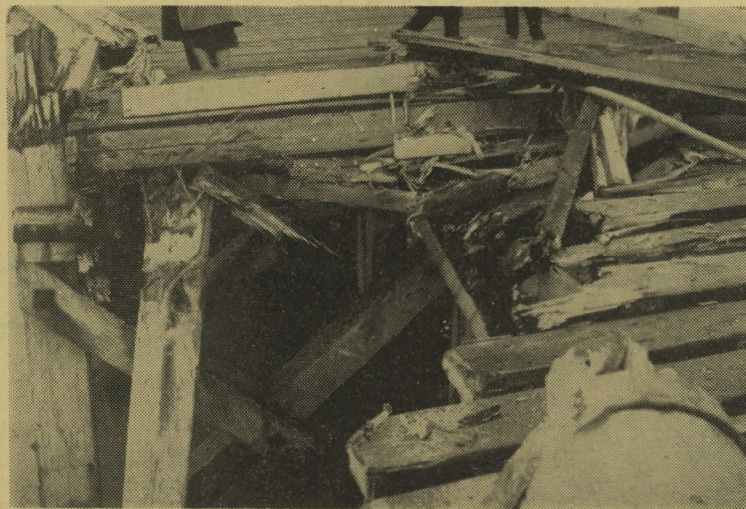




Het VISSERIJBLAD



Maandagnamiddag is de Duitse cargo «Hamme» uit Bremen bij het binnenvaren van de Oostendse haven tegen het Westerstaketsel aangelopen. Er was een dichte mist, maar het ongeval zou te wijten zijn aan een sterke stroming. Er werd zeer zware schade aangericht aan het staketsel, terwijl het vaartuig slechts licht beschadigd werd. De «Hamme» kwam van Cardiff met steenkolen voor de Union Chimique te Zandvoorde.

KLEINE AANKONDIGINGEN

Te Koop

HOUTEN VISSERSVAARTUIG

gebouwd in 1939-40 door de werf Maillard te La Rochelle. 18 m lang, 5,25 m breed, 2,65 m diep, Br. Ton 38. Motor Sulzer 3 cyl van 120 pk, 500 toeren, reducteur Messian. Nr C.J.B.

HOUTEN VISSERSVAARTUIG

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

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

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

Kopen en verkopen

EEN WERF WIL BOUWEN :

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

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

«Hulp in Nood» VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN

voor

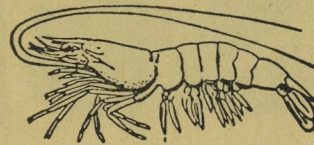
**Schade aan Derden — Eigen Schade
aan romp en motor — Brandschade
— Opsleping — Totaal verlies en
voor Bouwrisico.**

(4356V)

HOOGWATER TE OOSTENDE

FEBRUARI

12 do	03.45	50	10.31	3
	16.11	48	22.40	6
13 vrij	04.23	49	11.05	5
	16.45	47	23.18	7
14 za	04.58	47	11.40	7
	17.19	44	23.57	9



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

15 ZO	05.37	44	—	—
	18.00	42	12.21	9
16 ma	06.27	42	00.47	11
	18.58	39	13.14	12
17 di	07.35	39	01.51	13
	20.17	38	14.21	14
18 wo	09.00	39	03.07	14
	21.42	39	15.40	14
19 do	10.16	40	04.25	13
	22.49	41	16.52	13
20 vrij	11.15	43	05.28	11
	23.37	43	17.48	11
21 za	—	—	06.19	9
	12.00	46	18.32	8

REDERS, LEEST

UW VAKBLAD !

22 ZO	00.15	46	06.58	6
	12.39	48	19.09	6
23 ma	00.49	48	07.36	4
	13.16	50	19.46	5
24 di	01.24	51	08.15	2
	13.54	52	20.26	3
25 wo	02.02	52	08.58	0
	14.35	53	21.09	3
26 do	02.45	53	09.43	1
	15.18	53	21.52	3
27 vrij	03.30	53	10.28	1
	16.03	52	22.36	3
28 za	04.17	52	11.13	2
	16.49	50	23.19	5

n.v. AGENTUUR en

HANDEL

Maatschappij

IJMUIDEN

Telefoon 4527

Voor alle visserijbenodigdheden

81

Bij gelijke sterkte - veel lichter

Bij gelijk gewicht - veel sterker

Geringe weerstand = besparing

van motor en brandstof

Uw voordeel !!!

UNIC 100 %

Nylon - netten

Te verkrijgen bij

S.C.A.P. s v.

Tel. 729.51

Oostende

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

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van schepen
N.V.

BELIARD-CRIGHTON & Co

Het VISSERIJBLAD

REDAC... 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 200 F.
Zes maanden : 100 F.
Drie maanden : 50 F.

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

Standpunten

simfonie in bleek-rood

OF DE ONGEWETTIGDE BEROERING IN OOSTENDSE VISHANDELSMIDDENS ROND DE AANVOER VAN LABRADORS

Op een andere plaats in dit blad brengen wij de standpunten van de twee partijen : de rederij — AANvoester van rode bonen, en de groothandel — waarvan enkele kopstukken INvoeders zijn van hetzelfde produkt.

Er worden rond het hele geval veel woorden, vergaderingen en konferenties geboerd. Ieder van de partijen verdedigt met alle wapens, die zij heeft, de rechten die ze meent te moeten hebben.

De houding van de groothandel: boycot en herrieschopperij, is niet te rechtvaardigen, dit wapen werd al meer gebruikt om gelijk te halen. Het is het flauwste argument dat kan aangehaald worden, er mocht wel eens uit deze vismijnrevolutie een evolutie volgen die de handel zou betreuren. Dit is geen dreiging, maar een vaststelling voortgaande op het feit dat de reders in ons land ook andere gedachten beginnen te hebben, dit in navolging met wat in andere landen gebeurt.

Met de argumenten door de rederij naar voor gebracht, zijn we in zoverre akkoord dat de nationale produktie moet primeren. Inderdaad aan deze produktie heeft de handel haar ontstaan te danken en haar onafhankelijkheid tegenover het buitenland.

Dat de invoerders, voor wie de invoerhandel op dit ogenblik door de verschillende economische toestanden in de onderscheiden landen zeer lonend is, deze waarheid wel eens over het hoofd zien, is een feit. Er is immers door deze kunstmatige toestanden veel te verdienen door enkele ten nadele van de anderen en het bedrijf zelf.

Gelukkig zijn er betrekkelijk weinig invoerders en veel handelaars, die de waarde van de nationale produktie beseffen en kennen. Spijtig genoeg zijn het over het algemeen de invoerders die het grote woord voeren, ook wanneer het gaat over de verdediging van de belangen der «groothandelaars van de kust».

Van de twee partijen in het vispel : reders en handelaars, heeft elk zijn spelregels. De reder moet aanbrengen wat nodig is om de vraag te voldoen. Dat is hem echter niet altijd gemakkelijk omdat de natuur en andere factoren ook hun woordje meespreken. De handel heeft te verdelen over het land wat er nodig is om de vraag te voldoen. Is er dan een tekort, dan is het logisch dat in de tweede plaats beroep gedaan wordt op de invoer, maar dan pas als aanvul-

ling van het tekort. Dat vergeten de invoerders maar al te licht en te gemakkelijk. Voor hen gaat het om zuiver winstbejag. Van waar de vis komt, interesseert hen niet!!

Maar, evenals de reder niet altijd kan voorzien in alle behoeften van de markt, kan het ook voorkomen dat er meer aangevoerd wordt dan er nodig is. Wat moet dan met het te veel gebeuren?

Voorafname antwoordt de reder in ons schriftelijk debat een eindje verder in dit blad.

In de landen waar voorafname gebruikelijk is, gebeurt dit enkel om die vis, die als te veel op de markt beschouwd wordt, weg te ruimen voor menselijk verbruik. Maar dan zijn ook de regels van dit spel vooraf vastgelegd. Anders is het een gevaarlijk experiment : men weet niet waar het gaat uitkomen.

Zeker heeft de reder in de eerste plaats recht op zijn produkt, maar dan moet hij die vis niet te koop aanbieden — vooral bij beperkte vraag — op dezelfde markt als de handel die het overblijvende deel van de vangst moet verwerken. Het vismijnreglement is dan ook in zekere zin op te vatten als een zelfverdediging, hoe verouderd het ook moge zijn.

Het is bovendien een verdediging van de andere reders die niet in staat zijn dergelijk opkoop- en verkoopstelsel zelf in te brengen.

Komen we echter terug op het rode bonenexperiment. In het verleden werden reeds heel wat (kostelijke) proeven gedaan door de reders om nieuwe vissoorten aan te brengen, of een betere aanvoer te verwezenlijken. Ze mislukten op de weinige belangstelling vanwege de handel.

Dat sommige toestanden in de vismijn zeer verouderd zijn, is een feit. Op sommige gebieden zijn we ver achteruit op andere landen. De schuld ligt aan het gebrek aan verstandhouding tussen de reders en aan een regering die nooit aannemelijke tot samenwerking, maar integendeel hielp om verdeeldheid en verwarren te zaaien.

Toevallig is een rederij nu wel in de mogelijkheid zelf een belangrijk gedeelte van haar vangst op te nemen. Was voorafname in dit geval noodzakelijk? Kon men de handel niet gelijke kansen geven om die vis te kopen die ze meende te kunnen verzetten, zij het dan nog aan een prijs die de rederij zelf kon bepalen?

Het contact tussen de rederij en de handel was een uitstekend

idee dat onder meer er toe aanleiding gaf die vissoort de vrijdag te lossen, omdat dan de meeste mogelijkheid tot filleteren bestaat.

De rederij kreeg echter geen opbouwende medewerking van de handel omdat er enkele mensen onder zitting die meer belang zien in de invoer van dezelfde rode boon en er grof geld mee verdienen.

Maar slaan we eventjes de bladzijde achteruit. In de nummers 13, 14, 15 en 16 van de jaargang 1956 van ons blad, werd een polemiek gevoerd tussen de redactie en de afgevaardigden van de groothandel van de kust, die de invoer van rode bonen uit Duitsland wensten te verdedigen.

We brengen een kleine bloemlezing uit de groothandelsbrieven.

« Beginnen wij met de vaststelling dat de aanvoer van roodbaars door onze eigen vloot zeer onregelmatig is en gedurende ¾ van het jaar ontbreekt.

Verder lezen we nog :

« Het staat dus vast :

1. dat de eigen aanvoer van roodbaars totaal onvoldoende is ;
2. dat er bij afwezigheid van eigen aanvoer een concrete vraag bestaat bij de verbruiker voor dit produkt ;
3. dat, tengevolge van deze vraag, vroeger reeds grote hoeveelheden uit Engeland werden uitgevoerd.

« Het licht voor de hand dat de invoer welke onlangs uit Duitsland plaatsgreep, de invoer van Engeland heeft overgenomen.

« En omdat dit produkt in Duitsland gewoonlijk goedkoper is en beter van kwaliteit dan in Engeland, steeg de vraag en de ingevoerde hoeveelheden zijn dan ook in de mate vermeerderd.

Ook dit stukje is waard herlezen te worden :

« Er is nu vraag naar rode boonfilets. Laat onze vloot rode boon aanvoeren, dan zal die vraag blijven bestaan, ook voor het Belgisch produkt.

En een laatste aanhaling van de Vishandel :

« Het belang van de groothandel aan de kust is te kunnen kopen. Maar indien de produktie om financiële redenen haar visserij naar bepaalde min geapprecieerde visgronden verlegt, en systematisch op capaciteit vist in plaats van op kwaliteit, dan zal de groothandel van de kust zich inderdaad meer gaan bezig houden met invoer, maar het zal de produktie zijn die ons er toe zal gedwongen hebben.»

Dit was toen de taal van de groothandelaars.

Er worden in deze brieven, gestandaardiseerd-rekbare begrippen aangehaald die men op alle mogelijke plaatsen hoort, waar de invoer haar rechten wil verdedigen.

Men spreekt van kwaliteit, van gevraagde vissoorten, enz... Nu de visserij op IJsland praktisch onmogelijk is, vraagt men naar meer kabeljauw, niet de Noordzee-kabeljauw die thans meer aangevoerd wordt, maar de gewone soorten. Men schreit om het tekort aan schelvis, waar men vroeger de reders verweet hoofdzakelijk naar IJsland te trekken om op die plaatsen te vissen van waar veel schelvis gehaald wordt.

Maar uit voorgaande artikelknipsels stellen we vast dat, toen de rode boon nog uit Engeland moest gehaald worden, de vraag betrekkelijk was, toen men ze goedkoper uit Duitsland kon betrekken, steeg de vraag. Nu er plots aan de eigen kust is, is er geen meer nodig, behalve die uit Duitsland.

Ook deze argumenten verslijten, heren invoerders, omdat ze te veel gebruikt worden op ogenblikken dat de werkelijkheid niet kan bewijzen dat ge ongelijk hebt.

Keren we echter terug naar het vismijnreglement. De handel beroept zich op dit voor het «heilige» reglement omdat het voor die gelegenheid in haar kraam te pas komt. Meer niet.

Heeft de rederij tijdig verwittigd? Ons dunkens, ja!

Wat is de ware bedoeling? Sabotage van een redersinitiatief, omdat de invoer-monopolisten met lede ogen zien dat hun vroegere klanten nu ook zelf het produkt kunnen kopen waarvoor ze vroeger op een der grote vijf moesten beroep doen?

Er bestaat vraag, er bestaat afzetmogelijkheid. Geef de rederijen een kans, maar laat ook de ganse groothandel van de kust, die het nog werkelijk gebleven is, een kans om dit produkt te kopen en af te zetten. En dat is wat thans gesaboteerd wordt.

Tenware men er toe zou kunnen komen, evenals dit het geval is voor de rederijen van zoute haring en zoute vis in Nederland, Duitsland en Frankrijk, die zelf hun waar opkopen, opslaan en verkopen dat de reders zelf de door hen aangevoerde waar naar hun believen en aan de prijs die zij er voor willen hebben.

Oostendse Vismijnecho's

* Dat de vasten begint kon men zaterdag zien toen zes vaartuigen hun vangst kwamen verkopen. Er was nochtans maar één vaartuig verwacht. De aanvoer was zeer eenzijdig en bevatte uitsluitend platvis en tong. De vangsten waren voor de meeste schepen klein en dit bracht meteen ook mee dat de opbrengsten aan de lage kant bleven. De O.235 loste de grootste vangst en besomde ook het hoogste bedrag : 100.550 F. Dit vaartuig maakte ook de langste reis. De laagste besomming was voor de Z.428 die een kleine vangst van de kreeftenput aanvoerde en slechts 44.850 F besomde. Eens te meer werd bewezen hoe welwillend de meeste reders zijn, waar het gaat om zich in de aanvoerverwachtingen op te geven, een verhouding van één tot zes valt al te slecht uit opdat de handel zich daar zou kunnen op steunen voor hun bestellingen in het buitenland. Ook de reders hebben dus wel schuld als de prijzen soms al te laag zijn tengevolge van een onnodige invoer.

* Er werd wel meer sprot aangevoerd dan vorige maand maar ten opzichte van januari bleven we nog een heel groot stuk ten achter. Eerst en vooral wat de vangsten betreft deze liepen terug van 604 naar 242. Het slecht weer was hier wel een van de voornaamste oorzaken, maar toch was er niet dezelfde belangstelling als andere jaren vanwege onze kustvissers voor de sprotvisserij. De vangsten zijn immers sedert de aanvang van het seizoen weinig omvangrijk, terwijl van een lonende prijs tot op heden nog geen sprake was. Wel was deze hoger dan in 1952 maar als men de aanvoer vergelijkt valt deze belachelijke prijsstijging volledig uit. Er werd inderdaad slechts 173.772 kg sprot aangevoerd tegenover 455.356 kg in januari '52. De prijzen toen aan dat de prijsstijging die er theoretisch wel is praktisch niet bestaande was. Immers, een verhoging van de prijs van van 3,11 tot 3,75 deed de opbrengst toch nog dalen van 1.416.172 tot 652.960 F. De vangst per schip daalde met 35 kg van 753 naar 718 kg. De gemiddelde opbrengst steeg evenwel van 2.344 naar 2.698 F. Toch zullen alle alle sprotvissers wel verkiezen viermaal per week 2.344 F te verdienen dan twee of drie maal het andere bedrag, zoals het nu het geval was. Deze cijfers waren alleen voor Oostende. Door een verbetering van de prijs te Nieuwpoort en een stijging van het aantal vangsten kwam men daar tot betere resultaten dan deze van vorig jaar. De aanvoer vermeerderde hier met 12.000 kg en door een prijsstijging van meer dan 1 F per kg kwam men tot een meer opbrengst van bijna 230.000 F, dit voor een aantal vangsten dat slechts 21 bedroeg. De opbrengst in deze haven per schip steeg van 2.302 naar 3.048 F wat bijna 750 F meer is.

* De eerste vastenweek werd ingezet met een verkoop op twee plaatsen, verkoop die toch nog tot na 12 u. duurde. Een vangst van ca 1.800 bennen heeft immers niet zoveel invloed vooral daar het voordeel gedeeltelijk verloren gaat door het feit dat grote en kleine vis na elkaar verkocht worden door eenzelfde ploeg. Nu, aan de vissershavencommissie een beter stelsel uit te zoeken. Nu we een nieuwe en benoemde burgemeester hebben zal het allemaal wel vlieg in zijn werk gaan (!). Ondertussen werden de meeste vissoorten aan lonende prijzen afgezet waarbij vooral keilrog en grote roggen bij de

West- en Kanaalschepen duur betaald werden. Ronde vis was doorgaans niet zo duur alhoewel ook weer niet goedkoop. De enige soort die ten andere goedkoop was bleek platvis te zijn waardoor de Oostschepen en de Witte Bankers er dan ook niet te hoog van de toren moesten mee blazen wat hun opbrengst betreft. Noordzevis werd goed verkocht zonder meer en de vangst van Witte Zee kreeg prijzen die verhouding waren tot de waarde van de aangevoerde soorten.

* De O.81 brak zijn rekord van vorig jaar door 677.540 F te besommen waardoor alvast het cijfer van 1952 niet meer kan bereikt worden. Toen immers bracht dit vaartuig slechts een vangst binnen in gans het jaar en besomde 509.000 F. Het grootste gedeelte van de vangst bestond uit zwarte kabeljauw die niet van de dikste was en dan ook prijzen kreeg die niet van de beste waren. Dat toch nog een redelijke opbrengst bereikt werd was dan ook alleen te danken aan het feit dat bijna 1.800 bennen werden gelost. Meteen blijkt welk laag gemiddelde voor deze vangst werd bereikt : bijna 400 F per ben en dit in een vastenweek.

* Voor Noordzee kabeljauw was de prijs niet zo bijzonder hoog, aangezien als hoogste notering 830 F werd bekomen. De vangsten waren per schip bovendien niet zeer groot. Toch kunnen alle schepen min of meer bevredigende resultaten boeken waarbij deze van de O.215 er het best voorkomt : 253.000 F. De Z.226 van reder Pauwaert, welke vorig jaar zeer veel tegenslag kende kwam als laagste uit de bus met 93.440 F.

* Drie Witte Bankers bleven boven de 100.000 F en drie bleven er onder. Toch werd het gemiddelde van 100.000 F per schip niet bereikt, daarvoor bleef de Z.549 met 64.670 F te ver onder de zes cijfers terwijl de O.218 nog eens de beste van de zes was met 113.690 F. Dit schip loste hiervoor echter meer dan 100 bennen vis en bijna 1.700 kg tong, dit om aan te tonen dat al een een flinke vangst moest gelost worden om tot enig resultaat te geraken. De kreeftenputters deden het zo slecht nog niet. De reizen waren hier immers allemaal kort met het oog op de carnavalfeesten. Hier schommelden de opbrengsten van 55.490 naar 90.070 F.

* Last but not least krijgen we dan de Kanaalschepen en de vaartuigen die op de West hun kost gingen verdienen. We kunnen wel zeggen dat alle opbrengsten van deze visgrond lonend waren. Alle soorten van deze visgronden gingen immers vlot van de hand en tenslotte werden dan opbrengsten geboekt die schommelden van 95.800 naar 141.390 F. Het was de O.120 van reder G. Vileyn die dit keer het beste resultaat noteerde. De N.762 was op de markt van de West wat meteen inhoudt dat de hoogste opbrengst door dit schip werd bereikt : 86.920 F of bijna 20.000 F meer dan zijn naaste konkurrent, de Z.149 die na een even lange reis slechts 59.420 F besomde.

* De maandresultaten voor de ijle haringvissers zijn zeker wel van de minste geweest sedert de ijle haringvisserij bedreven werd. Er werd inderdaad slechts een totale aanvoer op 125.778 kg bereikt, aanvoer welke 786.294 F opracht. Dat zijn cijfers die voor een paar jaar nog per dag bereikt werden. De prijs was anders hoog genoeg, want niemand zal willen betwisten dat 6,25 F gemiddeld niet goed is.



(vervolg van vorige week)

We hebben intussen ook de expositie bezocht totdat we moe waren van rond te lopen en onze arm op te heffen in Vrolijk België. We zijn een dag speciaal weergekeerd om die motor te gaan bekijken in 't paviljoen van Nederland.

Hij was niet moeilijk om vinden, want er stond veel volk rond te kijken. Ha, zegt Euphrasie, «maar dat is een gemakkelijke motor : hij is voor de helft in glas, ge kunt seffens zien als hij niet meer draait en wat er aan mankeert».

«Ja», zeg ik, «maar dat glas dat is er bij om aan de mensen die hier komen te tonen hoe dat hij werkt».

«'t Is anders een schoon dingens», zegt ze, «'t is een bijjoutje! Als dat die motor is die we in die boekjes hebben gezien in streepjes en lijntjes, hij trekt er niet veel op. Ge moet daar nogal wat van kennen om uit al die puntjes en cijfertjes te geraken en zo een machien in elkaar te steken, daar moet ge toch een kop voor hebben».

Ik van mijn kant heb dat allemaal goed kunnen bekijken en van heel dichtbij. 't Zag er uit gelijk of dat ik het in die boekjes gezien had en gelezen. Maar als ge dat zo ziet werken, dan is dat natuurlijk wat anders dan dat ge dat in uw verbeelding moet in gang steken.

«Euphrasie», zeg ik, «we gaan vrijdag eens gaan kijken naar de fabriek zelf hoe dat ze die motoren maken. Ik ben al kurieus om te zien hoe dat ze daar aan uit geraken».

De vrijdagmorgen zijn we tamelijk vroeg met de trein uit Brussel recht door naar Rotterdam geresid.

Euphrasie had een kilo boter meegenomen want ze had horen zeggen dat het zo slecht gaat met de boter in Holland. Ge weet nooit, zei ze, dat ge er iemand plezier mee kunt doen. Ze had er veel last mee op de trein want 't was geweldig warm die dag en ze had die boter onder haar kleed weggestoken uit schrik voor de douane.

Ze had haar nieuw zomerkleed aan, dat rood met die grote blauwe bloemen. Ze staat er zo schoon mee en zo jong, als ge haar van op honderd meters ver ziet komen zoudt

Wat echter wel te weinig is, dat zijn de vangsten en de opbrengsten. Deze haringvisserij is de laatste jaren een echt avontuur geworden waarbij reders en vissers zeker niet veel meer verdienen. Laten we hopen dat het volgend jaar beter worde.

* Een volle mijn vis op de dinsdagmarkt en meer dan 2.000 bennen minder dan maandag. Nochtans zijn er slechts weinig soorten die in prijs stijgen. Bij deze soorten moet eerst en vooral kabeljauw vermeld worden. Witte kabeljauw kreeg zelfs tot meer dan 1.000 F de ben. Fijne soorten als tong en tarbot kregen zoal de prijs van gisteren. Roggen waren iets goedkoper, vooral op het einde van de markt. De meeste vangsten waren niet zeer omvangrijk, vooral niet van de Noordzee, de Witte Bank en een paar van het Kanaal.

(Vervolg blz. 4)

Stierman Lèèze en zijn paarden

ge denken dat het een meisje is van achttien jaar. Als ze thuis dat kleed aan heeft kijk ik altijd door mijn verrekijker naar Euphrasie, maar met de verrekijker omgekeerd, dan denk ik dat ik ook nog maar twintig jaar oud ben met zo een jong ding in mijn huis.

't Is maar om te zeggen dat het een kleed is dat mij aanstaat en, moest ik een vrouwmens zijn, ik zou niet anders dragen. Maar Euphrasie draagt het nu al de tweede zomer en zegt ze, «ware 't niet dat we moeten sparen voor een nieuwe motor, voor een Bolnes, maar 'k zou al lang een ander gehad hebben».

«'k Zeggen, Euphrasie, ge zijt er verschrikkelijk schone mee, en van als we onze nieuwe Bolnes hebben, koop ik u honderd meters van die stof». Zij had geen tijd om te antwoorden want de gendarmen kwamen op de trein om ons paspoort te zien en daarna de douaniers om te vragen of we niets aan te geven hebben. Ik zeg : «wat zouden wij aan te geven hebben, we zijn nog maar op weg. Wacht maar eens tot we terug komen dan zal het de moeite zijn om eens bij ons te komen snuisteren».

Euphrasie stootte met haar elleboog in mijn zij opdat ik zou zwijgen, ze zat er mee in voor die boter. Maar de douanier ging lachend weg en ik wilde nog iets zeggen tegen Euphrasie dat ze geen verdachte bewegingen mocht doen als de douane er bij is, maar ik verschoot me haast een bult : haar kleed was precies nat van het zweet.

«Euphrasie», zeg ik, «als ge te warm hebt, moet ge 't zeggen, ik zal een beetje 't venster open zetten».

«Zo warm heb ik nu ook niet», zegt ze, «voor mijn part moogt ge 't venster toe laten, 't zou kunnen trekken». «Maar ge zit te zweten gelijk een das», zeg ik, «kijk maar een keer : uw kleed is geheel nat».

Ze kijkt en verschiet : «Och Here God toch», roept ze, «al die boter is gesmolten van de warmte en geheel mijn schoon kleed is naar de vaantjes!»

'k Zeg : «Ja, daar is nu niets aan te doen, 't zijn nu allemaal boterbloemen geworden in plaats van blauwe bloemen».

«Ge moet er nog mee lachen», zegt ze terwijl ze de tranen in haar ogen krijgt, «mijn kleed is geheel en gans bedorven». Een vriendelijke hollands dame die voor haar zat vroeg haar wat er gaande was Euphrasie natuurlijk aan 't vertellen, als ze maar haar hart kan luchten.

«Och, dat is niets voor die boter», zegt die madame, «ze gaat hier toch zo spotgoedkoop in Nederland. Voor een paar gulden hebt ge er een hele kilogram nieuwe en verse».

«Ze hebben toch gezegd dat het zo slecht gaat met de boter in Holland», zegt Euphrasie. «Jawel», zegt die dame, «slecht voor de boeren die er geen geld voor krijgen». «Gelukkig bij ons met de vis», zegt Euphrasie.

Gelukkig hadden we nog een paar valiezen met kleren mee voor Euphrasie en kon ze zich in een kotje, op het einde van de treingang, gaan verkleeden vooraleer we te Rotterdam aankwamen.

(vervolgt)

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

V.B.Z. zitdag te Nieuwpoort op zaterdag 21 februari van 15 tot 17 uur in de vismijn.



Wanneer een man zo weinig fantasie heeft, dat hij een leugen niet met bewijsmateriaal kan staven, kan hij eigenlijk net zo goed onmiddellijk de waarheid spreken.

(Oscar Wilde, 1856-1900)

REGLEMENT ZEEVAARTINSPEKTIE

Door het Bestuur van het Zee- wezen wordt de aandacht getrok- ken van de reders ter zeevisserij dat ieder vaartuig, ingevolge arti- kel 153 van het Zeevaartinspektie- reglement, de kapitein er moet voor zorgen dat een afdruk van de wet van 25-8-1920 en van het zee- vaartinspektiereglement aanwezig is.

Deze afdrucken zijn thans te verkrijgen op het Bestuur van het Zeewezen te Brussel. Kostprijs is 50 F het stuk en dient verhoogd met de taks van 5%.

De reders welke deze brochure wensen te ontvangen kunnen het bedrag van 53 F storten op post- chekrekening 354.84 van de Heer Rekenplichtige der Pakketboten te Brussel. Het exemplaar zal hen toegezonden worden. Gelieve op de strook op te geven hoeveel Neder- lands of Franse exemplaren men wenst te ontvangen.

IN DE BEDRIJFSRAAD VOOR DE ZEEVISSERIJ

Donderdagvoormiddag kwam deze raad bijeen onder voorzitterschap van de heer Smissaert om er te beslissen over de eventuele te ver- lenen slooppremie bij nieuwbouw. Na grondig onderzoek van de kwestie, kwam men eenparig tot het volgende besluit :

1. Een slooppremie van 5.000 F per bruto ton zou dienen ge- geven aan alle reders die hun vaartuig willen slopen om die te vervangen. Voor het toekennen hiervoor worden de aanvragen gaande over de oudste schepen voor.
2. Het nieuw te bouwen vaartuig moet op een Belgische werf gebouwd worden.
3. De motor en technische appa- raten mogen vreemd zijn.
4. De technische diensten zullen oordelen of het te vervangen vaartuig economisch te ver- rechtvaardigen is.
5. Een technische sloopkommissie zou elk geval te beoordelen krijgen.
6. Dit plan zou over tien jaar dien- vastgelegd voor een be- drag van tien miljoen frank per jaar.

KEURING VAN VIS

Een memorandum omtrent de keuring van vis zal opgesteld wor- den.

De heer Velthof, zeer bevoegd in deze aangelegenheid, werd belast hieromtrent een voorafgaande stu- die te maken, welke aan het oordeel van de raad zal onderworpen wor- den.

Redersverenigingen der Euromarkt kwamen bijeen

Vorige vrijdag ging te Oostende de tweede bijeenkomst door van de Redersverenigingen der Euro- markt.

De besprekingen hadden tot doel een vergelijkende studie te maken van de produktiekosten en de markttoestanden in de visserijlan- den der E.E.G.

Aan de besprekingen namen af- gevaardigden der redersverenigin- gen uit Nederland, West-Duitsland, Frankrijk en België deel.

Een comité werd opgericht, on- der voorzitterschap van de heer R. Bauwens om de studie van beide kwesties te bevorderen.

Het schandaal der mazoutprijzen

Prijzen opnieuw verhoogd

Sedert maandag zijn de gasoil prijzen opnieuw van vier centiemen verhoogd, zodat de prijs voor de mazout in stad thans 2,54 F beloopt en aan de visserij 1,99 F.

Ondertussen stellen we vast, dat op dinsdag, 9 februari, de mazout- prijzen in IJmuiden dus bij onze Benelux partner nog steeds veel goedkoper kost en 1,48 F beloopt in plaats van 1,99 F bij ons.

Deze mazout wordt nochtans in Nederland uit dezelfde bronnen in- gevoerd als de onze.

Of wijzen de huidige achtereen- volgende prijsverhogingen op de laksheid van de regering tegenover diegenen welke deze prijsverhoging bestendig verwekken ?

Kan men ons de reden van dit groot prijsverschil tussen Nederland en België uitleggen ?

GEBORTE

Wij vernemen de geboorte van een vierde dochtertje in het gezin van de heer Jozef Klausling-Dufait, sekreta- ris van het Verbond der Belgische Zee- visserij, dat de naam Katrien zal krij- gen.

Aan de heer en mevrouw Klausling onze beste gelukwensen.

Aanvoer- verwachtingen in het N.I.R.

Sinds een paar jaar werden door het V.B.Z. regelmatig de schepen en de vis die de volgende dag in de vismijn aanwezig zullen zijn, op- gegeven aan het N.I.R. Deze mede- deling werd dan 's avonds na de nieuwsberichten van 22 uur uitge- zonden.

Talrijke vishandelaars, vooral in het binnenland, beluisterden deze uitzending. De laatste weken is het meer en meer voorgekomen dat de ingediende opgaven niet overeen- kwamen met de werkelijke aanvoer in de vismijnen.

Dit was te wijten aan de buiten- gewoon gebrekkige medewerking van de reders. Gezien deze gege- vens aldus niet meer betrouwbaar genoeg zijn werden de mededelin- gen langs de radio stopgezet tot wanneer een nieuw middel fon- den wordt om de opgaven zo juist als maar mogelijk is mede te de- len.

In de Oostendse Vissershaven- commissie

Donderdagnamiddag werd de vis- sershavencommissie door schepen Edebau bijeengeroepen om de be- roering te bespreken in zekere vis- groothandelsmiddens ontstaan, naar aanleiding van de aanvoer en voor- afname van Labrador vis.

De bevoegde schepen na beide partijen in hun uiteenzetting ge- hoord te hebben, meldde dat hij van oordeel was dat we hier met uitzonderlijke toestanden te doen hadden, welke uitzonderlijke maat- regelen vergden.

Uit dien hoofde had hij de toe- lating gegeven het te veel aan vis vooraf uit de markt te nemen in afwachting dat het schepenkollege in de gemeenteraad er verder zou over beslissen.

In onze andere rubrieken wordt hierover breedvoerig gehandeld.

LEVEN IN DE IJSLANDSE BROUWERIJ

Het heeft al verschillende weken geduurd vooraleer we nog iets nieuws vernamen over de gespan- nen verhoudingen tussen Engeland en IJsland in en om de territoriale wateren.

De Engelsen schijnen het hoofd koel te houden, terwijl de IJslan- ders nog altijd op een gelegenheid wachten om eens een goede slag te slaan.

Het jongste incident scheen ech- ter voor beide partijen nogal in- gewikkeld te worden.

De treiler «Valafell» uit Grimsby werd vorige week zondag door de «Thor» tot stoppen aangemaand. Toen de schipper geen zin toonde om op deze verwittiging in te gaan, vuurde de Thor enkele schoten met los poeder. Dit was voldoende om de Valafell tot stilstand te bren- gen, temeer daar op dit ogenblik geen Engelse verdedigingsboten in het zicht waren.

De Thor zette een boei uit en beweerde dat deze op 4/5 mijl bin- nen de vier mijlsgrens was.

Toen de Thor pogingen aanwen- de om de treiler op te leiden, kwa- men twee Engelse destroyers : de «Agincount» en de «Cowena» opda- gen en richtten hun kanonnen op de Thor.

De Engelse kommandant ging aan boord van de Thor en vroeg te wachten tot hij orders had van de Admiraliteit.

De positie van de Valafell was feitelijk zeer netelig. Was het schip binnen de (door Engeland ge- eerbiedigde) vier mijlsgrens, dan zou de Engelse Visserijwacht — in gevolge de «regels» van dit IJs- landspel — het schip aan de IJs- landers moeten overlaten.

De vraag stelt zich echter of de IJslanders, die de Valafell talrijke malen moeten opgetekend hebben binnen de 12 mijl en dus zoveel malen strafbaar volgens de IJs- landse wet, deze prooi gemakkelijk zouden lossen.

De Engelse admiraliteit heeft ech- ter gemeend deze inbreuk niet te moeten goedkeuren en de Valafell werd overgeleverd aan de Thor, die het schip naar Seydisfjorden op- bracht.

Tot onze grote verwondering zijn de IJslanders in dat spel ook be- trekkelijk fair gebleven en werd de schipper van de Valafell enkel veroordeeld om binnen de vier mijlsgrens te hebben gevist, maar met toepassing van de nieuwe boete (de oude x 3) of 74.000 IJslandse kronen en verbeurdverklaring van vis en vistuig.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

DE BRAND OP DE O.88

Dinsdagnamiddag kwam te Oostende de onderzoeksraad voor de zeevaart bijeen onder voorzitterschap van de h. Vander Cruyssen. De h. Pluyers vervulde het ambt van rijkscommissaris.

De Raad hoorde eerst schipper Dedrie André en eerste motorist Verbiest van O.81 die de O.88 bijstond toen op 30-7-58 brand ontstond aan boord van dit vaartuig.

Geen van beide deed enige verklaring te geven omtrent het ontstaan van de brand. Het onderzoek wordt voortgezet.

HET VERGAAN VAN DE B.2698 IN AANVARING MET DE O.120

De Raad hoort dan schipper Vileyn Georges en stuurman Verlaecke Fernand van O.120 «Gabriella». Beide verschijnen als beschuldigen terwyl een der betrokkene Vanbesien Albert wegens de visserij afwezig is.

Volgens de Raad zou het immers de O.120 zijn geweest die op 1 juli 1958 in het Kanaal in aanvaring kwam met het Franse vaartuig B.2698. Dit vaartuig zonk een kwartier na de aanvaring en van de acht opvarenden werden er slechts vijf gered. Een vader en twee zoons ver-

dwenen in de golven.

Het onderzoek moet met zekerheid uitmaken of het wel de O.120 is, die in deze aanvaring betrokken was.

Schipper Vileyn bevond zich beneden in z'n kooi toen hij gewekt werd en vernam dat zich een aanvaring had voorgedaan. Hij moet dan uitleg verstrekken over de gevolgd koers en over de manoeuvres die hij nadien uitvoerde. Hieruit is onder meer gebleken dat hij enkele houtsplinters welke aan boord werden gevonden, deed wegwerpen. De Raad tikt hem hier nadrukkelijk op de vingers. Na de aanvaring werden inderdaad in alle Franse havens alle vissersvaartuigen onderzocht. Indien Vileyn deze houtsplinters had bewaard zou men heel wat klaarheid hebben kunnen scheppen in deze duistere zaak.

De Raad vraagt ook hoe het komt dat Vileyn en zijn mannen geen hulpgeroep hebben gehoord, hoe het komt dat ze de radio niet hebben aangezet, waarom ze geen Holmeslicht hebben uitgeworpen. De betrokkene moet toegeven dat hij daar niet heeft aan gedacht. Tenslotte blijkt ook dat Vileyn na de aanvaring een manoeuvre uitvoerde waardoor het hem onmogelijk was terug op de plaats van de aanvaring te komen.

De stuurman Verlaecke geeft uitleg over zijn bevindingen als hoofd van de wacht. Volgens hem werden geen seinen gegeven en was de zichtbaarheid gering. De Raad zal het onderzoek voortzetten.

SCHADE- GEVALLEN ZEEBRUGGE

— Toen de Z.519 schipper Albert Ackaert ter visvangst was leed het schip motordefekt. Toen de sleepkabel vastzorg brak de krukas. Het vaartuig moest opgesleept door de Z.408 schipper Aekx Germain.

— Toen de Z.583 schipper Breton Berton René ter visvangst was leed het schip stormschade. Bij een zware golf die over het schip heenrolde werd de voorgalg op een halve meter van het dek afgerukt en de roostering van de reddingsboot werd ontzet.

— Toen de Z.22 schipper-eigenaar Jan Vantorre ter visvangst was leed het schip motordefekt tengevolge van een defekte oliepomp. De hulp werd ingeroepen van de Z.48 schipper Carron Maurice die het defekte vaartuig opsleepte naar de thuishaven.

— Toen de Z.547 ter visvangst was onder bevel van schipper Gustaaf Serie sloeg de kor vast aan een onder water zittend voorwerp. Hierbij ging tevens de kor alsook 65 vadem staalraad verloren. De stuurboord voorgalg werd geplooid en het dek werd gedeeltelijk ontzet.

— Toen de Z.809 schipper Marcel Van Torre ter visvangst was ter hoogte van de Noordhinder stelde

men bij het ophalen van de kor vast dat er een zeemijn in stak. Bij het pogen om de mijn binnen boord te halen ging die verloren uit het net. Het bleek een zeemijn te zijn, waaraan een ketting verbonden was.

— Bij een hoge zee kwam de kor van de Z.201 schipper Lou's Van Massenhove in het schroef terecht. Men kon het schroef niet bevrijden, zodat de hulp moest worden ingeroepen van de Z.420 schipper Marcel Desmidt die het veilig opsleepte naar de thuishaven.

— Tengevolge de mist liep de Z.161 schipper Etienne Desmidt vast op golfbreker nr 50 voor Heist. Gelukkig kon het schip bij hoog water terug vrijkomen en werd er geen schade vastgesteld.

TE BEGEVEN BETREKKING

De Beheerraad van «Royal Yacht Club d.B.», Meir, 85, Antwerpen, zoekt als bezoldigd bediende een Directeur om het dagelijks technisch en bestuurlijk beheer der Vereniging waar te nemen. De kandidaat moet grondig de twee landstalen machtig zijn en notie's van de Engelse taal bezitten.

Voorkeur wordt gegeven aan kandidaat met nautische kennis. Leeftijdsgrens : 40 jaar. Toekomstbetrekking voor bevoegd element met toewijding bezield.

Dienstaanbieding vóór 15 maart.

TE NIEUWPOORT

Vaartuig loopt op driepikkel

Ten gevolge de zware mist is de N.722 «Aline» van Albert Gonzales maandag in de vroege morgenuren bij het binnenvaren in de havengeul op een driepikkel gelopen. Het ongeval gebeurde op de gekende gevaarlijke plaats «Kromme Hoek» genaamd. Het vaartuig liep grote schade op en had vier verschaningsplanken ingedrukt van de stuurboordboeg, alsook een diepe wegscheuring van het hout in twee huidplanken, vlak boven de waterlijn.

Met reden vragen de Nieuwpoortse vissers zich af wanneer het gevaarlijke gedeelte van de havengeul eens van een degelijke verlichting zal voorzien worden. Enkele maanden terug werd door het stadsbestuur aangedrongen aldaar een vijftal verlichtingspalen, voorzien van Natrium lampen te plaatsen, gaande langs de gooiing van het «eilandje kop Bassin» tot aan het sodatenkamp.

Jammerlijk genoeg werd dit voorstel door verantwoordelijke personen afgekeurd zodat er tot heden nog geen oplossing werd gevonden en de «Kromme Hoek» een nog even gevaarlijke als donkere hoek is gebleven. — N.

ASBREUK

De N.732 «O. L. Vr. van Vlaanderen» R. Vancouter kreeg breuk aan Koppeling Flenzen ten gevolge het stukspringen van de schroefas en tussnas. Vermoedelijk zou de schroef van het vaartuig op een onbekend onder water bevindend voorwerp gestoten zijn. — N.

Nieuwpoort

GELEIDELICHTEN VOOR DE VISSERS

De kontaktkommissie te Nieuwpoort had een onderhoud met dhr Van Loo, waterschout te Nieuwpoort betreffende de veiligheid der scheepvaart in de havenmonding bij mistig weder.

Dhr Waterschout beloofde dat bij mistig weder het licht op het westerstaketsel zal branden alsmede de 14 geleidelichten langsheen de baan naar het loodswezen en naar de mo'orpost.

De reders kregen alzo op dit punt voldoening.

Voor de Vishandelaars te Nieuwpoort

De vishandelaars die regelmatig de verkoop in de vismijn bijwonen worden attent gemaakt dat iedereen verplicht is zijn auto op het parkeerplein van de vismijn te stationneren. De vishandelaars die in de vismijn over een pakhuis beschikken mogen enkel voor het lossen en laden van hun koopwaar plaats nemen ter hoogte van de inrijpoort van hun pakhuis. Eenmaal deze bewerking gedaan moet het voertuig opnieuw op het parkeerplein plaats nemen. Zulks zal toelaten steeds de oprijbaan van de vismijn vrij te houden voor alle verkeer. Verder wordt de aandacht getrokken op het feit dat alle leeggemaakte visbennen op het voetpad van de vismijn moeten gerangschikt worden. De politie zal streng toezicht houden nopens bovenvermeld reglement! — N.

De reis van de «Mercator»

TE DAKAR AANGEKOMEN

Het Belgisch opleidingschip «Mercator» kwam op 22 januari te Tenerife aan, verliet deze haven op 27 januari met bestemming Dakar (Senegal) waar het schip reeds toekwam.

Alles wel aan boord.

De briefwisseling kan aan volgende adressen toegezonden worden :

1) Verzending uit België, per vliegtuig, uiterlijk tot op 24 februari 1959, aan :

Mr
on board of Belgian Training Ship «Mercator»
care of : Belgian Consulate Port-of-Spain (Trinidad).

2) Verzending uit België, per vliegtuig, uiterlijk tot op 7 maart 1959, aan :

Mr
on board of the Belgian Training Ship «Mercator»
care of : Belgian Consulate Colon (Panama).

BRITSE TREILER GEPRAAD IN IJSLANDSE WATEREN

DOOR KUSTVAARDER

De Britse treiler «Valafell» uit Grimsby, die in de IJslandse wateren viste is gepraaid en naar een IJslandse haven opgebracht door de kustvaarder «Thor».

Twee Britse torpedojagers hebben zich tegen deze praaiing verzet in afwachting van richtlijnen van Londen. Donderdag werden die richtlijnen ontvangen, waarbij bevel gegeven werd de «Valafell» door de IJslandse kustvaarder te laten opbrengen.

Zeer waarschijnlijk was die treiler binnen de drie mijlszone in plaats van binnen de tien mijlszone, zodat de wettelijke overtreding bestaat.

Of menen sommige Engels schippers dat hen thans alles toegelaten is, nu ze bewaakt en beschermd worden?

SLUITING DOVER MARINE STATION 20-28 februari 1959

Tijdens die periode zullen :

- de gewone pakketboten op Folkstone varen; normale uren, doch geen auto's en geen cargo vervoeren, tenzij Express, bederfwaren en vis (ook post). Een vervoerdienst per autobus wordt ingericht ten behoeve der reizigers van of voor Dover zelf.
- De car-ferry dagelijks varen op Dover East-Berth voor alle begeleide auto's, telkens afvaart Oostende 11.45 u.; afvaart Dover 13.30 u. Belg. Tijd.
- De cargoboot «IJzer» drie reizen heen en terug naar Dover, doch op maandag 23, woensdag 25 en vrijdag 27 februari, telkens afvaart rond 02.00 u. uit Oostende, terug zodra geladen. (De afvaart van 23 februari vervangt deze van 22 februari van 16 uur.)

Nog een Commissie voor Wetenschappelijk onderzoek in de Zeevisserij

Eens te meer werd niemand in de visserij geraadpleegd — **Worut de Minister van Landbouw misleid door Vlaamsonkundige ambtenaars en landbouwingenieurs die in de visserij moeten worden gekasseerd ?**

Het Staatsblad van 5 februari heeft de zoveelste instelling welke onze visserij moet redden, uit de grond gestampt.

En als we ditmaal het Ministerieel Besluit moeten geloven, dan heeft de nieuwe commissie tot doel de studie van de vraagstukken die zich voordoen inzake toegepaste wetenschappelijk onderzoek in de visserij.

Deze Commissie heeft onder meer ook als werkdoel :

De meest dringende vraagstukken in het kader van het wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij vast te leggen en na te gaan wat er moet verwezenlijkt worden inzake de studie van :

- a) de opzoeking en de kennis van de visgronden ;
- b) het verminderen van de opbrengst van de garnaal-, de sprout- en de haringvisserij ;
- c) de vangst en de behandeling van de visserijprodukten tijdens de vaart, de verhandeling en de distributie ;
- d) de verbetering van de bootvormen, en de bootinrichting ;
- e) de biologische en hydro-biologische problemen die zich in de zeevisserij stellen ;
- f) de arbeidsmethoden in de zeevisserij ;
- g) alle technische maatregelen die kunnen bijdragen tot de verhoging van de vangsten en de vermindering van de onkosten ;
- h) het geven van aanduidingen betreffende de efficiënte werking van een eventueel op te richten onderzoekingsstation voor wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij.

DE SAMENSTELLING

Deze commissie is samengesteld als volgt :

Voorzitter : H. Lievens F., directeur-generaal bij het Ministerie van Landbouw.

Ondervoorzitters : H. Smislaert H., lid van de bestendige deputatie van West-Vlaanderen en H. Capart A., directeur van het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen van België.

Leden : Eén stationsdirecteur van het Centraal Bestuur van het Landbouwkundig Onderzoek bij het Ministerie van Landbouw ;

Eén afgevaardigde van het bestuur der economische diensten bij het Ministerie van Landbouw ;

De Heer Jacobs A., directeur van het Rijksstation voor Boerderijbouwkunde te Gent ;

De Heer Gillis Ch., zeevisserij-technicus bij het Ministerie van Landbouw ;

De Heer Leloup E., conservator bij het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen van België ;

De Heer Kufferath J., directeur van het Intercommunale laboratorium van de stad Brussel ;

De Heer Hovart P., sekretaris van de Bedrijfsraad voor de zeevisserij te Oostende ;

De Heer Menu C., voorzitter van

de Unie van de Belgische Reders ter zeevisserij te Oostende ;

De Heer Bauwens R., reder te Oostende ;

De Heer Halewyck R., oesterkweker te Oostende ;

De Heer Lambrechts, grootvisshandelaar te Brussel ;

De Heer Boels R., industrieel te Oostende.

De commissie mag, onder uitnodiging van de voorzitter, beroep doen op personen die een speciale bevoegdheid bezitten inzake de door de commissie te behandelen vraagstukken.

WORDT DE MINISTER VAN LANDBOUW MISLEID ?

Uit goed ingelichte bron vernemen we, dat voor deze nieuwe commissie de visserij opnieuw niet werd geraadpleegd. De commissie wordt samengesteld uit landbouwingenieurs die niets kennen van de zeevisserij, uit twee vertegenwoordigers van de GROTE REDERIJEN OM DE TOESTAND van de GARNAAL- EN SPROT VISSERIJ TE BESTUDEREN en uit laboratoriummensen, zoals de heer Leloup, DIE GEEN WOORD VLAAMS KENNEN, nog nooit met de vissers in contact kwam en elk jaar 60 duizend ballekens komt oprapen om het praktisch niet bestaande zeewetenschappelijk instituut te bezoeken.

Aan het hoofd van die commissie wordt in plaats van de heer gouverneur, een directeur-generaal van LANDBOUW geplaatst.

De enige man in de Staatsvisserijdienst ter plaatse die iets afweet van de economie van de visserij, wordt op zij gelaten.

Mensen met landbouwtitels die wetenschappelijk noch economisch iets afweten van visserij, zullen er als Staatsambtenaars, de visserij thans wetenschappelijk redden.

Hoelang nog, Mijnheer de Minister, zult gij die een Vlaming zijt, de visserij door uw ambtenaars voor de aap laten houden ?

Gij die de kleine vissers, die honger lijden, beloofted te helpen ! Hoelang nog, Mijnheer de Minister, zult gij uw ambtelijke diensten van Landbouw, honderdduizenden en miljoenen laten verkwisten om... niets te bereiken ?

Dat is het niet wat de visserij van U vraagt ! Steun, daadwerkelijke en praktische steun, verlangt de visserij en geen zand in de ogen, zoals dit nu opnieuw het geval is.

We stellen de vraag : hoelang nog ?

AANWERVING VAN ONDERWIJZEND PERSONEEL IN DE RIJKSVISSERIJSSCHOOL TE HEIST

Ten behoeve van de Rijksvisserijsschool te Heist, zullen volgende leerkrachten aangeworven worden :

- 1. 1 leraar in de algemene vakken ;
- 2. 1 lesgever in de zedenleer (3 u. les dagkursus per week) ;
- 3. 1 lesgever in de technische vakken (2 u. les avondkursus per week).

De kandidaten moeten volgende voorwaarden vervullen :

- Belg zijn ;
- Van onberispelijk gedrag zijn ;
- De politieke en burgerlijke rechten genieten ;
- Voldaan hebben aan de militiewetten.

Het onderricht moet in de Nederlandse taal gegeven worden.

De kandidaten behoren in het bezit te zijn :

- 1. voor de betrekking van leraar in de algemene vakken, van het diploma van regent of van onderwijzer ;
- 2. voor de betrekking van lesgever in de zedenleer, van het diploma van regent ;
- 3. voor de betrekking van lesgever in de technische vakken, van het brevet van schipper ter visserij 1e klasse.

De jaarlijkse bezoldiging is als volgt vastgesteld :

1. voor leraar in de algemene vakken in de schaal Db's/72800-123.200 of Db's/65.600-116.000, naargelang de titularis houder is of niet van het getuigschrift van bekwaamheid tot het geven van onderwijs in de zeevisserij ;

2. voor de lesgever in de zedenleer, 7.872 F of 9.840 F, naargelang de titularis andere beroepsinkomsten heeft of niet ;

3. voor de lesgever in de technische vakken 4.896 F. Deze bezoldiging wordt om de vijf jaar met 1.224 F verhoogd tot het maximum van 9.792 F.

Deze bedragen worden thans met 15 t.h. verhoogd ingevolge de stand van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen van het Rijk.

De kandidaten worden uitgenodigd hun aanvraag, samen met een eensluidend verklaard afschrift van hun diploma alsmede hun curriculum vitae, te laten geworden aan het Bestuur van het Zeezeven, Wetstraat, 90, te Brussel, uiterlijk 15 dagen na het verschijnen van dit bericht in het Belgisch Staatsblad.

Bijkomende inlichtingen kunnen aan dit adres of in de Rijksvisserijsschool te Heist bekomen worden.

West-Vlaanderen en de Zeevisserij

Ridder P. van Otryve d'Ydewalle, Gouverneur van onze zeeprovincie, heeft steeds bewezen onze visserij een bijzondere, warme genegenheid toe te dragen.

Deze liefde komt niet alleen tot uiting in spreekbeurten en ontvangsten, maar vooral door ernstig studiewerk van de problemen, door talrijke tussenkomsten en verwezenlijkingen.

Op het einde van 1956, bekommerd om de toekomst van dit bedrijf, gaf hij opdracht aan het Westvlaams Economisch Studie-bureau een studie te wijden aan de economische toestand in de Belgische Zeevisserij.

De Heren O. Vanneste en P. Hovart hebben twee jaar besteed om dit werk op te maken en ter gelegenheid van de uitgave van het rapport onder boekvorm «De Belgische Zeevisserij — Een economische studie» werd vorige vrijdag een grote ontvangst belegd op het provinciaal Hof te Brugge waar gewezen werd op de resultaten van deze studie die de verschillende noden en moeilijkheden van de visserijnijverheid in ons land belichten.

Dit boek beantwoordde aan een noodzaak. Het was precies vijftig jaar geleden sinds Karel De Zuttere zaliger, het eerste deel van zijn lijvig rapport, eveneens opgemaakt in opdracht van de provincie West-Vlaanderen, uitgaaf.

Dit werk is thans verouderd en heeft hoofdzakelijk geschiedkundige waarde gekregen. Het heeft echter veel bijgebracht tot verbetering van sommige toestanden in het visserijbedrijf, veel verwezenlijkingen zijn aan dit werk te danken, inrichtingen die we op heden nog naar waarde schatten.

De halve eeuw leemte is thans gevuld en we zijn de Gouverneur hiervoor zeer dankbaar. Het is aan beide schrijvers, die nog vreemd waren aan het bedrijf toen ze met hun werk begonnen, maar juist hierdoor in de mogelijkheid ver-

keerden een objectief beeld te scheppen van de toestand, gelukt het zeer ingewikkelde problemenstelsel van ons bedrijf te ontwarren en te bestuderen.

Alle aspecten van het bedrijf worden naar voor gebracht : de wisselvalligheden, de aanpassing van de vloot, territoriale wateren, overbevissing, personeelstekort, afzet en verbruik en dit alles gesitueerd in het kader van Benelux en de (komende) Euromarkt.

Ook wordt de aandacht getrokken op de zeer netelige toestand die we sinds een paar jaar beleven.

Wat vooral van belang is, zijn de vijftien bladzijden aanbevelingen die het op het einde van het werk gegeven worden. Ze staan eveneens in verband met alle vraagstukken die ontmoet werden : rendabiliteit ; behoefte aan kredieten en onderzoekingswerk, kennis van de uitbatingskosten, drukking van de kosten, zeewetenschappelijk onderzoek, verbetering van de kwaliteit van de aangevoerde vis, verbetering der uitrustingen, aantrekkelijk maken van het beroep, revalorisatie van het vissersberoep.

Voor bevordering van afzet en verbruik wordt aanbevolen de keuring der kwaliteit strenger door te voeren, uitbreiding van distributie, propaganda, enz...

Het zijn wellicht niet allemaal nieuwe dingen die naar voor gebracht worden in deze aanbevelingen. Maar ze zijn allemaal ernstig onderzocht geworden en nauwkeurig verantwoord en vooral, op gezaghebbende wijze in boekvorm gebracht en onder de ogen van wie verantwoordelijk is opengeslagen. Dat heeft de provincie verwezenlijkt.

Moge het werk hetzelfde gevolg hebben als het standaardwerk destijds door K. De Zuttere geschreven, dan zal alle moeite en inspanningen van de opdrachtgevers, schrijvers en medewerkers naar mate beloond zijn.

GARDNER

MET EEN REDELIJKE LEVERTIJD
EINDELIJK WEER LEVERBAAR

MARINE MOTORS

Verbindingsdok (Londenstraat)

Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)

ANTWERPEN

1

OOSTENDSE VISMIJNECHO'S

(Vervolg van blz. 2)

De opbrengsten van deze schepen lopen dan ook niet erg hoog op, en sommige zijn zelfs verre van renderend. De beste resultaten waren tenslotte nog voor de IJslanders en voor een paar Kanaalschepen.

* De O.92 en de O.318 voerden een vangst aan van 950 en 850 bennen. Bij beide vangsten was een flinke partij wijting waarvoor echter lonende prijzen betaald werden zodat ook de totale besommingen lonend waren. De O.318 van de «Zeehandel» boekte in verhouding het beste resultaat en dit na een tamelijk korte reis van 16 dagen, iets wat zelden voorvalt de laatste tijd van IJsland. Heel wat schepen doen er bijna een week langer over. De opbrengsten : 405- en 472.000 F. De O.305 was vandaag het enige schip dat van de Noordzee kwam. De vangst was eerder klein. Dank zij de betere prijzen kon echter toch nog 119.310 F besomd worden, cijfer dat evenwel wat laag is voor een schip als de O.305.

* Afwisselend zeer goede en zeer povere resultaten van het Kanaal, waar de opbrengsten schommelen van 53.000 voor de O.205 naar 149.000 voor de O.66. Eerstgenoemde had echter met heel wat tegenslag af te rekenen. De hoogste opbrengst werd gemaakt door een schip dat er lange tijd niets meer van terecht bracht. Nu er nieuwe eigenaars zijn schijnt het wel te willen boteren want dit was het hoogste cijfer dat in deze twee dagen van het Kanaal werd verwezenlijkt. Van de West waren de vangsten eerder klein en maakten alle schepen korte reizen. De besommingen lopen dan ook niet zo hoog op als gisteren en schommelen van 18.900 naar 38.390 F. Van de Witte Bank en de Oost waren de vangsten weer groot genoeg wat de bijvangst betreft. Tongen werden slechts in kleine hoeveelheden gelost. Waar de bijvangsten vooral uit platvis bestonden waar niet veel voor betaald werd, waren de opbrengsten dan ook geen een van alle lonend.

* Verbetering van de sprotvangsten in de laatste week. Deze vangsten stegen inderdaad met meer dan 100 kg gemiddeld. Dit kwam ten andere tot uiting in het feit dat er 10 vangsten min waren maar toch ca 5.000 kg sprot meer werd binnengebracht. Ook de prijs steeg deze week en wel van 3,08 naar 3,64 F per kg. Dat er dan ook betere resultaten geboekt zouden worden was te verwachten. Deze stegen dan ook van 1439 naar 2093 F wat een merkbare verbetering is van meer dan 650 F. Mocht het einde van het seizoen beter worden dan de aanvang. Het kan zeer zeker goed gebruikt worden door onze mensen.

Zaterdag 7 februari

WITTE BANK

	Tongen			
O.235	16	130	1200	100.550
O.165	14	70	100	68.200
Z.514	12	50	1000	64.030
Z.511	14	70	1000	77.610

KREEFTENPUT

Z.428	8	70	400	44.850
-------	---	----	-----	--------

OOST

Z.470	9	80	400	47.140
-------	---	----	-----	--------

Niet zo veel vis, maar toch nog heel wat meer dan verwacht. De prijzen zijn niet zeer fameus en tong is goedkoper dan verleden week. Platvis is zeer goedkoop. Lage opbrengsten die meestal ontoereikend zijn.

Maandag 9 februari

IJSLAND

O.81	22	1800	—	677.540
------	----	------	---	---------

NOORDZEE

O.237	16	300	—	175.480
O.228	16	300	—	155.660
O.215	18	370	—	253.010
Z.226	18	200	—	93.440

KANAAL

O.115	12	150	400	119.610
O.140	15	200	500	121.490
O.87	13	230	—	112.480
Z.516	14	150	700	123.661
O.120	14	200	900	141.390
Z.419	12	200	700	101.240
O.281	15	120	500	95.800
O.262	15	150	300	97.710

WITTE BANK

Z.549	9	60	900	64.670
Z.452	13	90	1000	80.080
O.109	15	80	1300	91.930
O.218	15	100	1500	113.690
Z.537	16	70	1400	102.440
O.243	15	80	1500	106.210

KREEFTENPUT

Z.422	22	70	700	75.460
Z.539	9	110	500	70.550

	7-2-1959	9-2-1959	10-2-1959
Tongen, grote — Sole, grosse	34,—40,20	36,40-40,—	32,50-42,—
3/4 tongen — 3/4 sole	39,60-44,80	45,40-50,—	39,60-46,—
Bloktongen — Sole moyenne	43,40-49,20	51,—58,—	44,—56,—
Voor-kleine — Petite	46,40-53,40	53,—55,—	49,80-55,50
Kleine tongen — Toute petite	45,40-46,80	44,—47,50	42,80-45,—
Tarbot, grote — Turbot, gros	37,50-40,—	40,—41,50	48,80-52,—
Middel — Moyenne	24,40-30,—	32,—43,—	32,—38,—
Kleine — Petite	16,60	22,—	22,—27,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	3,40-4,40	4,—6,—	2,40-4,80
Grote iek — Grosse	5,—6,20	6,50-8,80	2,60-8,—
Kleine iek — Petite	5,20-6,60	6,50-10,—	5,60-8,—
Iek 3e slag — 3e sorte	4,60-5,80	8,—10,80	7,—9,—
Platjes — Toute petite	2,60-3,80	2,80-9,80	2,20-4,40
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	12,—15,—	.....
Middel — Moyen	.....	15,20	.....
Kleine — Petit	.....	8,—12,—	8,60-13,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	21,—	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	5,50-15,—	4,80-14,—
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	7,50-10,70	8,20-9,—
Kabeljauw — Cabillaud	14,10-16,20	11,80-16,60	12,80-20,60
Gullen — Petit cabillaud	9,80-10,40	5,—13,20	5,60-13,40
Hozemondhamme — Baudroie	.....	24,—31,—	24,—25,—
Wijting — Merlan	3,60-6,—	4,60-8,—	3,80-8,20
Schar — Limande	.....	5,80	.....
Steenhol — Sole limande	.....	13,40-22,—	14,40-20,50
Zeehaai — Aiguillat	.....	11,80-12,70	5,70-9,50
Hondshaai — Rousette	.....	9,50-10,40	7,50-8,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	11,—13,50	17,40-20,—
Keilrog — Raie radiée	.....	14,—20,—	14,—20,—
Zeekreeft — Langoustine	.....	15,—28,—	.....
Schaat — Flotte	.....	13,—15,—	9,—13,—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	3,—6,—	5,50-7,50
Leng — Lingue	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	.....	1,70-2,80	2,20-2,40
Heilbot — Flétan	.....	36,—43,—	51,—
Koolvis — Colin	.....	7,—9,60	10,—11,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	7,60-11,60	12,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....
Pilchard	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	6,40-9,20	6,40

Z.443	10	70	750	90.070
Z.274	10	50	700	55.490
OOST				
Z.510	10	70	350	54.190
WEST				
N.211	9	70	100	57.060
N.762	9	140	400	86.920
Z.257	9	90	200	55.610
Z.149	9	70	350	58.420

Omvangrijke aanvoer. Goede prijzen voor de meeste soorten. Platvis blijft goedkoop. Lonende resultaten voor de meeste schepen.

Dinsdag 10 februari

IJSLAND				
O.318	16	900	—	405.090
O.92	19	950	—	472.440
NOORDZEE				
O.305	16	220	—	119.310
KANAAL				
O.265	13	80	—	53.890
O.66	15	250	400	149.660
O.246	12	80	700	85.310
O.204	16	220	600	136.360
OOST				
Z.745	10	40	600	51.170
Z.93	9	70	300	53.150
Z.598	9	90	200	41.830
N.210	5	120	300	65.150
WITTE BANK				
Z.290	11	40	800	50.860
O.289	11	80	1100	78.000
WEST				
O.152	5	50	200	32.985
O.184	3	35	100	27.690
O.185	5	50	150	35.230

Z.556	3	40	100	18.890
O.225	5	75	300	38.390
O.267	5	50	200	31.210
KUST				
O.111	2	30	40	13.690

Veel minder vis dan gisteren. Toch goed gevarieerde markt. Zowat dezelfde prijzen van maandag met evenwel duurder kabeljauw. Niet alle opbrengsten zijn lonend.

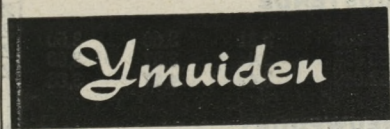
Woensdag 11 februari

LABRADOR				
O.297	22	2500	(voorafname niet inbegrepen)	273.454
		1200	(verkocht)	
IJSLAND				
O.86	18	950	—	389.760
NOORDZEE				
O.231	12	210	—	158.970
Z.459	13	150	—	124.000
KANAAL				
O.187	15	210	10	127.570
WITTE BANK				
O.127	7	30	300	32.720
O.528	12	60	800	71.750
O.122	12	120	600	67.955
O.131	12	120	1000	77.230
WEST				
O.327	5	30	—	16.780
O.15	5	60	—	36.740
N.761	6	80	150	48.265
O.77	5	60	—	27.420

Donderdag 12 februari

LABRADOR

O.297	Rode bonen	992	213.216
-------	------------	-----	---------



Flinke aanvoeren heeft Ijmuiden de laatste dagen van de trawler-vloot en de kleine vaart gehad. Vooral op de kust kwamen flinke tong- en scholvangsten voor. Om de Noord werd door enkele schepen weer wat haring gevangen, die vers in Ijmuiden werd aangevoerd. Dagvangsten van 400 tot 600 manden kwamen voor. De totale aanvoer te Ijmuiden was van vorige week donderdag tot en met deze week woensdag 27.000 kisten vis groot, waarbij waren 2500 kisten tong, 5500 schol, 1750 verse haring, 225 makreel, 4300 schelvis, 4500 wijting, 1800 kabeljauw en gul en 1900 koolvis. Er was over het algemeen van een prijsdaling voor de vissoorten sprake. Alleen de grove schelvis

werd bij buitenlandse vraag duurder. De grove schol was tamelijk goedkoop door verminderde kwaliteit en flinke aanvoer in de verschillende landen. De grove schol zagen we op de meeste dagen voor f 28 tot f 20 van de hand gaan.

Over het algemeen was de kleine tong duurder dan de grove soorten f 3,70 tot f 3,20 noteerde men op vele dagen voor de v. kleine tong.

De schelvis was eind vorige week en begin van deze week in prijs tussen f 40 en f 15, maar steeg dinsdag en woensdag tot f 56 tot f 17.

De kleine schelvis noteerde nog f 30 tot f 17 namelijk. De kabeljauw-noteringen waren door geringe vraag uit België laag: f 50 tot f 30 in de vorige week en iets hogere prijzen in deze week: maandag bijvoorbeeld van f 90 tot f 30 per 50 kg.

AANVOER EN BESOMMINGEN

DONDERDAG 3400 kisten, waarbij 75 tong, 450 schol, 100 verse haring, 650 schelvis, 800 wijting, 500 kabeljauw en gul en 575 koolvis. Besommingen: Postbox 22.500, Deining 15.500, SCH. 196 19.200.

VRIJDAG: 1700 kisten vis, waarbij 400 tong, 1050 schol, 75 kabeljauw en gul. Besomming: SCH. 9 9600.

ZATERDAG: 4750 kisten vis, waarbij 675 tong, 2000 schol, 700 haring, 250 schelvis, 450 wijting, 200 kabeljauw en gul, 50 koolvis. Besommingen Golfstroom 15.500, VL. 114 13.800.

MAANDAG: 10.000 kisten vis, waarbij 1000 tong, 3100 schol, 400 verse haring, 35 makreel, 1600 schelvis, 1600 wijting, 500 kabeljauw en gul en 450 koolvis. Besommingen: Thorina, Toronto en Allanwater f 55.200, Dik Maria 19.300, Amsterdam 15.000, KW. 82 12.500.

DINSDAG: 4100 kisten vis, waarbij 300 tong, 850 schol, 275 haring, 25 makreel, 900 schelvis, 950 wijting, 300 koolvis, 300 kabeljauw en gul. Besommingen: Medan 16.500, Clacsjc 16.900, SCH. 52 15.600, KW. 76 5900.

WOENSDAG: 3000 kisten vis, waarbij 50 schol, 275 verse haring, 125 makreel, 900 schelvis, 675 wijting, 200 kabeljauw en gul en 500 koolvis. Aan de markt waren de trawlers Haarlem, Albatros, Francina en Job Gouda.

N.B. — De prijzen in vetjes gedrukt zijn opgegeven per 50 kg.	5-2-1959	6-2-1959	7-2-1959	9-2-1959	10-2-1959	11-2-1959
Tongen, grote — Sole, grosse	3,40-3,—	3,20-2,90	3,20-2,90	3,20-2,90	3,10-2,90	3,40
3/4 tongen — Sole 3/4	3,10-2,60	2,90-2,60	3,—-2,70	2,90-2,50	2,60-2,50	2,80-2,70
Bloktongen — Sole moyenne	3,80-3,20	3,20-2,60	3,40-2,90	3,10-2,90	3,40-3,—	3,60
Voor-kleine — Petite	3,70-3,40	3,50-2,90	3,70-3,20	3,20-3,—	3,40-3,—	3,20
Kleine tongen — Toute petite	3,400-3,10	3,20-2,60	3,40-3,—	2,90-2,50	2,80-2,30	2,60
Tarbot, grote — Turbot, gros	3,—-2,50	2,80-2,—	3,—-2,30	2,70-2,40	2,90-2,30	.....
Middel — Moyenne	.....	95,—65,—	.....	.....	96,—66,—	.....
Kleine — Petite	60,—40,—	55,—40,—	65,—35,—	.....	66,—36,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	27,—21,—	27,—20,—	28,—18,—	22,—18,—	28,—18,—	20,—18,—
Grote iek — Grosse	36,—22,—	28,—20,—	26,—19,—	26,—20,—	23,—20,—	20,—18,—
Kleine iek — Petite	46,—33,—	45,—30,—	41,—15,—	37,—25,—	32,—20,—	24,—
Iek 3e slag — 3e sorte	44,—30,—	35,—25,—	38,—18,—	34,—28,—	32,—20,—	28,—
Platjes — Toute petite	41,—17,—	35,—18,—	23,—15,—	30,—18,—	30,—15,—	31,—18,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	40,—30,—	.....	38,—32,—	36,—32,—	52,—38,—	56,—45,—
Middel — Moyen	38,—25,—	.....	36,—30,—	35,—26,—	51,—28,—	56,—36,—
Kleine — Petit	35,—15,—	.....	32,—21,—	38,—16,—	34,—17,—	32,—17,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	25,—	.....	.....	.....	28,—22,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	48,—26,—	45,—25,—	56,—28,—	91,—23,—	63,—22,—	77,—44,—
Gullen — Petit cabillaud	27,—17,—	22,—15,—	36,—25,—	.....	84,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	18,—15,—	15,—10,—	18,—8,—	30,—16,—	36,—15,—	32,—23,—
Wijting — Merlan	95,—60,—	.....	.....	16,—12,—	20,—8,—	16,—11,—
Schar — Limande	25,—12,—	25,—12,—	24,—12,—	.....	24,—12,—	.....
Steenschol — Sole limande	87,—	.....	.....	.....	28,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	25,—15,—	.....	38,—	36,—32,—	38,—33,—	31,—28,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Borsme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	20,—18,—	.....	24,—	2,2-20,—	21,—19,—	22,—19,—
Schartong — Cardine	.....	.....	30,—	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	25,—20,—	28,—	24,—20,—	31,—22,—	28,—22,—	22,—
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3,10-2,40	.....	3,60-3,40	.....	4,—3,10	.....
Koolvis — Colin	37,—10,—	.....	336,—16,—	32,—17,—	30,—16,—	26,—16,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	25,—20,—	.....	29,—27,—	29,—24,—	26,—21,—	27,—25,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max	Gem
VISAANVOER TE OOSTENDE						
7-2	6	28.500	402.380			
9-2	28	295.150	3.431.301			
10-2	20	179.600	1.960.305			
SPROTAANVOER OOSTENDE						
5-2	32	17.786	62.408	3,21	3,60	3,50
6-2	28	18.030	65.024	3,44	3,97	3,60
7-2	26	13.552	52.640	3,47	4,27	3,88
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
9-2	10	20.426	221.358			
11-2	10	40.414	244.760			
GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT						
6-2	5	327	11.836	34,—	38,—	36,50
7-2	1	64	2.242	34,—	36,—	35,—
11-2	2	106	4.387	39,—	44,—	41,38
SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT						
5-2	16	11.998	51.556			
6-2	18	22.200	81.325			
7-2	10	1.162	6.031			
GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE						
5-2	1	60	2.760	46,—	46,—	46,—
6-2	16	1.149	33.222	27,—	32,—	28,91
7-2	7	1.168	40.218	32,—	36,—	34,43
9-2	4	732	22.512	29,—	35,—	30,75
TOTAAL GARNAALANVOER TE OOSTENDE						
5-2	1	48	2.784	58,—	58,—	58,—
6-2	10	360	13.126	30,—	41,—	36,46
7-2	3	111	4.434	38,—	42,—	39,94
IJLE HARING TE OOSTENDE						
7-2	4	20.850	118.216	5,32	5,95	5,71

IJSLAND

Dinsdag 10 februari

Grote schelvis 25-26,60 ; kleine schelvis 12,60 ; kabeljauw 11,80-13,80 ; gullen 7,40-14 ; wijting 5,80-8,20 ; schaat 9,60-13,80 ; zeebaars 8-9,40 ; leng 9,40-14 ; scharthong 7,40 ; heilbot 28-60-49 ; koolvis 8,20-9,80 ; hondstong 7-12 ; zeewolf 10,60.

NOORWEGEN

Maandag 9 februari

Grote schelvis 15-20 ; middelmatige schelvis 12-13,40 ; kleine schelvis 10,50 ; kabeljauw 7-8,40 ; gullen 5,40-7,80 ; zeebaars 5,20-9,80 ; heilbot 20-43,80 ; koolvis 7,40-9,80.

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	9-2	11-2
Bloktong — Sole moyenne	32-39	33-39
Fruittong — Sole 3/4	42-46	42-45
Schone kleine tong — Petite sole	50-54	48-51
Kleine tong — Teute petite sole	49-56	48-53
Grote tarbot — Turbot gros	47-49	44-49
Middel. tarbot — Turbot moyen	...	49
Varia — Divers	43-47	42
Griet — Barbue	30	30
Pieterman — Grande vive	28	28-30
Grote pladijs — Grosse plie	...	40
Middel. pladijs — Plie moyenne	5-6	1-3
Kleine pladijs — Petite plie	7-9	2-3
Deelvis — Portion	5-8	2-3
Kabeljauw — Cabillaud	...	20
Gul — Petit cabillaud	16-19	16-17
Kellrog — Raie radiée	20	17-15
Rog — Raie	16-17	8-10
Tilten	9-10	6-5
Scherpstaarten	7-10	5-2
Halve man	...	...
Grote wijting — Gros merlan	7-9	7-8
Kleine wijting — Petit merlan	5-6	2
Bot — Flet	1-2	1-2
Schar — Limande	15-12	16-10
Zeehaai — Aiguillat	...	7
Zeehond — Chien de mer	8-10	7
Robbaard — Grondin rouge	17-12	...
Knorhaan — Grondin	9	5-7

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

Zaterdag 7 februari

Z.541	2	20	8.340
Z.561	2	200	10.060
Z.809	2	20	9.580
Z.54	2	15	9.060
Z.4300	6	70	40.220

Maandag 9 februari

Z.613	1	8	2.780
Z.525	2	25	10.390
Z.445	8	125	44.060
Z.605	2	28	11.330
Z.520	2	30	11.810
Z.538	3	40	17.340
Z.420	10	105	62.390
Z.554	10	75	58.050
Z.517	4	45	21.550
Z.603	4	40	28.300
Z.551	10	165	55.040
Z.545	9	110	40.930
Z.199	9	110	45.040
Z.540	9	85	44.930
Z.248	1	14	7.030
Z.435	9	95	44.090
Z.473	4	90	36.830
Z.491	4	65	30.230
Z.544	3	45	20.210
Z.515	3	35	16.460
Z.240	4	60	25.620

Dinsdag 10 februari

Z.24	1	28	9.130
Z.530	4	65	22.220
Z.251	3	30	16.090
Z.418	3	55	16.700
Z.270	3	50	14.500
Z.466	3	45	12.470
Z.553	3	45	15.440
Z.407	9	110	35.900
Z.186	9	150	51.200
Z.415	1	15	5.380
Z.467	3	45	16.000
Z.518	3	65	17.030
Z.462	9	135	62.020
Z.463	11	125	52.410
Z.458	9	45	35.600
Z.233	3	45	14.180
Z.562	11	130	58.340
Z.611	1	7	2.650
Z.524	3	30	13.390
Z.47	3	45	14.780
Z.468	9	125	53.240
Z.442	3	35	16.110
Z.471	9	130	47.960
Z.508	1	25	8.850
Z.499	1	15	9.900

ZEEBRUGGE

9-2	10-2	11-2
32-33	30-31	34-35
36-37	39-40	41-42
49-50	45-46	44-45
51-52	50-51	51-52
52-53	52-53	51-52
40-41	40-41	45-46
38-39	32-33	36-37
18-19	21-22	20-21
20-21	17-18	25-26
30-31	...	...
2-3	2-3	2-3
3-4	2-3	2-3
5-6	9-10	3-4
4-5	4-5	3-4
16-18	18-20	17-20
12-13	12-13	11-12
...	...	22
16-17	12-14	13-14
11-12	8-9	10-11
13-14	10-11	9-10
7-8	6-7	...
4-5	5-6	6-7
...
10	12	11
7-8	7-8	6-7
6-7	6-7	5-6
...
6	5	4

Woensdag 11 februari

Z.52	3	25	12.060
Z.409	3	35	11.950
Z.264	3	65	19.430
Z.476	3	35	17.530
Z.495	3	55	19.560
Z.550	6	60	57.810
Z.437	10	180	49.410
Z.30	5	120	42.010
Z.68	1	10	3.670
Z.417	9	110	34.470
Z.447	2	38	11.700
Z.460	5	50	27.690
Z.725	1	10	5.180

GENT

VAN 31 JANUARI TOT 6 FEBRUARI 1959

3/4 grote tongen 75 ; v/kleine tongen 64 ; middelmatige tarbot 80 ; kleine griet 50 ; kleine iek 26-29 ; middelmatige schelvis 38-42 ; rog 45-52 ; kabeljauw 38-50 ; wijting 19 ; makreel 22 ; ije haring 17 ; heilbot 75 ; koolvis 30 F per kg.

BRUSSEL

VAN 31 JANUARI TOT 6 FEBRUARI 1959

3/4 grote tongen 78-90 ; v/kleine tongen 70 ; grote tarbot 172 ; middelmatige tarbot 110 ; kleine tarbot 49-60 ; kleine griet 49-58 ; grote iek 28-40 ; iek 3e slag 27-32 ; grote schelvis 48-60 ; vlerken rog 70-80 ; rode poon 28-32 ; kabeljauw 50-70 ; repen gullen 52-55 ; hozemondhamme 68-75 ; wijting 24-28 ; gepelde hondshaai 35-55 ; arend (pieterman) 38-50 ; makreel 26-29 ; rode knorhaan 42-45 ; repen zeebaars 58-65 ; ije haring 20-28 ; heilbot 100 ; koolvis 34-50 F per kg.

VERWACHTINGEN

Maandag 16 februari

IJsland : 0.324 0.217 0.89 0.316
Kanaal : 0.220 0.175 0.69 0.82
O.232 0.300 Z.581 0.266
Noordzee : 0.329 0.250 0.335 0.278
O.108 0.295 0.166 0.170 0.155
West : 0.345

Dinsdag 17 februari

IJsland : 0.294 0.239 0.282 0.83
O.331
Kanaal : 0.279 0.223 0.25
Witte Bank : 0.132 0.227
Noordzee : Z.212
West : 0.346 0.154 0.276 0.128
O.196

Woensdag 18 februari

Witte Bank : 0.249 0.119
Kanaal : 0.135
Noordzee : 0.268 0.94 0.292
Oost : 0.183
West : N.762 N.211 0.349 0.77

Vermoedelijk :

4-2 : 0.142 (I W)
5-2 : 0.286 0.285 (II N)
8-2 : 0.192 (I W)

DE HERRIE IN DE OOSTENDSE VISHANDELSMIDDENS

Rond de voorafname en invoer van Rode Bonen

Sinds een paar weken is er beroering in de vismijn te Oostende over de voorafname van rode bonen door een grote rederij uit Labrador aangevoerd.

We komen op deze aangelegenheid heel speciaal terug in ons hoofdartikel van deze week. In onderstaande rubriek menen we echter de twee partijen te moeten aan het woord laten.

Van een man uit het vak, die zeer goed vertrouwd is met de toestanden en de gebeurtenissen van zeer dichtbij heeft gevolgd, laten we hierna eerst het standpunt volgen.

Daarna geven we de argumenten weer die door enkele invoerders gebruikt worden om hun niet te rechtvaardigen aktie te bepalen.

xxx

Deze houding werd ons ingegeven door onze geest die er op gericht is de belangen en van vissersrij en van vishandel te verdedigen. De lezer kan zelf een oordeel vormen en besluiten wie gelijk heeft en wie het meest bescherming verdient: de visinvoerder die zijn monopolie verdedigt, of de reder die een nieuwe bedrijvigheid wil inbrengen opdat en de rederij kan in leven blijven en de vissers behoorlijk hun brood verdienen.

HET STANDPUNT VAN DE REDER

De waarheid heeft zijn rechten en het is de plicht van een informatieblad deze aan het publiek kenbaar te maken.

Ziehier wat een vooraanstaande Nederlandse vishandelaar schreef in een betoog verschenen in de «Visserijwereld» van 23 januari 1959 betreffende de veel opgeworpen vraag van voorafname:

« Een der belangrijkste vragen is wel of het voor het gehele bedrijf gewenst is door enige voor-verkopen een bodem in de markt te leggen of dat dit alleen voor de rederij gewenst is.
« Op het eerste zicht zou men theoretisch kunnen stellen, dat de handel geen belang heeft bij een bodem in de markt, feitelijk integendeel, meer belang heeft bij een zo goedkoop mogelijke inkoop.
« Dit standpunt is echter reeds lang overwonnen, want men ziet over het algemeen wel in, dat het wel een indirecte belang is van de handel, dat de visserij lonend kan worden uitgeoefend.

Waar dus de Nederlandse vishandelaars het nut inzien van een voorafname of voor-verkoop, zijn onze handelaars nog aan verouderde ideeën vastgeklemd. Bewijs daarvan is de tekst van de omzendbrief welke op 6 dezer de Beroepsvereniging der groothandelaars-verzenders van de kust aan haar leden zond:

« Op de buitengewone algemene vergadering van maandag 11. werd ten overstaan van de voorafname die zich thans voordoet, een zeer belangrijke beslissing genomen die door iedereen zonder uitzondering werd bijgetreden en goedgekeurd.

« Wij houden eraan U deze beslissing nogmaals te bevestigen opdat iedereen zou ingelicht zijn betreffende een toestand die zich steeds meer en meer verscherpt en ons verplicht nogmaals samen te komen op de BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADE- RING die DONDERDAG a.s. 12 februari om 10 uur zal gehouden worden in de Kantien en waarop U beslist moet aanwezig zijn.
« De genomen beslissing bestaat hierin dat geen vis zal gekocht worden van de schepen die hun vangst in de officiële afslag slechts gedeeltelijk verkopen.
« Wij rekenen op Uw medewerking en hopen dat U het groot belang ervan inziende, deze in UW eigen voordeel niet zult weigeren. »

Namens het Bestuur:
De Secretaris,
R. HUBRECHSEN
De Voorzitter,
F. JANSSENS

Deze handelwijze doet ons terugdenken aan middeleeuwse toestanden. De heren visgroothandelaars dienen zich er van bewust te zijn dat hun rol van bemiddelaar niet van determinerend belang is in het proces van productie en consumptie. Ten ander, niemand anders dan de Heer P.H. SPAAK, toentertijds eerste Minister, verklaarde aan een afvaardiging van reders, ter gelegenheid van de lock-out in 1948: « Il n'y a que les producteurs qui intéressent l'économie du pays » (het zijn slechts de voortbrengers die belangrijk zijn voor de economie van een land).

Van deze gedachte zijn de reders meer en meer bewust en uiteindelijk willen ze er toekomen dat gebeure wat normaal is, t.z. dat zij beschikken over hun producten wanneer en in welke vorm zij het ook nodig oordelen. Het is de rol van de handelaar deze producten op die manier op te nemen en er de bestemming aan te geven welke in de lijn van hun rol als verdeler is toegeschreven.

Mogen we de visgroothandelaars waarschuwen dat, zo zij hun rol niet op deze wijze verstaan, het niet uitgesloten is dat de reders hetzij in co-operatieve vorm, hetzij onder welke vorm ook die rol noodgedwongen zullen overnemen om het proces van hun produkt te volgen tot bij de verbruiker.

WAAROM EEN REDERIJ VIS UIT DE VANGST VOORAFNAM

Om nu terug te komen tot de historie van de Labrador rode bonen, ziehier hoe deze zaak ineenzit:

Door de IJslandse eenzijdige maatregel welke haar kustwateren of visserijzone uitbreidde tot 12 mijl, werden onze hoogzeeverssvaartuigen gedwongen andere visserijgronden op te zoeken. Het is dan ook normaal dat de grootste eenheden van onze vloot het voorbeeld volgden van de Duitse trawlers en de visserij op Labrador gingen bedrijven. In deze gedachten-

gang, verliet O.299 «Breughel» Oostende op 13 december 11. voor een eerste proef naar Labrador. Het schip was verwacht voor maandag 5 januari. Gezien de vangst zeer vruchtbaar was, hadden de leiders van de MOTORVIS-SERIJ, eigenares van genoemde trawler, besprekingen aangevat met de voorzitter van de visgroothandelaars vereniging, alsook met de belangrijkste afnemers van rode bonen om te toetsen of een markt voor een 4.000 bennen te Oostende te scheppen was.

Uit de besprekingen die volgden bleek dat dit niet het geval was en de geraadpleegde visgroothandelaars gaven de raad aan de rederij de vangst van haar schip in een Duitse haven te verkopen.

Hetzelfde gebeurde met de «Rubens» O.297 welke op 20 december uitgevaren was naar Labrador en op dinsdag 13 februari verwacht was.

Opnieuw werden besprekingen aangevat en opnieuw was het resultaat negatief, t.z. de groothandelaars moesten bekennen dat de afname te Oostende van een volle lading rode bonen niet op onze markt kon geschieden, in voorwaarden van leefbaarheid voor de rederij.

Toen het derde schip O.293 verwacht werd en de gevangen hoeveelheid rode bonen zich beperkte tot een 3.000 bennen, wilde de rederij de proef wagen te Oostende en aan de handel de mogelijkheid geven een markt te scheppen voor dit produkt.

Nog eens werden door de leiders van de MOTORVISERIJ contacten gezocht en na het eenvormig advies van de voorzitter van de visgroothandelsvereniging en van enkele belangrijke visgroothandelaars werd bepaald dat de maximum hoeveelheid welke de Oostendse markt kon opnemen, rond de 1500 bennen lag.

Deze gedachtengang volgde werden door de rederij 1620 bennen in de mijn gezet. Het overige gedeelte was vooraf naar hare zusterondernemingen gezonden voor verwerking. De handel nam van de te koop geboden hoeveelheid 1.020 bennen af. De overige 600 bennen dienden door de NV Les Frigorifères du Littoral en Morubel gekocht te worden om een prijsinstorting te vermijden.

Deze verkoop beantwoordde enigszins aan de verwachtingen.

De vierde landing van rode bonen aangebracht door de O.299 «Breughel» was voorzien voor 30 januari. Alhoewel het geen gewoonte is dat een trawler van deze grootte op een vrijdag lost, werd de vangst van de O.299 «Breughel» op een vrijdag gelost op advies van enkele visgroothandelaars welke aldus beweerden over het week-end tijd te hebben om deze vis te filleteren.

De vangst was buitengewoon groot en verwacht werd een 4.500 à 5.000 bennen te lossen. Gezien het vorige experiment bewezen had dat de capaciteit van de opname van de markt lag tussen 1.000 en 1.500 bennen, en willende in alle geval deze behoefte dekken, stelde de rederij ter markt 2.400 bennen. Van deze hoeveelheid werd enkel door de handel 320 bennen afgenomen.

WAT HAD ZICH VOORGEDAAN ?

De heren groothandelaars meenden met het procédé van het niet stellen op de markt van de totale vangst, gekwetst te zijn in hun belangen. Immers deze heren welke geen risico dragen van de vangst, menen te moeten integraal beschikken over het gevangen produkt, zonder zich te bekommeren over de leefbaarheid van de prijs, anders uitgedrukt, gezien iedereen akkoord is dat een volledige vangst rode bonen de werkelijke behoefte overtreft, menen ze daardoor de te koop gestelde totale hoeveelheid aan een spotprijs te kunnen kopen. Of de rederij aan die prijs haar kosten dekt, of de vissers welke 21 dagen op zee gewerkt hebben in de moeilijkste omstandigheden, naar huis gaan met een loon welke hun familie kan onderhouden, is het verste van hun bekommelingen. Wat ze wel willen, is zich verrijken ten nadele van de reder en ten nadele van het werk van de visser.

Niemand zal betwisten dat de hoeveelheid ter markt gezet ten nadele werkt van de prijs en dat enkel de bedoeling van de rederij is, bij het niet volledig te koop aanbieden van haar volle vangst, het prijzenpeil van haar produkt te houden op een normaal niveau, t.z. een niveau welke haar toelaat verder haar bedrijf uit te oefenen en aan haar bemanning een menselijk loon uit te betalen.

Alle redenen welke de vishandelaars aanhalen daaromtrent zijn opzettelijk kwaadwillig en houden geen rekening met de evolutie welke zich in de marktgewoonten hebben voorgedaan. De tijd is er gekomen dat de reders geëmancipeerd worden, dat ze zo maar niet meer het verder verloop van hun gevangen produkt aan de goede wil van enkele vishandelaars kunnen overlaten, maar zelf zorgen dat het maximum van prijs bekomen wordt, ten einde hun leefbaarheid mogelijk te maken. Natuurlijk is dit niet de mening van enkele invoerders.

Moeten de vishandelaars zich laten opstoken door een viertal invoerders, die bij invoer 5 F per kg winst maken op hun concurrenten ?

WAT IS DE BEDOELING VAN ENKELE INVOERDERS ?

Deze mensen, een vijf in getal, hebben te Oostende meer interesse filets van dezelfde rode bonen in te voeren dan deze produkten aan alle vishandelaars te zien verkopen.

Weet U dat gedurende de maand januari 134.000 kg filets werden ingevoerd, wat overeenstemt met ongeveer 9.000 bennen rode bonen ?

Weet U dat op één kg filets, ongeveer 5 F winst gemaakt wordt ? Dan kunt U met een kleine berekening weten wat de invoerders zich wekelijks weten aan winst toe te kennen. Daarom zult

(Vervolg blz. 11)

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

DE TOEKOMST LIGT IN DE ZEE

De Duitse schrijver : C. Birkhoff ontwikkelt in zijn werk : Seefische-ri in Gegenwart und Zukunft, de gedachte «dat van heden af de zee moet aanzien worden als de bron die in staat zal zijn in de toekomst het bestaan van de mensheid te verzekeren.»

Ik heb dit twee keren moeten lezen omdat ik me afvroeg hoe men dit zal klaar spelen. We stellen vast, en dit over geheel de wereld, dat de mensen zich meer en meer dat de mensen zich meer en meer der visserij langzaam, maar zeker verdwijnt en uitsterft en dat het tekort aan bemanningen in de meeste moderne landen met de dag groter wordt.

Want in de visserij blijft de menselijke faktor nog altijd een zeer belangrijke rol spelen, is ze praktisch niet uit te schakelen en het 's juist in die landen waar de techniek het verst gevorderd is, dat de afkeer tot de zee zich het sterkst laat voelen.

OOK IJSLAND OP ZOEK NAAR BEMANNINGEN

Naar een blad mededeelt, zou IJsland in Ierse dagbladen aankondigingen plaatsen om vissers uit Ierland aan te werven. Dit voor de duur van een seizoen dat loopt van februari tot einde mei en met een loon van ongeveer 150 Pond Sterling per maand, dus rond de 21.000 frank.

Vijftien personen lieten zich reeds aanwerven, maar men denkt in Ierse kringen dat er weinig enthousiasme zal bestaan onder de Ierse vissers zelf. De grootste moeilijkheid in Ierland is vissers te vinden die meer dan vier dagen per week willen uit vissen gaan.

VOOR WANNEER DE EERSTE ONDERZEETREILER ?

Men spreekt van duikboten die steeds groter en vlugger worden, men wil onderzee koopvaardij schepen en tankers bouwen.

Heeft er al iemand gedacht om een onderzeetrawler te bouwen. Welke vangsten zou men niet kunnen maken! De ruimen zouden aan de voorzijde van het schip moeten kunnen opgelegd worden. De boot duikt, zoekt een school haring, zet zijn luiken open en stoomt (of atoomt) met volle kracht vooruit midden in de school, die aldus rechtstreeks in de ruimen zou terecht komen. Iets zoals een muil van een walvis: vis vooraan binnen, met traliewerk om de vangst tegen te houden. Eens de ruimen volge-vaan, luiken toe en recht naar de vismijn.

Voor wanneer ?

EXPO-VIS

Vorige week las ik een statistiek over de wereldtentoonstelling. Ge kunt niet geloven wat er allemaal opgeteld werd, de meest onmogelijke zaken, nu de statistiekers moeten ook hun brood verdienen.

Er was in de afdeling voedings-waren sprak van een aantal hektoliters bier, duizenden ossen, koeien, schapen, melk, aardappelen, vlees, boter en... ook vis.

Het paviljoen van Zwitserland heeft zo onder meer 13 Ton vis opgediend. Over het visverbruik in de Belgische afdelingen wordt nog niet gepraat. Maar de andere visproducerende landen hebben eveneens een schoon stukje vis verzet, hoeveel werd nog niet bekend gemaakt.

Bij de gastheren zal waarschijnlijk wel het minste vis van alle paviljoenen opgediend geweest zijn. Hoe kan het anders: men beloofde ons bergen visetende bezoekers, bad en smeekte om toch meer vis te laten invoeren: er zou er immers zoveel te kort zijn. Het expojaar is een der slechtste jaren geweest die ons bedrijf gekend heeft. En als vele reders aan 1958 zullen terugdenken, zal het niet zijn aan de wereldtentoonstelling, maar wel aan de deficitaire uitbating.

RUSSEN EN VISSERIJ

Deze week meldt de krant dat een Russische treiler door een Noorse wachtboot opgeleid werd wegens het vissen in de Noorse territoriale wateren. De kapitein kreeg een boete, vistuig en vangst werden verbeurd verklaard, doch weer ingekocht en enkele uren nadien was de treiler weer in zee.

Voor het ogenblik zouden een driehonderdtal Russische treilers in de omgeving van het eiland Rund, aan de uiterste Westkust van Noorwegen.

Veel weten we niet over de visserij van de Russen, behalve dan dat ze een zeer sterke vloot hebben, een groot aantal fabrieksschepen, wel honderd opzoekingschepen en dat alles door de regering is georganiseerd.

Tegen alle verwachtingen in, hebben de Russen zich niet verzet tegen het uitoefenen van internationale controle op de toepassing van de overbevissingsmaatregelen. Doch we kunnen er van overtuigd zijn dat door dit land geen inbreuken zouden gemaakt worden. De leider van de Russische delegatie verklaarde onlangs dat het voor de Soviet Unie een belangrijke inspanning geweest is om toe te treden tot de overbevissingsconventie : alle netwerijen moesten immers ingesteld worden op de voorgeschreven netmaas van 110 mm en het heeft zeer lang geduurd eer men zover was dat men kon meedoen. Bovendien heeft deze wijziging aan de regering een massa geld gekost om het ganse bedrijf in te stellen op de aangenomen maatregelen.

GEDAGTEKENDE VISREPEN

Jaren geleden heb ik eens een lans gebroken in dit blad voor het verpakken van de vis, klaar voor het verbruik, in speciale verpakking waarop de datumstempel welke moet dienen als versheidsindex aan de koper.

Het komt uit Canada, Halifax, waar de huisvrouwen thans visrepen kunnen kopen waarop de datumstempel is aangebracht. De nijverheden die deze vis op de markt brengen garanderen de versheid van het produkt zo het binnen de tien dagen verkocht en verbruikt wordt. In werkelijkheid is er een spelletje: aldus bewerkte vis kan van 12 tot 21 dagen goed blijven. Maar om zeker te zijn en de verbruiker alleszins eetbare waar in handen te geven, spreekt men slechts van tien dagen.

Ik vind het idee buitengewoon ter bevordering van het visverbruik. Het moet natuurlijk eerst uit een ander land komen, vooraleer het bij ons toepassing zal vinden.

Uitreiking van diploma's in de Vrije Visserijschool te Heist

Tijdens een feestzitting in de raadszaal van het stadhuis werd tot de uitreiking van brevetten en diploma's aan de leerlingen van de Vrije Visserijschool.

Terzelfdertijd vierde de oudleerlingenbond «Vissersvreugd» haar 10-jarig bestaan. De vergadering werd voorgezeten door E.H. Ampe.

Als eerste spreker kregen we Directeur Ackx, die verslag uitbracht over de werking der school en de behaalde resultaten tijdens het voorbije schooljaar.

De heer Smissaert, bestendig afgevaardigde, legde de nadruk op de waarde van een diploma en zegde dat het visserijonderwijs van overheidswege moet gesteund worden. Ondanks de huidige crisis meende de Député dat voor de vissers nog een mooie toekomst is weggelegd.

Burgemeester de Gheldere, had het over het schoolpakt en de studie die onlangs verschenen is over de economische toestanden in de visserij, wat hij een voornaam werk noemde dat de basis zal vormen voor het verder uitdiepen van alle zeevisserijproblemen. Hij bracht ook zijn sympathie over aan de Oudleerlingenbond «Visservreugd» die 10 jaar bestaat.

Kabinetsattaché Vandenbosch sprak namens minister Segers en gaf de verzekering gestaafd met enkele cijfers dat alles gedaan wordt wat mogelijk is om onze vissers te helpen. Hij bleef even stil bij het schoolpakt en de voor-

stellen om de premies aan scheepsjongens op te voeren van 500 naar 1200 F en van 125 naar 175 F.

De feestzitting werd besloten met de uitvoering van het Vaderlandslied door de harmonie St. Cecilia. — H.

SCHEPSLEERJONGENS

De Grootte Roger, Demeulenaere William, Depaeppe Ronald, Reyzerhove Armand, Vantorre Hubert, Vandierendonck Frans.

ASPIRANT-SCHIPPERS

Couhysder Roger, Couwijzer Walter, Gheselle Robert, Hoste Gilbert, Pauwaert Henri, Rappé Jack.

SCHIPPERS 2e KLASSE

Desmedt Achiel, Desmidt Marcel, Dobbelaere Prosper, Dobbelaere Jacques, Heyneman Robert, Popelier Pierre, Vantorre Marcel, Vantorre Frans, Vantorre Omer, Vantorre Robert, Vlietinck Alfred, en Waeghe Florimond.

MOTORISTEN 180 PK

C'aeyts Hubert, Desmidt André, De Grootte Norbert, Daveloose Richard, Verbeke Armand, Witte-wrongel Roger, Vlietinck René, Janssens Georges.

MOTORISTEN 400 PK

Daveloose Richard, De Grootte Gerard, De Grootte Norbert, Claeys Hubert, Desmidt André, Vlietinck Jean, Vlietinck René, Wittewrongel Roger.

De visserij in de Senaat

Bij de hervatting van de senaatszitting, deze week dinsdag, kwam de zeevisserij weer op tafel. Senator Ancot begon met te klagen dat dit bedrijf door de openbare besturen verwaarloosd wordt, ze krijgt aldus slechts 0,5 pct van de totale begroting.

Moest de visserij slechts van één enkel departement afhangen, in plaats van vier, zou het mogelijk zijn een afzonderlijke raming te maken van de uitgaven ten bate van deze nijverheid, en zou men eindelijk eens kunnen komen tot het voeren van een visserijpolitiek. Tot nu toe heeft geen enkele regering dit gedaan.

Minister DE VLEESCHAUWER antwoordt op de kwesties gesteld door de senatoren De Keyzer en Ancot door te verklaren dat een tien punten programma voor de visserij opgemaakt wordt. Het bestaat uit volgende punten :

1) verlenen van goedkope kredieten voor het bouwen van schepen en plaatsen van nieuwe motoren ;

2) tussenkomsten van de staat in de interesten van de kapitalen nodig voor het verbeteren van de vloot ;

3) vergoedingen om de verliezen te dekken die de reders oplopen wanneer ze nieuwe visgronden opzoeken of nieuwe visserijmethodes beproeven ;

4) premien ter aanmoediging van het aanwerven van scheepsjongens ;

5) premie voor het bijhouden van een doelmatige boekhouding, deze premie wordt ten andere dit jaar verhoogd ;

6) herinrichting van het organisme dat zich bezig houdt met wetenschappelijke en technische opzoekingen in verband met de zeevisserij ;

7) toekennen van een slooppremie voor reders die hun oud schip door een nieuw zullen vervangen ;

8) steun aan de propagandavereniging voor meer visverbruik ;

9) toelage voor het bouwen van een modelvaartuig voor de kustvisserij dat een besparing aan de uitrusting en uitbating moet mogelijk maken van 30 à 35 pct. Hierdoor zou de kustvisserij merkkelijk geïnd worden en er beter geraken ;

10) Een buitengewone toelage van 10 miljoen fr.

In zijn redevoering wees de Minister er verder op dat hij het onduidelijk acht dat de visser met werken minder verdient dan de werkloosheidsvergoeding zou bedragen.

Wij zijn de mening toegedaan dat, zo dit programma ernstig toepast wordt, er in afzienbare tijd een gunstige ontwikkeling kan voordoen in de zeevisserij.

Rond de voorafname en invoer van Rode Bonen

(vervolg van blad. 9)

U begrijpen waarom deze invloed rijke mensen bij het bestuur der visgroot-handelaarsvereniging opstokend herrie maken, waarom ze dreigen en waarom ze leugens verspreiden.

Een van deze beweringen is dat het produkt dat zij uit de Duitse havens invoeren, geen Labrador-bonen zijn, maar bonen van IJsland. Dit is volstrekt niet waar, want op IJsland zelf varen momenteel zeer weinig Duitse trawlers en het is wel degelijk het ingevoerd produkt van dezelfde aard als de rode bonen welke onze schepen uit Labrador aanvoeren.

EN HET VISMIJN-REGLEMENT ?

Nu moeten ook de visgroot-handelaars niet zo oplopen met de eerbied van het vismijnreglement, zij die het reglement in het verleden gemaakt hebben en het nu toepassen, voor zoverre het hun dienstig is. De voorafname zou te vóór de te veroordelen zijn, maar in de Franse en Duitse havens doen ze zelf voorafname. Daar is dit procédé niet te veroordelen, omdat het hun belang dient. Hier te Oostende roepen ze er alle heiligen bij om het reglement te zien toepassen, omdat anders hun persoonlijk belang geschaad wordt en zij menen de monopolie te verliezen, welke zij in de laatste jaren hebben weten te verwerven.

Het is ons bekend dat in heel deze zaak de betrokken rederij alles gedaan heeft wat ze kon om tegemoetkomend en begrijpend te zijn tegenover de groothandel. Soms genoeg heeft de groothandel niet dezelfde houding aangenomen tegenover deze rederij.

Enkele visgroot-handelaars trachten dit standpunt te blijven huldigen en zijn niet terugschrokken voor die enkele kollega's welke een hoeveelheid rode bonen uit Labrador in de markt gekocht hebben, te gaan uitschelden en te gaan vragen of ze een brood nodig hadden. Het is gemakkelijk als men alle dagen koekenbrood eet met veel toepijps, een ander de vraag te stellen of hij brood nodig heeft.

Tegenover enkele vismijnknechten welke niet te lui zijn te werken en trachten iets bij te verdienen, hebben zekere visgroot-handelaars klacht ingediend bij de Werklozensteun, bewerende dat die mensen 's morgens gedopt hadden en niet het recht hadden 's avonds te gaan werken. Al deze hartverheffende handelswijzen van enkele van onze visgroot-handelaars tonen duidelijk aan waar de hond gebonden ligt.

Het weze hun duidelijk dat de tijd dat de reders en de vissers zich nog bij de neus laten leiden, voorbij is en dat de vismijn een plaats is voor de vissers en waar de handel kan komen kopen zonder de wet te komen dicteren.

Is het U al opgevallen hoeveel rederijen verdwijnen en dat er een tekort is aan vissers, maar dat het aantal visgroot-handelaars steeds verhoogt ? 't Is niet moeilijk te besluiten langs welke kant het risico ligt en langs welke kant de winst. De welstand van de vis-

groot-handelaars wordt hun niet misgund, maar dat ze denken aan hen die het risico namen en het werk leverden om deze welstand mogelijk te maken. Het heeft geen zin het kiekeien te doden waarvan men de eieren eet.

DE STELLING VAN ENKELE GROOT-HANDELAARS-INVORDERERS

Zoals men weet roepen enkele visgroot-handelaars invoerders, die hun rijke winsten zien verzwinden, in enkele weken tijd verscheidene algemene en buitengewone vergaderingen bijeen.

Ook de pers werd zaterdag uitgenodigd om hun argumenten te horen.

De groot-handelaars beweren de argumenten van de productie wel enigszins te kunnen begrijpen, doch zijn van oordeel dat de toepassing van het stedelijk vismijn-reglement evengoed de resultaten die door de produktie van deze nieuwe visserij verwacht worden, zullen voor gevolg hebben.

Op de argumenten van de productie antwoorden de groot-handelaars als volgt :

1) Zo de volledige vangst op de markt wordt gezet zal de handel kopen wat nodig is en kan de reder, wanneer hij de geboden prijs te laag acht, dan nog steeds zelf de rest van de vangst opkopen.

2) Ook bij normale verkoop in de vismijn zal deze nieuwe vissoort gecommmercialiseerd worden. De handel zal zich stilaan aanpassen aan de grote aanvoer van de rode bonen, zoals het vroeger het geval is geweest bij een onverwachte grote aanvoer van koolvis.

3) Dat deze nieuwe produktie zeer vele mensen zal tewerk stellen is duidelijk, doch dit zal ook het geval zijn als er geen voorafname van de aanvoer geschiedt.

4) Zo men heel de vangst op de markt brengt, zullen meer handelaars een deel kopen, dus zal het fileteren vlugger geschieden en zal de kwaliteit ook beter zijn.

De handel is dus van oordeel dat de voorafname van een deel van de vangst een soort oneerlijke concurrentie is, gezien aldus sommige instellingen op voorhand weten hoeveel vis ze zullen te bewerken krijgen, waardoor ze de prijzen en ook de markt zouden kunnen beïnvloeden. Verder meent de handel dat aldus een gevaarlijk precedent geschapen wordt en dat de handelen een voorafname zouden kunnelaars dan ook voor andere vissoorten doen.

Een argument dat de productie nog aanhaalt is dat in de meeste buitenlandse visserijhavens de voorafname wel toegelaten is. Maar daarop antwoorden de handelaars dat de toestand in deze havens geheel anders is, gezien daar alleen de groot-handelaars in de vismijnen mogen kopen, terwijl te Oostende, zowel groot-, klein-handelaar als leurder onmiddellijk aan de bron kunnen kopen.

DE REGERING EN DE ZEEVISSERIJVERHEID IN GROOT-BRITTANNIE

VERVOLG

De Minister beschikt over drie parlementaire sekretarissen «politieke assistenten», een van hen — die bovendien andere zaken te regelen heeft — is op het Ministerie speciaal belast met de vraagstukken die de zeevisserij betreffen. Het visserijdepartement is officieel geleid (dit wil zeggen ; onder de bevelen van de politieke hoofden van het Ministerie) door een on-dersekretaris, genoemd : sekretaris voor de zeevisserij (1).

Onder het toezicht van de visserijsekretaris en van zijn ondersekretaris, wordt het visserijdepartement verdeeld in drie delen : beheer, inspectie en wetenschappelijk onderzoek. Hierin zijn begrepen de centrale diensten te Londen en verschillende buitendiensten.

Te Londen zijn er zes administratieve afdelingen welke elk een of meerdere specifieke vraagstukken betreffende de visserij behandelen. Er is een Hoofdinspekteur voor de zeevisserij met zijn adjunkt.

De kust van Engeland en het land van Wales is onderverdeeld in 10 distrikten, in elk distrikt is een distriktsinspekteur gevoegd aan de belangrijkste haven. In de drie belangrijkste distrikten zijn er eveneens visserijagenten.

Het visserijdepartement bezit een visserijlaboratorium te Lowestoft en twee andere : te Burnham on Crouch en te Conway, deze laatste zijn uitsluitend gewijd aan schaal- en schelpdieren.

(1) Een ondersekretaris komt op de derde rang in de administratieve hiërarchie van een Ministerie in Groot-Brittannië. Het officiële hoofd van een Ministerie is de permanente sekretaris, die verschillende ondersekretarissen kan hebben. Op het Ministerie van Landbouw, Zeevisserij en Voedselvoorziening, zoals in ieder ander Ministerie, is de permanente sekretaris verantwoordelijk tegenover de Minister voor alles wat door de diensten verricht wordt. Hijzelf of zijn adjunkten houden zich in visserijangelegen enkel bezig met de belangrijkste vraagstukken.

In het Visserijdepartement zijn ongeveer 320 personen tewerkgesteld. Meer dan de helft, inbegrepen de bemanning der zes onderzoekingsvaartuigen, zijn tewerkgesteld te Lowestoft, Burnham en Conway of zijn belast met Wetenschappelijke studie op zee. De meeste andere zijn tewerkgesteld op de controle administratie.

De inspektiediensten zijn eerder beperkt : 10 inspektors en 7 visserijagenten, deze laatste zijn adjunkten van de inspektors in de havens, benevens de hoofdinspekteur en zijn adjunkten.

27 agenten zijn volledig belast met het verzamelen van statistieken en meer dan honderd agenten houden zich slechts tijdelijk bezig met de statistieken; deze laatste zijn niet begrepen in het cijfer 320 hierboven vernoemd.

De bemanning der onderzoekingsvaartuigen en zekere arbeiders der laboratoria worden ter plaatse in dienst gesteld en zijn geen ambtenaar. De Wetenschapsmensen zijn leden van de Scientific Civil Service en het hoger personeel wordt aangeworven onder de titularissen van universiteitsdiplomas.

De kandidaten-inspektors moeten normaal een zekere kennis of ervaring hebben van de zee of van de zeevisserij ze hebben echter geen wetenschappelijke titel. Het is niet onmogelijk voor iemand die inspekteur wordt om tot de administratieve afdeling toegelaten te worden, nochtans wordt dergelijke bevordering niet in de hand gewerkt, noch door de structuur, noch door het karakter van de Britse administratie, tenzij in zeer buitengewone omstandigheden.

De inspektors doen gewoonlijk enkele jaren stage in de havens en kunnen het tot adjunkt inspekteur of hoofdinspekteur te Londen brengen.

De hogere ambtenaren van administratie, welke tot het administratieve kader behoren, zijn geen specialisten en kunnen dikwijls overgeplaatst worden in het Ministerie, zodat hierdoor een bestendige wisseling bestaat in de hogere administratie.

(VERVOLGT)

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

Hand in Hand

BESTUURSGEBOUW VISMIJN ZEEBRUGGE

Tel. 541.17

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

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

SLECHT BEGIN VOOR STAATS- VISSERSHAVEN

Wat de aanvoer in januari betreft heeft het Staatsvisserijhavenbedrijf te IJmuiden een slechte start gemaakt. Er werd in deze maand 4.2 miljoen kg. vis aangevoerd tegen 5.8 miljoen kg in januari van het vorige jaar. De opbrengst daalde niet in deze mate: van f 3.5 miljoen tot f 3.4 miljoen. Vooral van de haring werd minder aangevoerd: in januari 1958 2 miljoen kg en dit jaar 778.000 kg haring. De aanvoer van makreel nam toe van 34.000 kg tot 103.000 kg.

BRITTENBURG KW.121 TEWATERGELATEN

Te Woubrugge is vorige week de nieuwe Katwijkse trawler Brittenburg KW. 121 voor de rederij D. Ouwehand Azn. te Katwijk aan Zee tewatergelaten. Het schip, dat 41.70 meter lang is, heeft de naam «Brittenburg» en het visserijmerk KW. 121 gekregen. De «Brittenburg», die voorts 7.30 meter breed en 3.80 meter diep is, heeft een 875 pk motor gekregen. De doopplechtigheid werd verricht door de echtgenote van de reder, mevrouw J. Ouwehand—Van Loo. Wanneer het schip in de vaart komt — het visruim zal van een aluminium bekleding worden voorzien — zal de rederij Ouwehand over drie schepen beschikken: de Arie Ouwehand KW. 122, de Robert Will'am KW. 123 en de nieuwe trawler.

EERSTE FABRIEKSTRAWLER VOOR NEDERLAND

In juli van dit jaar zal door de IJmuidense visserijmaatschappij D. Job Krijger de eerste Nederlandse zelfvissende fabriekstrawler in de vaart worden gebracht. Daarmee zal Nederland zich na Engeland, Rusland, Duitsland en Polen voegen bij de visserijlanden, die met fabrieksschepen, die de vis vangen, verwerken tot diepvriesevis, vismeel of visolie, ter visserij gaan op de verre visgronden bij Groenland, IJland en op de pas ontdekte gronden bij Labrador en New Foundland.

De eerste fabriekstrawler van Nederland zal de naam «Rotterdam» krijgen. Het is geen nieuw schip. De rederij D. Joh. Krijger heeft namelijk in Duitsland de zestig meter

lange trawler «Van Ronselen» BX. 618 aangekocht. Dit schip, dat in 1941 werd gebouwd en dat toebehoorde aan de Hanseatische Hochseefischerei meet 572 ton en is inmiddels in Rotterdam aangekomen om herbouwd te worden.

Het fabrieksschip zal worden uitgerust met een diepvriesinstallatie en machines voor de fabricatie van vismeel en visolie. De «Rotterdam» zal 5000 kisten vis kunnen aanvoeren, waarvan 980 kisten in het diepvriesruim en 4020 kisten in het koelruim. Voorts kan het schip 56 ton visolie en 60 ton vismeel aanvoeren. De capaciteit van de vismeelinstallatie is 20 ton per dag.

De «Rotterdam» zal een motor ingebouwd krijgen van 1200 pk, die het schip een snelheid zal geven van 14 mijl. De bemanning zal worden gehuisvest in 1 en 2 persoons hutten. De fabriekstrawler zal niet alleen aan de verre visserij deelneemen, maar ook op de haring, makreel en zandspieringvisserij in de Noordzee gaan. De zandspiering, die tot nu toe uitsluitend door de kleine kotters werd gevangen voor de vismeelfabrieken te IJmuiden, zal dan aan boord van de «Rotterdam» tot vismeel en olie verwerkt kunnen worden.

De «Rotterdam» zal 35 dagen op zee kunnen blijven, zodat het schip in staat is de ver afgelegde visgronden, die pas bij Labrador zijn ontdekt, te bezoeken. De Duitse trawlervloot, die door de geringe vangsten buiten de territoriale wateren van IJland uit dit visserijgebied werd verdreven, heeft deze nieuwe gronden, waar voornamelijk roodpaars, schelvis en kabeljauw wordt ontvangen, in augustus ontdekt. De schepen vangen er gemiddeld 600 kisten vis per dag. De Russen bleken hier met hun moderne fabriekstrawlers al sinds 1957 te vissen.

TIJDSCHRIFTEN

Nautilus februari-nummer

Nautilus, het maantijdschrift van het Kon. Belgisch Zeemanskollege voor februari is verschenen. Daarin komen enkele belangrijke bijdragen voor zoals: De toekomst van de Zeeofficier, Zeevaartpolitie en Zeemansliederen, zonder de gewone rubrieken te vergeten, die voor de zeelieden van uiterst groot nut zijn.

Warm aanbevolen. Te verkrijgen Kon. Belgisch Zeemanskollege, Italiëlei, 72, Antwerpen. Prijs 25 F.

Wandelaer et sur l'Eau

Het februari nummer van dit prachtig maantijdschrift is verschenen met tal van interessante artikels koopvaardij en yachting aanebelangend.

Dit tijdschrift heeft slechts een ongelijk, namelijk te weinig Vlaamse teksten weer te geven, waar het toch een Belgisch tijdschrift is en onze zeelieden voor 90 t.h. Vlamingen zijn. Dit tijdschrift is verkrijgbaar in Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan, 22, Oostende.

Brief uit Yerseke

Nr 728

YERSEKE 7-1-1959

«EEN BOEMERANG?»

We veronderstellen dat ongeveer ieder weet wat een boemerang is.

Voor die die het niet weten, is het een werptuig dat gebezigd is door de inboorlingen in Australië. Wordt het ding weggeworpen en het treft niet het doel waarop het werd afgezonden, keert het terug naar de plaats, zij het dan langs een omweg terug bij de werper die dan flink uit moet kijken om niet zelf getroffen te worden door 't geen hijzelf afzond. Op dit ding begint steeds meer te gelijken (althans in figuurlijken zin) de nog niet zo lang geleden ingevoerde veranderlijkheid van het leveringscijfer der mosselkwekers. Wat toch was 't geval? Ten ongenoegen van 't merendeel der kwekers, werd dit cijfer dat behoudens zeer geringe wijzigingen reeds lang vast was, veranderd in een cijfer, aan schommelingen onderhevig, en werden de bedrijfsuitslagen uitgedrukt in 't geen geleverd werd, als de basis waarop een bepaald cijfer kon worden opgevoerd of verminderd. Wijn nu goede kweekresultaten voor 't grootste deel afhankelijk zijn van 't hebben van goede gronden meer dan van aanpakken, staan de kwekers vrijwel machteloos tegenover een minder goede gang van zaken. Dat geluk en voorspoed een mens moed

geeft en soms wel ontaard in overmoed is bekend. 't Was dan ook niet te verwonderen dat zij die de laatste jaren gelukkig boerden (en dat waren niet altijd de graten) naar nog meer haalden. Vandaar 't cijfer aangepast aan de geleverde prestaties. Maar wat wil het geval?

Dat nu een groot deel van hen die toen het hardste «om verandering woelden» een slecht produktiejaar meermalen met het vooruitzicht dat hun cijfer verlaagd drastisch verlaagd zal worden. Men heeft nu reeds getracht «de leiding» ervan te overtuigen dit jaar dat als abnormaal dient te worden beschouwd (zo zeggen de ongelukkige kwekers) en dus niet als maatstaf behoort te dienen bij de vaststelling van 't leveringscijfer voor volgende jaren. Daar komt echter niets van in en wat hoort men nu? Liever geen cijfer meer dan een zo sterk wisselend.

Vandaar onze vergelijking met de boemerang. Voor meer kwesties wellicht maar zeker voor een kwestie bepaald namelijk die van de verdrijving uit het vak van beunhazen en parasieten zou de cijferverdwijning een flinke stimulans zijn. Want wat geeft juist die genoemde categorieën een kans...? Het vaste cijfer met recht op levering. Een lekker hapje meehappen van de toch al niet te grote mosseltaart zonder de minste risico of inspanning. Schep risico en inspanning en zij die werkelijk parasiteren smelten als sneeuw voor de zon.

OPBRENGST van de VISSERVAARTUIGEN te NIEUWPOORT

Hierna volgen de uitslagen van de opbrengsten der vissersvaartuigen welke in het jaar 1958 te Nieuwpoort verkochten.

Men zal opmerken dat de N.710 een vissersvaartuig van ongeveer 150 pk toebehorende aan reder Pysson Henri, de kroon spant en zo maar 1.409.000 F besomt, wat veel meer is dan veel reders verwezenlijken met vaartuigen van 200 pk. Daarenboven verkocht dit vaartuig een viertal malen te Oostende, zodat het resultaat voor een kleine Noordzeevisser schitterend mag genoemd worden.

Bruto opbrengsten der vaartuigen die verkochten in de Vismijn van Nieuwpoort.

N.3	424.519	N.7	800.534
N.27	217.929	N.33	896.675
N.40	92.329	N.71	245.339
N.106	261.393	N.136	185.030
N.146	348.632	N.210	835.907
N.434	127.058	N.451	133.928
N.482	164.790	N.534	62.329
N.701	560.309	N.702	280.744
N.703	880.789	N.705	66.512
N.706	479.390	N.707	139.908
N.709	153.849	N.710	1.409.876
N.714	60.892	N.716	365.926
N.717	61.170	N.718	674.448
N.719	229.095	N.721	363.480
N.722	556.530	N.726	286.207
N.728	879.602	N.730	603.900
N.734	437.356	N.735	363.326
N.737	704.265	N.740	866.552
N.741	760.493	N.744	934.199
N.753	987.618	N.758	261.646
N.761	1.154.006	N.762	105.317
N.775	443.267	N.776	130.813

N.779	193.820	N.788	535.770
N.790	525.086	N.804	266.655
N.805	773.628	N.807	835.869
N.810	78.861	N.812	394.605
N.813	155.807	N.814	908.113
N.818	710.011	N.819	192.591
N.211	380.251	N.732	805.129

Hebben in 1958 besomd in de Vismijn van Oostende.

N.7	289.478	N.33	76.300
N.210	73.045	N.211	1.180.160
N.701	108.110	N.703	119.670
N.710	177.620	N.722	290.520
N.730	206.900	N.761	361.685
N.762	2.004.076	N.819	1.135.755

AFGEKOELD ZEEWATER

Het is thans ook mogelijk gemaakt dat kleine vaartuigen afgekoeld zeewater aanwenden om de vers gevangen vis te bewaren.

De installatie vraagt weinig plaats en kan zodanig aan boord opgesteld worden, ook op kleine eenheden, dat ze de uitoefening van de visserij niet hindert. De vis wordt opgeslagen in speciale tanks met dubbele wand. Het procédé kan heel goed aangewend worden voor het opslaan van grote hoeveelheden vis gedurende korte tijd.

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAL, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

ADVERTEERT IN

« HET VISSERIJBLAD »

CHANTIERS & ARMEMENT

SEGHERS

OOSTENDE

DEPOT RESERVEDELEN

A.B.C.

MOTOREN

ONDERHOUD DOOR GESPECIALISEERD PERSONEEL

WINSLOW

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

S.A.I.T.

SOCIÉTÉ ANONYME
INTERNATIONALE DE
TELEGRAPHIE SANS FIL

OOSTENDE
21, H. Baelskaal
Tel. : 715.70

NIEUWPOORT
18, Hoogstraat
Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE
4, Wandelaarstr.
Tel. : 541.21

VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN

DECCA NAVIGATORS

VERKOOP

VERHUUR

ONDERHOUD

S. A. I. T. Tot Uw Dienst S. A. I. T.
MEER DAN 50 JAAR ERVARING IN MARITIEME RADIO

VOOR UW

MAZOUT

EEN ADRES

S.C.A.P. OOSTENDE

Tel. 729.51

Zeer vlugge bediening

626W-2048V

Staat der wijzigingen in de vissersvloot

MAAND JANURI 1959

TE ZEEBRUGGE

Nieuw vissersvaartuig in de vaart gekomen : Z.432 «FENIKS».

Op 14-8-1958 eigendom geworden van Claeys Raymond, Bastenakenstraat, 30, Zeebrugge.

Gebouwd in hout op werf Dejonghe te Zeebrugge (1932).

Meetbrief nr 3893 afgeleverd te Oostende op 23-12-1958.

Bruto 35.50 ton - Netto 9.59 ton.
Motor A.B.C. afgesteld op 125 pk bij 5500 t/m.

Verandering van eigenaar :
Z.551 «JOHAN-RONNY»

Op 9-12-1958 eigendom geworden van Amys Cesar, Westkapellestraat 18, Heist.

Van Rijckeghem Daniël, Albertplein, 18, Heist.

Raes Rufina, weduwe Pieters Marcel, Parentsstraat, 19, Heist.

Pieters Antoinette, Albertplein, 20, Heist.

Pieters Urbain, Parentstraat, 19, Heist.

Verandering adres

Z.555 «Valentino» eigenaar Albert Moens, Koning Leopold II laan, 69, Zeebrugge.

Errata Z.548 «Flamingo».

Eigenaars : Mevr. Haerincq J., weduwe Savels E., Claeys Raymond en Savels Antoinette, Bastenakenstraat, 30, Zeebrugge.

Geschrappt van de Visserij :

Z.441 «André-Helena» op 31-12-58 geschrappt uit de visserij.

Z.484 «Madeleine-Louise» op 31-12-58 geschrappt uit de visserij.

Z.431 «Valerie-Octavie» op 31-12-58 geschrappt uit de visserij.

TE NIEUWPOORT

Verandering eigendom :

N.210 «Op Gods Genade» is op 1-1-1959 eigendom geworden van : Vercoutter Marcel, Albert I laan, 85, Nieuwpoort.

N.737 «André Lucienne» is op 1-1-1959 eigendom geworden van : Decreton Frans, L. Maskenlaan, 22, De Panne en Decreton Magda'ena, (Wwe Calcoen) en zonen Calcoen André en Raymond, L. Maskenlaan, 24, De Panne.

Nieuwe motor.

N.39 «Derita». Motor Delalem Benz 100 pk nr 8503559 type k.204, bouwjaar 1958.

TE OOSTENDE

Verandering van eigendom :

O.66 «Roi Leopold». Op 4-1-1959 eigendom geworden van Lambrecht Omer, Voorhavenlaan, 151, Oostende, en Viaene Romeo, Kairostraat, 45, Oostende.

O.191 op 2-1-1959 eigendom geworden van de heer en mevrouw Georges Derycker-Geryl, J. Peurquatsstraat, 65, Oostende.

O.278 «Jeannine» wordt O.278 «Jackie». Op 19-1-1959 eigendom geworden van C. en V. Seghers, Slipwaykaai, 4, Oostende.

Nieuw vaartuig

O.328 «Pierre Staners». Gebouwd in 1958 op de werf Béliard en Crighton. Eigenaar : P. V. B. A. «Pêche Maritime du Congo» Kernstraat, 45, Brussel.

Motor : Carels - 450 pk nr 9857 - jaar 1958.

Bruto 243.10 ton - netto 82.92 ton.
Lt. 37.50m Bt. 7.55 m H. 3,40 m.
Seinletters O.P.M.P.

Navigatieinstrumenten : R - US
- DF - RF - RG.

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 71.791

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen

ANTWERPEN :
Oudaan, 26
Tel. 32.38.55 (7 lijnen)
Telegram :
Leoneessel Antwerpen
Telex :
Leoneessel Antwerpen 277



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

★
LUIK :
Tel. 23.33.98
Telegram : Leoneessel Luik

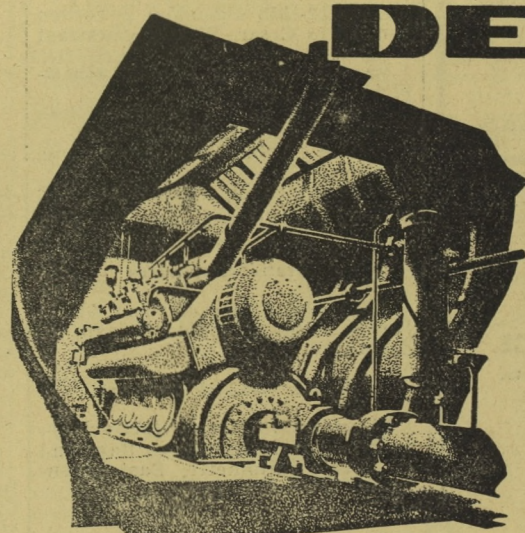
Korrespondenten in : Hamburg, Londen, Parijs,
New-York, Rotterdam, enz...

185V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE