak voor tem-

peraturen in het zeewater volgens een glijdende schaal van 6 tot 20 graden Celcius. De meeste garnalen zoeken het water met een temperatuur van 16 graden C. op. De onderzoeken worden voortgezet, maar de tijd is niet ver dat de vissers met een thermometer naar zee kunnen gaan om de garnalenvisgronden op te zoeken.

● **GROOTTE VAN DE VLOOT.** — De Nederlandse zeevisserijvloot was op 1 januari van dit jaar 724 schepen groot. Hierbij zijn nog slechts 3 stoomtrawlers, 5 stoomloggers, 248 motortrawlers en loggers, 328 motorkotters, 140 motorvaartuigen, zoals botters e.d. Vooral in de groep kotters is de stijging groot: in 1949 waren er 143 kotters. De sterke daling in de groep trawlers wordt wel geïllustreerd door het cijfer uit 1949: 63 trawlers. Thans is nog slechts 1 trawler in de vaart, twee liggen gereed voor de sloop of verkoop naar Griekenland. De «Vios I» IJM. 24 wordt namelijk te Hendrik Ido Ambacht gesloopt; de Herman IJM. 2 is naar Griekenland verkocht om tot motorschip te worden verbouwd. Alleen de «Haarlem» IJM. 9 is nog in de vaart, de kans is groot dat deze stoomtrawler tot motorschip wordt verbouwd, aldus vernemen wij.

● **EERSTE HEKTRAWLER.** — Bij de scheepswerf De Dollard te Landsmeer is zaterdag de eerste hektrawler van Nederland tewatergelaten: de IJM. 5 «Maria Elizabeth», geheten naar de echtgenote van de heer Breitenstein, een der direktoren van de N.V. Scheeps-exploitatie matschappij de Marezaten. Het tewaterlaten van een schip als deze IJM. 5 — dwarsscheeps en dan in ondiep water — was een hele gebeurtenis voor de omgeving van Landsmeer. Er waren dan ook veel belangstellenden.

● **OPVALLENDE VANGST.** — De SCH. 61 «aJnny» heeft maandag in Scheveningen voor een bijzonder opvallend grote aanvoer van schol en tong gezorgd: 2.700 kilo tongen en 440 kisten schol. Een dergelijke grote vangst van een kleine kustlogger is de laatste twaalf jaar niet meer voorgekomen. Hoewel de exportschol laag in prijs was, besomde de SCH. 61 toch nog ruim f 15.000.

## Tweede onderzoekings- trawler ?

MAAR DAN STEUN  
UIT BEDRIJFSLEVEN !

Het Nederlandse visserijbedrijfsleven kan een tweede visserij onderzoekstrawler in de vaart brengen, maar dan zal dit bedrijfsleven zelf in de kosten moeten bij-

dragen. Dat is de kern van het antwoord van minister mr. V. G. G. Marijen in de memorie van antwoord an de Tweede Kamer. Hij acht het onder de tegenwoordige omstandigheden niet verantwoord een tweede onderzoekstrawler geheel ten laste van de overheid te brengen.

Aangezien de omvang van dit door het tweede vaartuig te verrichten onderzoek voor een belangrijk deel zal worden bepaald door rechtstreeks uit het bedrijfsleven afkomstige aanvragen, komt het bovenstaande de minister redelijk voor. Het onderzoek dat door de eerste trawler, de «Willem Beukelszoon» wordt verricht, komt thans geheel ten laste van de overheid.

Volgens de Minister staat het vast dat nieuwe visgronden, die op de duur lonende vangsten zullen moeten opleveren, op het Noordelijk halfrond niet te vinden zijn. Met name geldt dit voor de haringvangstgronden.

Het is de minister niet bekend of het Nederlandse bedrijfsleven al plannen heeft in de richting van het opzoeken van nieuwe visgronden. De recente ontwikkeling op het gebied van de territoriale begrenzing heeft een sterk gewijzigde situatie doen ontstaan. Een uitspraak over de te verstrekken overheidssteun in dit geval van het opzoeken van die verafgelegen visgronden kan nu nog niet worden gegeven, daar nadere gegevens ontbreken.

De minister merkt verder op dat in de sketor van de garnalenvisserij met behulp van kredieten krachten de bijzondere financieringsregeling een tiental scheepjes is verbeterd of vervangen door betere vaartuigen. Geschikte tweedehands vaartuigen zijn schaars.

## MEER KOTTERS !

Thans lopen in Nederland 328 kotters, waarvan er 45 verleden jaar werden in de vaart gebracht. Hiervan zijn er 16 met een motor van 120 tot 239 pk en 17 met 240 à 349 pk.

Voor het eerst werden in 1959 kotters voor de garnaalvisserij uitgerust. Verder kregen 20 andere kotters een krachtiger motor.

Daarentegen is de trawler en loggervloot slechts met 2 eenheden verhoogd. Negen vaartuigen uit deze categorie werden uit de vaart genomen en vervangen door elf nieuwe.

Katwijk en Scheveningen met respectievelijk 25 en 21 vaartuigen hebben het leeuwenaandeel van de kottervloot.



# Brief uit Yerseke

Brief uit Yerseke nr 781

WAT WE VONDEN en...  
WAT WE MISTEN

Deze week stonden in ons streekblad twee berichten uit Bruinisse. Ze zijn te lang om helemaal te bespreken en daarom zullen we ons beperken tot hetgenen (ons inziens) zeer duidelijk in vonden en datgene (van veel gewicht overigens) wat we er niet vonden.

Onder het hoofd « Mossellevering » werd meegedeeld dat het totale leveringscijfer van alle mosselkwekers samen (164) reeds midden januari was geleverd. Dat is naar we uit het ander bericht leerden 65 duizend ton meer dan het vorige seizoen. Prima gewerkt! zou men onwillekeurig zeggen.

Maar op Bruinisse komen de maar's achteraan. Als de koek eerlijk verdeeld was « zo lezen we », zou iedere mosselkweker dus zijn gehele leveringscijfer hebben aan geleverd « maar »... er zijn nog 12 kwekers die niets leverden, « maar » er zijn er twee die 4maal hun percentage leverden. « Maar » de grote middenmoot leverde van 75 tot 130 ten honderd. Deze middenmoot omvat 91 kwekers. Tot zover het bericht. Nu komen we nog eens terug op « dat eerlijk verdeeld ».

Wie was hier oneerlijk? Niemand anders dan moeder natuur, athans voor een zeer groot deel. Want hoe kwam het dat het leveringsdeel zo ongelijk uitvalt? Door menselijke ingrijpen? Eenzijdige bevoordeling? Welneen, enkel en alleen misten de kwekers die niets of zo

weinig leverden, de vereiste mossels. En wie kan daar nu wat oneerlijks in zien? Dat is in 't gunstigste geval (verwaarlozing van het bedrijf en het werk uitgesloten) de schuld van zoals we reeds zegden, de natuur. We krijgen wel eens de indruk dat men in mosselkwekerskringen verwacht dat « de Centrale » een panacée is tegen alle mosselkwekers kwalen en plagen.

Kunnen die mensen het zich niet meer voorstellen hoe het vroeger voor « de Centrale-tijd », voor 1935 dus ging? Kan men zich niet meer herinneren dat ook toen de mossels van bepaalde kwaliteit nodig waren om te kunnen verkopen? Men schijnt nu te denken: « we hebben mossels. Zijn het geen A's maar B, C of nog maar D en « de centrale » moet ze maar verkopen ». Percents-gewijze (kwekers met ekstra B of D dat hindert niet). Beseffen deze mensen niet dat de handel zich daar met hand en tand moet tegen, ja moet verzetten? Zodat alleen aan behoorlijke eisen voldoende mosselen in aanmerking komen en dat wie die heeft des noods vier maal zijn cijfer leveren kan (en moet!) terwijl zij die geen geschikte mosselen aan te bieden hebben, onverbiddelijk dienen te worden uitgesloten van (rommel!) levering hoe beroerd dit meestal is voor de betrokkenen.

We zouden hierover nog veel meer willen schrijven nog steeds aan de hand van hetgeen we in beide genoemde berichten uit Bruinisse vonden. Maar onze plaatsruimte is beperkt en we beloven hierboven, te laten weten wat we in beide berichten misten.

## VISSERS VERHEUGD OVER MARINEBESLUIT

### Waddenzee dit jaar nog mijnenvrij?

De Koninklijke Marine heeft besloten om te trachten het zeegebied bij de Waddeneilanden tussen de ET-, ST- en P-route en bij de Pittboei nog dit jaar geheel mijnenvrij te maken. Vijftien jaar na de oorlog is aan het varen in dit gebied nog altijd een groot risico verbonden. In 1956 liep hier een Panamees schip op een mijn en zonk. Onlangs werd een Urker kotter in dit gebied door een mijn ernstig beschadigd. Vooral de door vliegtuigen ruim vijftien jaar geleden uitgeworpen magnetische mijnen in dit gebied blijken nog altijd zeer gevaarlijk te zijn.

—0—

Het besluit van de marine is door de vissers, die hier een van hun voornaamste jachtgebieden hebben voor tong en schol, met grote vreugde ontvangen. Het is een publiek geheim, dat er reeds lang weer in dit gebied wordt gevist. Vlak na de oorlog waren er reeds waaghalzen, die met hun kotters en loggers dit gebied binnenvoeren om rijke vangsten schol in de thuishavens te kunnen aanvoeren. Schol, die zich ongestoord in dit gevaarlijke gebied had kunnen ontwikkelen.

—0—

De marine zal de nog aanwezige mijnen waarschijnlijk opruimen in samenwerking met de Duitse mijndienst, gezien het grote belang, dat de Noord-Duitse havensteden bij het mijnveilig maken van dit gebied, waar één van de drukst bevaren scheepsrout's doorloopt, hebben.

Bij de opruiming zal de marine veel profijt hebben van het onderzoek van de vorig jaar bij Julianadorp in Noord-Holland gevonden magnetische mijnen.

## REGERINGSKAS BLIJFT VOORLOPIG DICHT

### MINISTER KAN SCHEVENINGEN

#### NOG HELEMAAL NIETS BELOVEN

*De Tweede- en de Eerste Kamer van de Staten Generaal hebben bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat vergeefs aangedrongen op een verbetering van de Scheveningse buitenhaven. De minister van Verkeer en Waterstaat drs. Korthals verklaarde opnieuw in beide kamers, dat hij Scheveningen nog niets kon beloven, hoewel hij erkende, dat een verbetering van de Scheveningse buitenhaven een belangrijke zaak is, die de aandacht waard is.*

*Ook voor het beschikbaar stellen van een aanloopbedrag voelde hij niets. « Men kan nu eenmaal moeilijk met de havenverbetering stoppen als men daarmee reeds is begonnen. »*

Het moet worden gezegd: de bewindsman betreurde het besluit om geen geld voor de buitenhaven op de begroting te zetten wel. Want hij is op de hoogte van de belangen van deze verbetering en hij staat zeker niet onwelwillend tegenover de Scheveningse wensen.

« Er is echter thans geen geld voor dit project aanwezig. Volgend jaar zal de regering opnieuw het prioriteitenschema van de talrijke nutswerken, die moeten worden uitgevoerd, bekijken, misschien dat er dan een kans is voor Scheveningen ».

Verscheidene kamerleden vrees-

den echter, dat dit zou betekenen, dat de gevraagde verbetering steeds maar van jaar tot jaar zou worden uitgesteld, omdat steeds weer andere prioriteiten de aandacht zouden vragen.

Er werd gevraagd om het opstellen van een urgentieschema. Dan weet de Kamer tenminste waar zij aan toe is.

*Wat de aanleg van de haven van Katwijk betreft: minister Korthals heeft er duidelijk op gewezen, dat deze aanleg in elk geval pas na de verbetering van de Scheveningse buitenhaven aan de orde kan komen.*

## NEDERLANDS RIJDENDE VISSERIJKEUKEN ROLT!

De rijdenden viskeuken van het Produktschap voor Vis en Visserij mendaal zijn, op 3 en 4 maart in produkten zal op 2 maart in Bloel IJmuiden, op 7 en 8 maart in Velsen 9 en 10 maart in Santpoort 11 en 14 maart in Beverwijk 15 maart in Heemskerk 16 maart in Assen 17 en 18 en van 28 tot en met 1 april in Haarlem.

Te Haarlem worden géén aprilvissen klaargemaakt!

De rijdende viskeuken is een demonstratiewagen, waarin gratis voorlichting wordt gegeven op het gebied van het bereiden van graatloze vis aan huisvrouwen. De wagen bestaat uit een trekker met oplegger. In de oplegger is een zeer moderne keukeneenheid met een roestvrij stalen gootsteen opgesteld. De kook-, bak- en stoofdemonstraties worden verzorgd op een flessengasfornuis. Een flessengasgeyser behoort eveneens tot de inventaris. Een ventilator zorgt voor de afvoer van de baklucht. Een twintigtal dames kan tegelijkertijd op de amfitheatersgewijze aangebracht, comfotabele banken de verrichtingen van de demonstratrice gadeslaan. Echter niet alleen gadeslaan: de dames wordt natuurlijk ook een proefje van de visgerechten aangeboden.

Achter het demonstratiegedeelte is het « werkgedeelte » van de wagen. Hier staat ondermeer een koel-diepvrieskast, waarin verse en diepgevroren vis, die voor de demonstraties wordt gebruikt, kan worden bewaard. Ook is er een grammofooninstallatie aangebracht, gin van de demonstraties. Een die zorgt voor muziek voor het speciale apparaat verschat 's winters de nodige warmte en 's zomers een aangename koelte.

Bovenstaand bericht vonden we in de Nederlandse pers.

Wij vragen ons in feite af wat onze propagandacommissie wacht om het Nederlandse voorbeeld te volgen. Wij weten wel dat onze commissie zeer actief is en vol goede wil, maar...

De rijdende viskeuken laat gemakkelijker verplaatsing toe en vermijdt ook het bestendig zoeken naar geschikte zalen voor het geven van voordrachten, waarbij men dan nog niet eens over het nodige materiaal beschikt om de bereiding van vis aanschouwelijk voor te stellen.

De keuken kan juist opgesteld worden daar waar het publiek bereikbaar is.

Het is een attractie die onmissheden we nog geen toeloop gekenbaar mensen lokt: hoe dikwijls zien aan wagens of demonstratietanden waar bepaalde firmas publicitaire bereidingen klaar maken en uitdelen?

Zou het zo moeilijk zijn om te besnoeien op andere uitgaven en met het ingespaarde geld een dergelijke instelling te amortiseren?



# Markten IJmuiden

## MARKTOVERZICHT

Een aanvoer van ruim 30.000 kisten vis mocht men van vorige donderdag af tot en met deze week woensdag te IJmuiden noteren. Daarbij waren 11.300 kisten verse haring, 5.000 makreel, 1.125 schelvis, 1.600 wijting, 850 kabeljauw en gul en 1.700 koolvis.

Van de kustvloot was hierbij verder 1.550 kisten tong en 4.000 kisten schol.

Uiteenlopende prijzen naar kwaliteit waren er te noteren. Zo zagen we verse haring van de hand gaan voor f 25 tot f 11, terwijl makreel van f 32 tot f 12 kon noteren. Schelvis was over het algemeen duur. Vooral in het midden van vorige week en deze week bracht deze rondvis veel op: f 90 tot f 30 naar grootte en kwaliteit. Het buitenland kocht daarvan de grote en groot-middel schelvis voor f 95 tot f 50 per kist. Wijting ging het binnenland in voor f 40 tot f 18 naar kwaliteit.

Tong, grove en middel schol en kabeljauw waren eveneens voor de export bestemd. Zo bracht de tong van f 4.40 tot f 3 op. Daar-

bij brachten de middelsoorten over het algemeen de hoogste noteringen op. Grove en middel voor het buitenland deden f 40 tot f 30, terwijl de kleinniddel soort van f 60 tot f 50 deed. Er zat een stijging in deze scholprijzen gedurende de afgelopen week. Kabeljauw maakte eveneens hoge prijzen: van f 125 tot f 55 in de afgelopen week naar grootte.

### AANVOEREN en BESOMMINGEN

**DONDERDAG** : 2.850 kisten, waarbij 150 tong, 350 schol, 1.500 verse haring, 450 makreel, 110 schelvis, 150 wijting; besommingen: KW 80 17.700; IJM.33 24.000.

**VRIJDAG** : 2.400 kisten, waarbij 250 tong, 700 schol, 800 haring, 250 makreel, 175 wijting, 50 kabeljauw en gul en 50 koolvis. Besommingen: IJM.79 17.800; IJM.211 10.600; IJM. 221 11.000.

**ZATERDAG** : 2.750 kisten, waarbij 250 tong, 950 schol, 500 verse haring, 375 makreel, 100 schelvis, 200 wijting, 100 kabeljauw en gul en 100 koolvis. Besommingen: KW.148 12.000; KW.34 11.500.

**MAANDAG** : 7.700 kisten vis,

waarbij 500 tong, 1.050 schol, 2.900 haring, 1.500 makreel, 250 schelvis, 425 wijting, 375 kabeljauw en gul en 400 koolvis. Besommingen: RO 46 17.800; IJM.28 17.900; IJM.10 20.100; KW.121 19.300; KW 48 12.200.

**DINSDAG** : 5.900 kisten vis, waarbij 275 tong, 725 schol, 2.600 verse haring, 1.000 makreel, 425 schelvis, 275 wijting, 175 kabeljauw en gul en 325 koolvis. Besommingen: IJM.18 16.900.

**WOENSDAG** : 6.750 kisten vis, waarbij 125 tong, 220 schol, 3.000 verse haring, 1.400 makreel, 275 schelvis, 400 wijting, 150 kabeljauw en gul en 800 koolvis. Besommingen: IJM.97 24.100; IJM.15 27.100; KW.82 13.900; KW.32 18.500; KW.49 20.600.

## MARKTOVERZICHT SCHEVENINGEN

Het slechte weer heeft de kottieren schokkervloot de afgelopen week dwars gezeten. De schepen hebben maar een korte visweek kunnen maken. De prijzen voor tongen waren hoog en bleven in

het algemeen boven f 3,— per kilo. Voor de schol kwam wat meer belangstelling. De kleine soorten zijn goed verkoopbaar. De grote scholsoorten lenen zich niet zo goed voor de export, waarvan de kustvissers het nu eenmaal in Nederland hoofdzakelijk moeten hebben.

35 mijl ten noordwesten van Scheveningen is weer haring gevangen. De spanvissers UK. 60 en 61 vingen hier in een nacht 240 kisten ijle haring en besomden hiervoor het mooie bedrag van f 3200.

De garnalenprijzen bereikt zo langzamerhand in Scheveningen een exorbitante hoogte. Deze week werd er garnaal voor f 5,80 en zelfs voor f 6,86 per kilo verkocht.

De besommingen waren niet slecht. De SCH. 24 kreeg voor 2400 kilo tong en 250 kisten schol f 8900, de SCH. 19 voor 1800 kilo tong en 240 kisten schol f 8500, de SCH. 61 voor 2700 kilo tong en 440 kisten schol f 15.600, en de SCH. 314 voor 2000 kilo tong en 200 kisten schol f 8.600.

Schelvis was in Scheveningen besteld goedkoper dan in IJmuiden. De kwaliteit van de in Scheveningen aangevoerde schelvis liep nogal uiteen. De goede soorten noteerde nf 30 tot f 40 per kist van 50 kilo.

Gezien het slechte weer langs de kust is de aanvoer van schol en tong in Scheveningen de afgelopen week niet tegengevallen.

## Nieuwe visproduktenmaatschappij te Harlingen

Door de heren T.H. Jones te Almondsbury bij Bristol, T.J. Jones te Filton-Br.stol en S.A. Lenger te Harlingen is opgericht visproduktenmaatschappij «Sevenside» Harlingen N.V. te Harlingen. Deze nieuwe N.V. heeft o.a. ten doel de handel in vangsten, conserveren en diepvriezen van vis en schelpdieren en de fabriekage van en de handel in visprodukten. Het kapitaal bedraagt f.500.000, verdeeld in 1000 aandelen van f.500 geplaatst en in kontanten volgestort zijn 300 aandelen. De twee oprichters van Britse nationaliteit nemen ieder deel voor 75 aandelen. De heer Lenger, die tevens de directie zal voeren, participeert voor 150 aandelen.

## OVERLEDEN

Te Almelo is op bijna 79-jarige leeftijd overleden, de heer B. de Jong, oprichter van de N.V. Leeuwarder Textiel Maatschappij te Almelo. De heer De Jong was o.m. jarenlang voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Fabrikanten van Heren- en Jongensbovenkleding.

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

	18-2-1960	19-2-1960	20-2-1960	22-2-1960	23-2-1960	24-2-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	4,40-3,20	3,60-3,40	3,60-3,40	3,70-3,30	3,50-3,30	3,50-3,30
3/4 tongen — 3/4 sole	3,10-2,80	3,20-2,90	3,50-3,10	3,60-3,20	3,40-3,20	3,60-3,30
Bloktongen — Sole moyenne	3,40-3,10	3,20-2,90	3,40-3,10	4,10-3,50	4,10-3,70	4,40-3,90
Voor-kleine — Petite	3,40-3,—	3,20-3,—	4,10-3,60	4,10-3,70	4,10-3,80	4,20-4,—
Kleine — Toute petite	3,10-2,60	3,10-2,90	4,20-3,20	4,20-3,60	4,10-3,50	4,10-3,80
Tarbot, groot — Turbot, gros	3,— 2,50	3,90-3,20	3,90-3,40	4,10-3,10	4,— 3,30	.....
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	104,—	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	65,—	96,— 57,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	17,— 14,—	22,— 18,—	32,— 22,—	30,— 25,—	29,— 27,—	31,— 27,—
Grote iek — Grosse	18,— 14,—	26,— 18,—	35,— 27,—	40,— 27,—	39,— 36,—	39,— 36,—
Kleine iek — Petite	30,— 24,—	36,— 30,—	55,— 38,—	61,— 30,—	54,— 47,—	61,— 52,—
Iek 3e slag — 3e sorte	32,— 24,—	35,— 29,—	56,— 37,—	61,— 39,—	56,— 48,—	60,— 56,—
Platjes — Toute petite	31,— 21,—	37,— 21,—	41,— 23,—	52,— 28,—	50,— 28,—	54,— 31,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	96,— 59,—	79,— 75,—	56,—	66,— 50,—	70,— 53,—	68,—
Middel — Moyen	73,— 62,—	85,— 80,—	62,— 57,—	68,— 50,—	58,— 44,—	68,— 55,—
Kleine — Petit	73,— 28,—	90,— 47,—	51,— 48,—	68,— 31,—	56,— 24,—	58,— 40,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	46,— 34,—	46,— 40,—	125,— 55,—
Kabeljauw — Cabillaud	106,— 45,—	84,— 44,—	99,— 30,—	114,— 37,—	130,— 40,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	57,— 38,—	59,— 38,—	46,— 35,—	57,— 37,—	65,— 32,—	57,— 37,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	132,— 86,—	114,— 99,—
Wijting — Merlan	36,— 26,—	38,— 21,—	38,— 28,—	42,— 17,—	41,— 18,—	38,— 33,—
Schar — Limande	38,— 29,—	38,— 20,—	32,— 29,—	43,— 29,—	38,— 27,—	.....
Steenholk — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	35,— 9,—	26,— 12,—	36,— 12,—	40,— 12,—	19,— 12,—	32,— 14,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeff — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	32,— 28,—	30,— 28,—	31,— 28,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring — Hareng guai	16,— 14,—	15,— 11,—	19,— 15,—	18,— 11,—	20,— 11,—	24,— 11,—
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	4,— 3,80	3,30-3,—	3,60-3,40	3,50-3,40	4,10-3,80	.....
Koolvis — Colin	32,— 21,—	22,— 18,—	24,— 21,—	30,— 22,—	25,— 21,—	24,— 18,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	40,— 37,—	36,— 30,—	45,— 32,—	39,— 32,—	42,— 37,—	38,— 33,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....



# BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

(VERVOLG)

1/8 Loodsboten —  
Bijzondere seinen.  
B.a.Z. 1/8-1959 vervalt.

De volgende regeling is in voege met betrek tot de loodsboten op de Belgische kust.

- 1) Een loodsboot op statie, loodsdienst kunnende verrichten, geeft dezelfde mistseinen als voor mechanisch voortbewogen schepen is voorgeschreven.
- 2) Schepen kunnen een loods vragen door het seinen van de letter G (volgens het Internationaal Seinboek : G = «Ik vraag een loods»), minstens 3 sekonden na het normaal mistsein.
- 3) Schepen met bestemming naar een Belgische kusthaven, kunnen een loods vragen door het geven, na de seinen vermeld in sub. 2 en minstens 3 sekonden daarna, van het passend geluidsein uit één der volgende seinen :
  - a. voor Zeebrugge : 't cijfer 6
  - b. voor Nieuwpoort : 't cijfer 7
  - c. voor Oostende : 't cijfer 8
- 4) De loodsboot die één der seinen sub 2 of 3 verneemt zal — voor zoveel zij een loods kan overzetten — daarop antwoorden met het normaal mistsein, gevolgd, minstens 3 sekonden daarna, door de letter H (volgens het Internationaal Seinboek : H = «Ik heb een loods aan boord»).
- 5) De zichtbaarheid in aanmerking nemend, kunnen schepen ook een kusthavenloods vragen door het vertonen van één der volgende morse- of vlaggesenen :
  - a. voor Zeebrugge : G 6
  - b. voor Nieuwpoort : G 7
  - c. voor Oostende : G 8 (Loodswezen Oostende)

1/9 Westerschelde. — Bijzondere loodsseinen op de rede Vlissingen  
B.a.Z. 1/9-1959 vervalt.

Ter verhoging van de veiligheid op de rede van Vlissingen is het volgende bepaald :

- 1) Uitvarende schepen boven 1.000 B.R.T. dienen des nachts op de rede van Vlissingen, tussen de merd'anen getrokken door de lichtboei Honte nr 1 en het Leugenaarshoofd de volgende lichten te voeren :
  - a. met bestemming Oostgat : 1 groen rondom schijnend licht;
  - b. met bestemming Wielingen : 2 groene rondom schijnende lichten boven elkaar met een onderlinge afstand van minstens 3 voet.
- 2) Deze lichten te voeren op de best zichtbare plaats, zo hoog mogelijk doch minstens 6 voet boven de boordlichten en zodanig dat verwarring hiermede is uitgesloten. De zichtbaarheid der lichten moet minstens 1/2 zeemijl zijn en minder dan die der boordlichten van het betrokken schip.
- 3) Wanneer ten gevolge van de weersomstandigheden, zoals laag op het water hangende mist, de kans bestaat dat verwarring met de boordlichten zou kunnen optreden, moet het voeren der groene lichten achterwege blijven.
- 4) Voor schepen beneden de 1.000 B.R.T. is het voeren van de groene lichten niet verplicht, doch wel toegestaan.

Bovenstaande bepaling vervangt de in B.a.Z. 16/86-1956 bekend gemaakte aanbeveling.  
(Ned. B.a.Z. 270/3495 — H.26050)

1/10 Schikkingen te treffen bij onderzeebootongeval.  
B.a.Z. 1/1e-1959 vervalt.

- 1) Een onderzeeboot in nood die in de onmogelijkheid verkeert aan de oppervlakte te komen, toont zijn tegenwoordigheid op de volgende wijze :
  - a. Vanaf het ogenblik van het ongeval, lost hij een of twee markeerboeien, op dewelke zich een vlaggestok met rode vlag bevindt.
  - b. Bij het naderen van schepen, en met regelmatige tussenpozen, vuurt hij rookkaarsen af, die een gele of witte rook afgeven. De rookkaarsen die een witte rook afgeven, branden met heldere vlam die 's nachts zichtbaar is. Indien mogelijk wordt bij dag de gele kleur gebruikt. Uit noodwendigheid kan het getal dezer rookkaarsen zeer beperkt zijn.
  - c. Door olievlakken.
  - d. Door luchtbellens.
- 2) De mmeste onderzeeboten zijn aan beide uiteinden voorzien van een markeerboei, de naam van de onderzeeboot dragende. Deze boeien worden gelost van binnen uit de onderzeeboten wanneer deze zich in moeilijke omstandigheden bevinden onder water. Zij hebben 1m diameter en zijn aan de onderzeeboot verbonden door een dunne staaldraad. Zij zijn in het geel geschilderd (achterboei), of geel en rood (voorboei), en kunnen voorzien zijn van een wit schitterlicht, alsook van een ring waarop reflektoren (katogen) zijn aangebracht.
- 3) Zodra een dergelijke boei wordt opgemerkt, en gezien de tijd een voorname faktor voor het redden der overlevenden daarstelt, is het nodig hare positie zo vlug mogelijk kenbaar te maken aan de Marine-overheden, zo mogelijk de naam van de onderzeeboot vermeldende.
- 4) Op elk ogenblik kunnen overlevenden trachten te ontsnappen. Dus dient een scherpe uitkijk gehouden te worden en moet men een zekere afstand rond de boei vrijlaten, terwijl men een boot klaar houdt om hulp te bieden.
- 5) Zodra de hulpschepen ter plaatse zijn, maakt men dit bekend aan de in de onderzeeboot opgesloten bemanning, door het in gang zetten van een echoood, of door met een hamer op de scheepshuid te kloppen onder de waterlijn.
- 6) Er kunnen ook pyrotechnische lichten, die in brand schieten van wanneer zij aan de oppervlakte komen, vanuit de onderzeeboot gelost worden, om haar positie kenbaar te maken of om te laten weten dat zij de geuidseinen verstaan hebben.
- 7) Elke marine bezit een organisatie gereed om in te grijpen bij onderzeeboot-ongevallen. Deze organisatie zal :
  - a) terstond de juiste positie van de onderzeeboot bepalen;
  - b) een schip ter plaatse hebben met boten klaar te water om overlevenden op te pikken;
  - c) medische hulp bieden aan de overlevenden;
  - d) een dekompresie kamer ter plaatse hebben;
  - e) de opgesloten bemanning

verwittigen dat hulp ter plaatse is.

- 8) De snelheid van handelen van het schip dat zich het eerste op de plaats van een onderzeebootongeval bevindt, kan een gewichtige rol spelen bij de reddingsoperaties.  
(N.t.M. 1/8-1959 — H.29187).

1/11 Opsporings- en reddings-  
signalen — Uitwisseling van  
seinen tussen vliegtuigen en  
schepen.  
B.a.Z. 1/11-1959 vervalt.

1. Indien een vliegtuig een schip naar de plaats moet dirigeren, waar zich een schip in nood bevindt, moet het vliegtuig dit doen door het overbrengen van nauwkeurige instructies met alle haar ten dienste staande middelen. Indien dergelijke nauwkeurige instructies niet kunnen worden aangebracht of indien zulks noodzakelijk is om welke reden dan ook, dienen instructies te worden verstrekt volgens de procedure als voorgeschreven in punt 2.  
Nota. — De huidige handelswijze voor maritieme signalisatie voorziet o.a. :
  - om de goede ontvangst der seinen te bevestigen :
    - 1) het hijsen van de onderscheidingswimpel;
    - 2) het door middel van een seinlamp geven van een reeks T's;
    - 3) het wijzigen van de koers.
  - om aan te duiden dat men niet in staat is om de gegeven aanwijzingen op te volgen :
    - 1) het hijsen van de internationale seinvlag N;
    - 2) het door middel van een seinlamp geven van een reeks N's.
  - 2) De volgende verrichtingen, achtereenvolgens door een vliegtuig uitgevoerd, zullen aanduiden, dat het vliegtuig een schip naar een vliegtuig of een schip in nood dirigeert :
    - a) wanneer het ten minste éénmaal boven het schip cirkelt;
    - b) wanneer het, op lage hoogte, vlak vóór het schip, de voorliggende koers van het schip kruist, onder het openen en sluiten van de gasklep, of onder het veranderen van de spoed van de propeller.
    - c) wanneer het zich in de richting begeeft, waarheen het schip gedirigeerd moet worden.

Herhaling van deze procedure heeft dezelfde betekenis.

- 3) De volgende door het vliegtuig uitgevoerde procedure betekent dat geen hulp meer verlangd wordt van het schip, tot hetwelk de seinen zijn gericht :
  - wanneer het vliegtuig het kielzog op lage hoogte vlak achter het schip kruist, onder het openen en sluiten van de gasklep of onder het veranderen vande spoed van de propeller.
- 4) Zodra opgemerkt wordt dat een vliegtuig bovenvermelde manoeuvres uitvoert, moet de radiotelegrafist overschakelen op luisterafstand 500 Kp/s, ten einde te kunnen antwoorden op elke oproep.  
(Zeewezen Brussel 28-12-56 — H.23840).

1/12 Zeewaartse schietoefeningen  
Algemene bepalingen.  
B.a.Z. 1/12-1959 vervalt.

De schietsektoren worden als volgt bepaald :

- A. — Kleine sektor.  
De gevaarlijke zone is begrepen in een sektor met 2 1/2 mijl straal en as middenpunt de vuurtoren van Nieuwpoort, begrensd door de peilingen 114° van de vuurtoren van

Nieuwpoort en 191° van de W.T. van Westende.

B. — Midden sektor.

De gevaarlijke zone is begrepen in een sektor met 7,5 mijl straal en als middenpunt de positie 51°08'42"N 2°46'06"E, begrensd door dezelfde peilingen als in A.

C. — Grote sektor.

De gevaarlijke zone is begrepen in een sektor met 12,8 mijl straal hebbende hetzelfde middenpunt en begrensd zoals in B.

De volgende signalen worden gehesen aan de top van de mast, geplaatst in positie 51°08'22"N en 2°44'06"E, op ongeveer WSW van de watertoren van Lombardsijde.  
Voor de schietoefeningen welke uitgevoerd worden :

- a) de kleine sektor : Een vierkante rode vlag met een bolvormig signaal er boven.
- b) In de midden sektor : Een vierkante rode vlag met twee bolvormige signalen er boven.
- c) In de grote sektor : Een vierkante rode vlag met drie bolvormige signalen er boven.

De signalen zullen gedurende de onderbrekingen en na beëindiging van het schieten, neergehaald worden.

Er zullen geen andere signalen gebruikt worden.

De politietoezicht op de schietsektoren zal uitgeoefend worden door de militaire of burgerlijke overheden.

De schietzones A, B en C worden gevaarlijk verklaard voor de zeevaart zolang de hierboven beschreven signalen getoond worden. Alle vaartuigen worden verzocht deze zones te vermijden.

De vaartuigen die zich in deze zones zouden bevinden bij voorhijsen van de hierboven genoemde signalen, worden dringend verzocht deze zones zo snel mogelijk te verlaten.

Gedurende de schietoefeningen zijn de gevaarlijke zones verboden aan vissersvaartuigen. De data en uren der schietoefeningen zullen aangekondigd worden in de «Berichten aan Zeevarenden».

De militaire of burgerlijke overheden die het politietoezicht op de sektoren uitoefenen zullen, wanneer zij een overtrekking op hetgeen voorafgaat vaststellen, rechtstreeks en nog dezelfde dag verslag uitbrengen aan de Hoofdwaterschout der Kust, die de nodige maatregelen zal treffen.

(Hoge Dir. van de Artillerie 16/12-57 — H.26383).

1/13 Lombardsijde. — Zeewaartse schietoefeningen.  
B.a.Z. 1/13-1959 vervalt.

Van 1 januari tot en met 2 maart daarna van 30 juni tot en met 31 augustus 1960 en van 3 november tot en met 31 december 1960 zullen schietoefeningen door artillerie of van uit vliegtuigen plaats hebben in de grote sektor en midden sektor, vermeld in B.a.Z. 1/12-1960 elke donderdag en vrijdag van 0700 tot 1600 GMT zonder onderbreking.

Van 3 maart tot en met 29 juni en van 1 september tot en met 2 november 1960 zullen ze plaats hebben op de werkdagen, van maandag tot en met vrijdag, van 0700 tot 1030 GMT en van 12.30 tot zonsopgang doch niet later dan 2000 GMT; 's zaterdags van 0700 tot 1030 GMT.

Veranderingen van de ene naar de andere sektor zullen voorafgaandelijk aangekondigd worden.

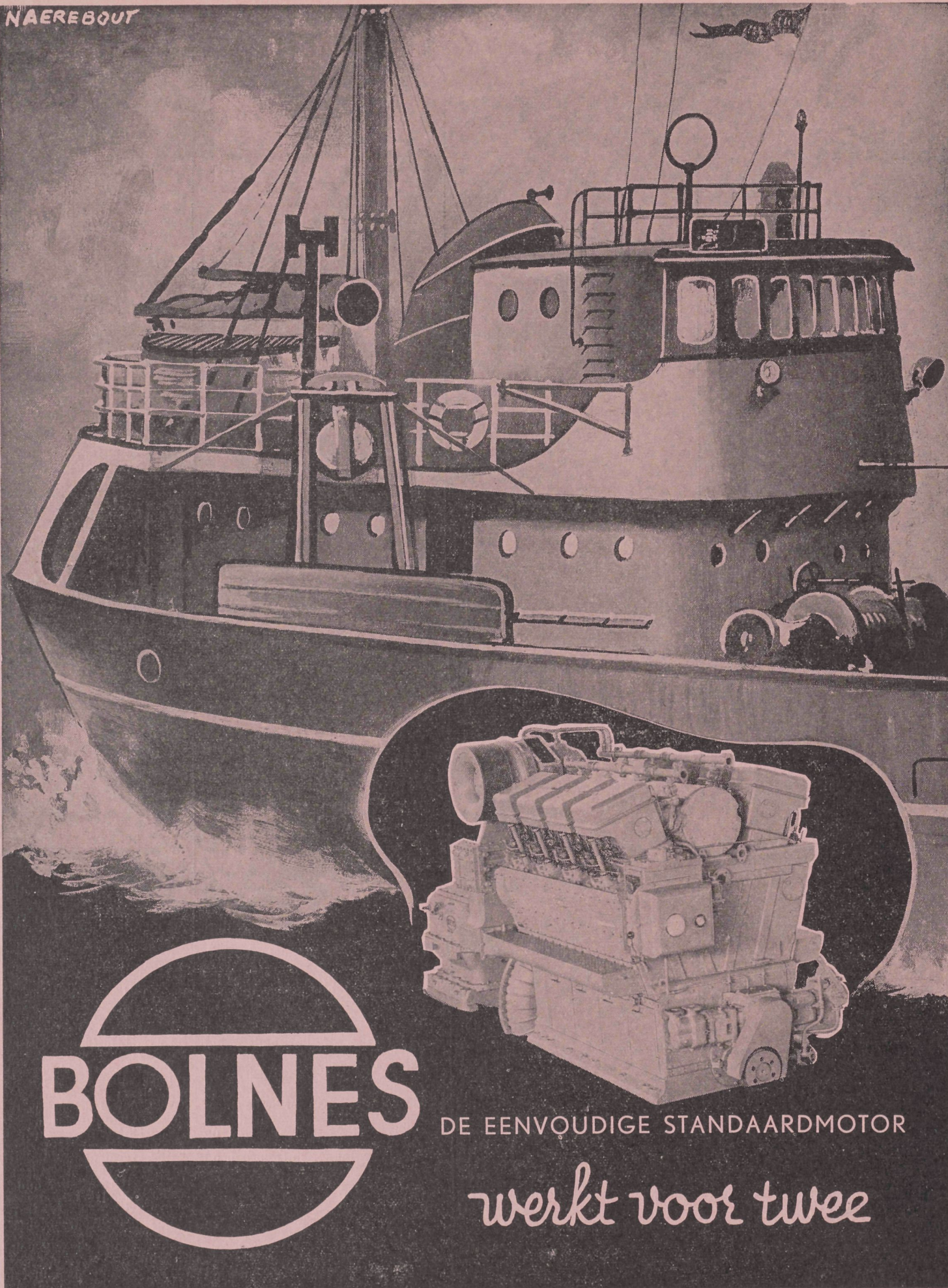
De schikkingen van B.a.Z. 1/12-1960 zijn toe te passen.

(Min. v. Landsverd)

)VERVOLG TOEKOMENDE WEEK



NAEREBOUT



**BOLNES**

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

*werkt voor twee*

Inlichtingen : N.V. MACHINEFABRIEK «BOLNES», Krimpen a.d. Lek. Tel. 341.

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110

IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART

ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78