



Het VISSERIJBLAD



«Mijn leden zijn arduin, en mijn gelaat is hard... onbewogen», ook op de stoere zeeman, die als een trouw, onwankelbaar waker boven zijn volk uitsteekt en de kimme overschouwt, zouden we bovenstaande aanhaling uit F. Verknocke's gedicht kunnen toepassen. Mooier beeld van de zeewijding te Oostende, op 28 juni ll., konden we moeilijk vinden. Het monument der zeelieden, de vissersvrouwen en kinderen in de typische klederdrachten en de samengepropte menigte... er zindert atmosfeer door de lucht

(Foto Roland)

KLEINE AANKONDIGINGEN

* Te koop : 0.11, gebouwd in 1934, werf Hillebrandt, Motor Deutz 30 pk. Lengte 11,50 m. Gans vernieuwd deze winter. Z.w. A. Liebaertstraat 76.

2093V

WENST TE KOPEN :
EEN TWEEHANDS WINCH vr
GARNAALVAARTUIG

Offertes zenden aan «Hand in Hand» te Zeebrugge. 2077V

* Te koop : allerhande reddingtuig voor plezierboten, redding gordels en boeien, kurk, vlaggen ankers bellen alsook 2 scheepslaggen, als nieuw. Z. w. A. De Vos, Oesterbankstraat 18 Oostende.

7860N-2076V

* Gevraagd mede-eigenaar in vaartuig 300 PK. Gebeurlijk schipper of motorist. Zeer voordelige voorwaarden. Adres bur. blad onder nr 2060V.

* Aanbieding van een collectie nieuwe trawlnetten tegen voordelige prijzen. Brieven onder nr 2068V.

* Te koop : 1) Motorvissersvaartuig in hout gebouwd in 1942. 30 Br. T. Motor AWA 120 pk van 1942. Geschat 1.200.000 F. Verkoopprijs 600.000 F.

2050V

2) Motorvissersvaartuig in hout gebouwd in 1943, voorzien van een motor Deutz van 130 pk van 1956. Geschat 1.400.000 F. Te verkopen voor 750.000 F.

2051V

WENS TE KOPEN : 2 BAKBOORD-GALGEN voor garnalvaartuig. Offertes aan : Hand in Hand, Zeebrugge.

2084V

VISWINKEL

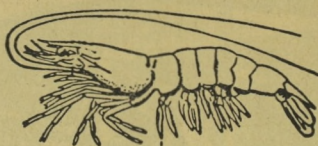
gelegen langs de kust
OVER TE LATEN

Gans modern geïnstalleerd en van materiaal voorzien.

Klanteel verzekerd.

Voor alle inlichtingen zich wenden bureel blad onder nr

2078V



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

Wegens sterfgeval
CAMION - HANOMAG
FRIGOWAGEN 1.100 kg
Uitstekende staat.
44.000 km.

ENIG AANBOD
met koelinstallatie.
Inlichtingen bureel blad.

2070V

Duitse firma in Chili, wil verkopen wegens uitscheiding van bedrijf :

4 MODERNE NIEUW GEBOUWDE VISSERSVAARTUIGEN, met of zonder materiaal. Uitgerust met dieptemeter, fishloupe en radio. Onderscheidelijk 300 HP, 240 HP, 240 HP en 150 HP, met Belgische winchen «Brusselle».

Geïnteresseerden kunnen schrijven aan «Visserijbedrijf», Casilla 1936, Valparaiso (Chili).

2083V

VOOR UW

MAZOUT

EEN ADRES

S.C.A.P.

OOSTENDE

Tel. 729.51

Zeer vlugge bediening

626W-2048V

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

CHANTIERS & ARMEMENT

SEGHERS

OOSTENDE

DEPOT RESERVEDELEN

A.B.C.

MOTOREN

ONDERHOUD DOOR GESPECIALISEERD PERSONEEL

WINSLOW

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

S.A.I.T.

SOCIETE ANONYME
INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

TOT UW DIENST

VOOR ALLE

RADIO TOESTELLEN

DECCA NAVIGATORS

VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD

meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE
21, H. Baelskaal
Tel. : 715.70

NIEUWPOORT
18, Hoogstraat
Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE
4, Wandelaarstr.
Tel. : 541.21

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.

De krisistoestand van de Belgische Zeevisserij

DE BETRACHTINGEN VAN DE REDERS EN DE HOGERE OVERHEID

Op het ogenblik dat deze regels verschijnen, zal het één maand geleden zijn dat de opvangregeling in al haar wel en wee tot stand kwam en vis van eerste kwaliteit beneden de 4 F niet meer aan de vishandel toevertrouwd werd. Dat dit in sommige omstandigheden niet altijd is uitgevallen zoals gewenst, valt te begrijpen. Sedertdien moesten er wijzigingen aangebracht worden. Zo stellen wij vast dat voor knorhaan, kleine roobaard en rode soldaten, de prijs gesteld werd op 150 F per ben in plaats van 200 F omdat praktisch gezien slechts 40 kg van die vis in een ben gaat. Anderzijds wordt thans een poging gedaan om butts op te vangen à 2 F en zal vanaf volgende week grote maakreel aan 3,50 F en kleine aan 2,50 F opgevangen worden.

Het groot nut van deze opvangregeling staat onbetwistbaar vast en het Comité van de Rederscentrale, alhoewel het met zeer veel moeilijkheden af te rekenen heeft, heeft hier heel zeker uitstekend werk verricht. Men schijnt echter bij de pakken niet te zullen blijven zitten er en wordt op krachtadige wijze voortgewerkt. Zo vernemen wij dat binnenkort ook de opvangregeling van haring, garnaal en deze van sprot voor de pinnen zal gebracht worden en dat in alle andere aangelegenheden samen wordt gewerkt om een volledig plan tot heropbeuring van de visserij tot stand te brengen.

Dat dit alles in geen 2 of 3 maanden zal verwezenlijkt kunnen worden, valt te begrijpen.

DE REGIE

Echter hebben wij deze week kunnen vernemen dat ook met de Regie van het Zeewezen getracht wordt tot een vergelijk te komen inzake de achterstallige betalingen van tijdens de oorlog verschuldigde premies. Gehoopt wordt dat de 8 à 10 miljoen welke men nog schuldig is, door Minister Seghers niet meer zullen geëist worden, in acht nemend dat door de rechtbank van Eerste Aanleg, in één

der gevallen een vonnis werd geveld waarbij de Staat, dus de Regie van het Zeewezen, afgewezen werd in haar eis tot betaling, omdat verjaring is ingetreden.

DE INVOER

Voor wat de invoer betreft, is het een feit, dat ernstige wantoestanden waren ontstaan, tegevolg van een gebrekkige controle van het Ministerie van Economische Zaken waardoor talrijke misbruiken en smokkelpartijen zijn ontstaan. De onlangs publiek gemaakte smokkelpartijen zullen niet zonder gevolg zijn gebleven. Naar het schijnt zullen de schuldigen door de Minister van Landbouw voor een bepaalde duur hun vergunning ontnomen worden. Dit is ten andere ten zeerste gerechtvaardigd, want niet alleen werd de visserij daardoor benadeeld, waar ook concurrerende die op eerlijke wijze hun belangen hebben verdedigd.

Wij menen te weten dat, voor wat de controle zelf betreft, deze op een scherpere manier zal geschieden en onder leiding van de controlediensten van het Ministerie van Landbouw zal gebracht worden. Het is te begrijpen, dat wanneer zulks gebeurt, dat ook hier een grote verbetering zal intreden daar het ons bekend is, dat deze controlediensten heel zeker niet gemakkelijk zijn en de ambtenaren ervan gewetensvol hun taak zullen volbrengen. Dit kan niet altijd gezegd worden van de diensten van Contingenten en Vergunningen en van Economische Zaken, waar men maar al te lichtzinnig talrijke misbruiken heeft geduld en zelfs in de hand gewerkt.

EEN HEFFINGSRECHT NOODZAKELIJK

Anderzijds om tot een werkelijke regeling te komen, is het volstrekt noodzakelijk, dat voor vis en garnaal uit bepaalde landen een heffingsrecht tot stand komt, met daarenboven het terug in voege brengen van de oorsprongsattes-

ten en deze bij de partner Nederland, daaraan streng de hand te houden, opdat ook hier geen Deense kabeljauw of andere vis, voor Hollandse, naar ons land zou uitgevoerd worden, hetgeen in het verleden wel meermaals is geschied, omdat de Nederlandse autoriteiten in deze aangelegenheid, niet zo zeer de faire partner zijn geweest maar wel de belangen van hun onderdanen, alleen hebben in 't oog gehouden.

DE SCHULDEN VAN DE VLOOT

Tenslotte wordt thans van rederszijde aan alle leveranciers een omzendbrief gezonden om hen te vragen de tegoeden welke zij in de visserij hebben aan de Rederscentrale bekend te maken om de bevoegde overheid de gelegenheid te geven de werkelijke kritische toestand waarin alle reders zich bevinden, te kennen. Aan alle leveranciers werd gevraagd niet per reder, maar de totale sommen welke zij tegoed hebben, deze week aan de Rederscentrale over te maken. Rekening houdend met de kredieten door de Bankinstellingen gegeven, alsook door de Nat. Mij voor Krediet aan de Nijverheid, zal men heel zeker in officiële kringen verbaasd staan kijken naar de kolossale sommen welke als schuld mogen aanzien worden van de visserij ten opzichte van de kredietgevende instellingen en honderden leveranciers. Eens dit bekend, zal beter kunnen overwogen worden welke maatregelen verder noodzakelijk zijn, om aan deze ziekelijke toestand te verhelpen.

ER WORDT GEWERKT

Dinsdag had een afvaardiging van de Rederscentrale een nieuw onderhoud, te Brussel, met de leiders van de Oera. Woensdagnamiddag werd te Oostende met de Schepen van de Vissershaven de kwestie van het lossen besproken en had te Zeebrugge een onderhoud plaats met dhr burgemeester Van Damme, om de krakende wagen van de opvangregeling te Zee-

brugge te trachten te verbeteren.

Vrijdag komt het Comité van de Invoer van Garnaal samen om de kwestie van de invoer van garnaal en heffingsrecht te bespreken, alsook het feit dat garnaal voor nijverheidsdoeleinden ingevoerd, niet mag onttrokken worden aan haar werkelijke bestemming.

Wat het krediet aan de Nijverheid betreft, vernemen we dat burgemeesters de Gheldere, Van Damme en Piers, respectievelijk van Heist, Brugge en Oostende, in deze aangelegenheid bij de Nat. Mij voor Krediet aan de Nijverheid, zeer actief zijn opgetreden en dat deze Maatschappij aan het Ministerie van Verkeerswezen voorstellen heeft gedaan opdat aan de toestand zoals deze thans bestaat, verholpen zou kunnen worden.

Men wacht echter de besluiten van het Ministerie van Verkeerswezen af vooraleer zich hieromtrent bepaald te kunnen uitspreken.

Zoals onze lezers kunnen vaststellen, is er in één maand tijd door de Rederscentrale héél zeker goed gepresteerd en kan niet gezegd worden, dat men bij de pakken is blijven zitten. De af te leggen weg is nog lang en zeer moeilijk. Men hoopt echter door maatregelen en rechtvaardig maar streng beleid, ditmaal tot een goed resultaat te komen, resultaat dat zich meer en meer zal doen voelen, naarmate de tijd vordert en de getroffen maatregelen het mogelijk maken betere prijzen en renderender uitbating te zien verwezenlijken. Wij hopen dat de Hogere Overheid het niet bij woorden, maar wel bij daden zal houden. Wij hebben de indruk dat Minister de Vleeshauwer, de ambtenaren van het departement van landbouw en van Verkeerswezen het heel zeker goed bedoelen. Maar het is niet zo gemakkelijk, in het kader van de bestaande lichtgelovig spreekt. Zijn wensen voor werkelijkheid nemen blijft gevaarlijk.

Alleen samenwerking en krachtig beleid van de reders, daarin gesteund door de regering, zal op de duur redding brengen.

Oostendse Vismijnecho's

GOEDKOPE IJSLANDVIS OP ZATERDAG

Was de totale aanvoer deze week zaterdag niet bijzonder groot, er was toch te veel v.s. op de markt en dan vooral IJslandvis. De 0.239 loste inderdaad ongeveer 600 bennen vis benevens een grote honderd bennen kreeftjes. Vooral kabeljauw vond weinig belangstelling zodanig dat de hoogste prijs slechts 290 F per ben beliep. Ook de andere ronde soorten werden zeer goedkoop verkocht en de opvangregeling moest dan ook meer dan eens tussenkomen. Ook kreeftjes waren n.et bijzonder duur, alhoewel toch een betere prijs werd betaald dan de vorige dagen.

Was de prijs dus zeer laag, ook de kwaliteit van de vangst kon beter zijn. De reis duurde inderdaad nogal lang en met een temperatuur zoals tegenwoordig is d.t. verre van bevorderlijk voor de vis die na meer dan 20 dagen verkocht wordt. Beter ware met een wat kleinere vangst enkele dagen eer te markten de betere prijs zou de kleinere hoeveelheid wel vergoeden. Spijtig genoeg zien de meeste reders dat nog niet in. Niet alleen de reder zou hier trouwens mee gebaat zijn, ook het visverbruik zou er beter bij varen. Niemand zal immers erg enthousiast zijn na een schotel half bedorven vis voor zijn neus gekregen te hebben; en dat de vis soms weinig beter is dan in voornoemde staat valt makkelijk te begrijpen als men ziet wat er soms op de markt gezet wordt door onze reders en dat vooral op de maandagen. Die dag zou de vis juist het meest vers moeten zijn aangezien er nog enkele dagen verlopen vooraleer de verbruiker het op zijn bord krijgt.

Al met al werd het zaterdag voor de 0.239 toch nog een renderende opbrengst aangezien nog 234.430 F kon besomd worden.

STEEDS GOEDE PRIJS VOOR TONG

De laatste weken en dat in tegenstelling met vroeger, is de zaterdag de beste verkoopdag voor tong dit op voorwaarde dat de aanvoer niet te groot is. Hiervoor zullen wel twee redens zijn, eerstens het begin van het seizoen waardoor de hotels op zaterdag en zondag wel wat tong kunnen gebruiken en vervolgens het feit dat men de laatste tijd inlicht dat er tongen en vis zullen op de markt zijn. Hierdoor kan de koper die 's zaterdags tong nodig heeft rustig tot die dag wachten om zijn gedeelte op te doen. Zodoende is zijn waar ook verser dan dat hij de woensdag moet kopen.

Voor de Z.745 was het dan ook een gunstige verkoopdag. Dit schip kwam van de Witte Bank met een vangst tong van ca 2000 kg. De prijzen schommelden van 34,50 F voor de kleine sortering naar 56 F voor de grootste soort die ook meest geschikt zijn om er filets van te maken voor de hotels en restaurants. Ook tarbot werd behoorlijk verkocht. De opbrengst van de «Strijd voor Christus» was dan ook renderend, 92.710 F.

MIDDELMATIGE PRIJS VOOR KREEFTJES

Alhoewel beide vangsten kreeftjes van de kreeftenput kwamen kreeg geen enkele ben meer dan 950 F. Het feit dat er meer dan

100 bennen IJslandse op de markt waren zal de prijs hier wel gedrukt hebben. De vangsten vis waren niet bijzonder groot, waardoor dan ook geen grote opbrengsten bereikt werden, want ook de hoeveelheid geloste kreeftjes was nogal beperkt. Platvis werd beter verkocht dan op de voorgaande zaterdagmarkt, terwijl de weinige kabeljauw die er was ook vlot van de hand ging. Toch slaagden de schepen er niet in een lonend cijfer te besommen, gezien de opbrengsten schommelden van 46.090 naar 61.650 F, respectievelijk voor de 0.154 en de Z.417.

MINDER KUSTVAARTUIGEN DE LAATSTE DAGEN

Waar vorige week zaterdag 11 kleine kustschepen hun vangst in de afslag brachten waren er deze week slechts vijf. Ook de vangsten zelf van die schepen waren veel kleiner dan de vorige dagen. Dank zij een goede tongprijs echter konden de meeste toch nog iets verdienen, met uitzondering misschien van de 0.45 die maar 1.090 F opbracht. De hoogste opbrengst was trouwens ook veel lager dan anders en beliep slechts 2.960 F dit voor de 0.46. Laten we hopen dat het spoedig opnieuw gaat verbeteren, zodanig dat nu met het goede seizoen voor deze schepen nog iets kan verdiend worden. Hoe meer visvaarders hoe minder garnaalvaarders, hoe minder garnaal hoe beter prijs.

ONGUNSTIGE MAANDAGMARKT

Niettegenstaande de aanvoer veel kleiner was dan verleden week op de maandagmarkt waren de prijzen weinig beter. Alleen enkele sorteringen tong werden beter verkocht. Bijna alle andere soorten waren goedkoop. IJslandvis vooral was zeer goedkoop. Kabeljauw kreeg nooit 500 F per ben en werd meestal beneden de 400 F verkocht. Gulden waren nog goedkoper. Schelvis die nochtans de laatste weken erg schaars waren, kregen als beste noteringen nauwelijks 750 F. Beide voornoemde soorten waren dan nog van de duurste zodat de rest zeker niet veel voorhanden was.

Benevens IJslandvis bestond de aanvoer grotendeels uit West-varieteiten, als rog, haai, zeehond, wijting en posten. Ook voor deze soorten werd geen hoge prijs betaald. Alleen keilrog bracht nog wat op, deze soort was echter niet veel voorhanden. Platvis kreeg de gewone prijs van de laatste weken, welke schommelde rond de 10-11 frank. Over het algemeen dus een erg ongunstig begin waarin de opvangregeling een nogal grote hoeveelheid vis opkocht.

RENDERENDE UITSLAGEN VOOR DE IJSLANDERS

Was de prijs voor IJslandvis dus zeer laag, de twee vangsten die vandaag verkocht werden waren gelukkig nogal omvangrijk. Weliswaar werd ook voor kreeftjes niet veel betaald (350 à 550 F per ben), maar toch werden uiteindelijk lonende resultaten geboekt door de 0.124 en de 0.217. IJslandvis moest in verhouding tot de andere soorten niet zoveel worden opgevangen. Alleen wilde schullen, mieten, kleine

schaat werden ingehouden. De 0.217 van reder K. L. Verleene boekte het hoogste cijfer 309.900 F, terwijl voor de 0.124 een bedrag van 284.955 F werd geboekt.

TONGEN GOEDKOPER DAN ZATERDAG

Alhoewel de tongenaanvoer op deze maandagmarkt niet zeer groot was en nauwelijks 8.000 kg bedroeg werden toch lagere prijzen betaald dan zaterdag. Kleine tongen waren meest op de markt en kregen bijgevolg de laagste prijzen. Voor-kleine tong was iets duurder dan zaterdag. De bijvangsten waren nogal klein en bestonden uit tarbot en platvis. De vangsten van de twee Witte Bankers waren nogal klein zodat alleen de 0.279 een renderende opbrengst kon boeken: 89.570 F. Deze van de 0.165 was veel kleiner en na een lange reis werd slechts 62.440 F besomd. Dit schip is zeker een der minste van de vloot en kan er sedert geruime tijd maar niet toe komen eens een lonende uitslag te bereiken. De vangst door de N.715 van de oost aangebracht was erg klein, zodat ook dit schip er niet in gelukte een renderende reis te maken aangezien er slechts 31.320 F kon worden besomd.

WEST- EN KANAALVIS EVENEENS GOEDKOOP

Voor al van de West was de aanvoer vandaag zeer groot. Tien schepen verkochten van deze visgrond hun vangst, hetgeen nogal veel is voor een maandagmarkt in deze tijd van het jaar. De vangsten waren allemaal nogal omvangrijk en bestonden vooral uit rogsoorten, haaien, wijting en zeehond. Veel wijting, katrog, haai en zand-schullen werden door de opvangregeling ingekocht zodat het wel geen dure dag zal geweest zijn. Dank hieraan werd nochtans geen enkele soort beneden de 150 F per ben verkocht, hetgeen anders voor de meeste kleine vis wel het geval zou geweest zijn. De tongenvangsten van deze visgrond waren meestal gering, behalve voor de Z.432 en de Z.560 welke dan ook de beste twee uitslagen boekten. De opbrengsten varieerden voor deze categorie van 30.430 naar 74.560 F, achtereenvolgens voor de 0.349 en de Z.560.

Van het Kanaal werden vandaag 2 vangsten verkocht. Kreeftjes waren goedkoop, evenals de meeste vissoorten. Alleen schelvis was duur. Door de omvang van de vangsten werden toch nog redelijke cijfers bereikt, vooral door de Z.543 de beste Kanaalvisser van de laatste tijden samen met de 0.160. De Z.543 besomde 117.320 F. De 0.265 moest het met heel wat minder doen en bracht 84.790 F op.

SCHAARS BEVOORRADE DINSDAGMARKT

Slechts twaalf schepen kwamen vandaag hun vangst verkopen, waarvan zes van de West. De aanvoer was dan ook nog kleiner dan op de maandagmarkt. IJslandvis werd even goedkoop verkocht als gisteren. Ook kreeftjes kregen geen hoge prijzen. Schelvis was weer erg schaars. Roggen waren in voldoende hoeveelheid voorhanden waardoor deze soort even

goedkoop bleef als de vorige dag. Tongen waren nog schaarser dan gisteren en kregen iets hogere prijzen. Ook tarbot was duurder. Witte kabeljauw werd vlot verkocht. Kleine vis vond weinig belangstelling. Enkele lonende opbrengsten vooral van IJsland en de Noordzee.

MOOIE VANGST VAN DE NOORDZEE

De 0.94 was vandaag het enige schip dat van de Noordzee een vangst witte kabeljauw kwam verkopen. Waar gisteren geen Noordzeevis op de markt was, werden vandaag goede prijzen betaald waarbij kabeljauw tot 850 F per ben kreeg. Ook de andere ronde soorten werden goed verkocht, zodanig dat voor een vangst van ca 240 bennen vis een opbrengst werd bereikt van 152.895 F wat neerkomt op ongeveer 640 F per ben. Schelvis werd duur afgezet, wijting kon daarentegen geen kopers vinden en moest worden opgevangen.

Ook de IJslander lukte een renderende opbrengst dit dank zij een nog grote vangst van circa 650 bennen vis en 6.500 kg kreeftjes. Deze kreeftjes waren verder goedkoop, terwijl ook kabeljauw aan lage prijzen werd verkocht. In elk geval heeft Odra al zijn deel van de vis moeten opkopen, vooral en bijna uitsluitend kleine vis. De opbrengst van de 0.285 : 294.885 F.

WEST- EN KANAALVIS WEINIG IN TREK

Van de Kanaalsoorten werden alleen schelvis, schaat, staart en tong duur verkocht. Er waren immers geen Witte Bankers op de markt zodat tongen erg weinig op de markt waren. Roggen van het Kanaal en van de West kregen aanvankelijk een betere prijs dan maandag. Naderhand gingen de prijzen echter dalen tot op hetzelfde peil van deze eerste verkoopdag. De vangsten waren voor de meeste schepen nogal omvangrijk zodat de meeste opbrengsten nog bevredigend waren. Van het Kanaal boekte de 0.342 de hoogste uitslag : 117.870 F. Van de Westschepen was het de 0.185 die het beste resultaat verwezenlijkte : 60.390 F. Een niet zeer grote vangst werd door de 0.152 van de Oost binnengebracht. Tongen kregen een goede prijs, platvis kreeg dezelfde middelmatige prijs van de openingsmarkt. De opbrengst bedroeg 45.770 F wat zeker niet te veel is. Ook de enige Kreeftenputter op de markt, de Z.539, moest zacht met weinig tevreden stellen en besomde 61.220 F.

MEER GARNAAL DAN VERLEDEN WEEK

Er werden deze week juist geteld 19 vangsten meer verkocht dan verleden week. De vangsten zelf waren iets groter zodat de aanvoer tenslotte iets meer dan 1.000 kg groter was. De prijs was echter lager en daalde van 48,65 naar 45,79 F hetgeen de opbrengst per schip met enkele franks deed dalen (1.836 à 1.827). De uitslagen waren dus nog wel lonend en de prijs renderend. Er werden immers 6.446 kg in de garnaalmijn verkocht. Niet dat dit zo'n groot cijfer is, vooral in deze tijd van het jaar, integendeel. Ook het aantal vangsten is niet zeer groot en bedroeg deze week maar 162; nochtans kon regelmatig worden uitgevaren.

Het garnaalfeest te Oostduinkerke

Op zaterdag 4 en zondag 5 juli 1959, worden te Oostduinkerke voor de 10de maal de bekende garnaalfeesten georganiseerd. Ter gelegenheid van dit tweede lustrum, zal een extra-krachtinspanning geleverd worden om aan deze feesten een bijzondere luister bij te zetten. Verschillende nieuwe wagens zullen aan de grote folkloristische visserijstoet deelnemen.

Het Ministerie van Verkeerswezen, Dienst Propaganda voor Visverbruik, heeft zijn speciale medewerking toegezegd, voor het organiseren van een gastronomische wedstrijd in speciale garnaalgerechten, waaraan een twaalfal restaurants van Oostduinkerke zullen deelnemen. Tijdens de wedstrijd in het garnaalvissen op zaterdag 4 juli, te 17 uur, zal een amfibie-wagen de vissers te paard in zee vergezellen, ten einde het fotograferen te vergemakkelijken.

GASTRONOMISCHE WEDSTRIJD

Zoals gemeld zal naar aanleiding van het a.s. garnaalfeest van 5 juli te Oostduinkerke een gastronomische wedstrijd in garnaalgerechten worden ingericht, met medewerking van het nationaal propagandakomitee voor Visverbruik.

Naar wij vernemen zal de jury van deze wedstrijd samengesteld zijn uit tal van vooraanstaande personen uit de gastronomische visserijwereld; de heren Gaston Clement, Belgische prévost; dhr Devos, eredirekteur zeevezen; R. Depuydt, groot-officier gastronomie; Drogmans, professor aan de hoteliersschool te Luik; Stradiot, direktor van het Zeewezen te Oostende, verder afgevaardigden van de Prosper Montagnéclub en de Hoteliersschool te Koksijde.

Zestien plaatselijke hotels en restaurants zegden hun medewerking

toe. In elk der spijshuizen zal een schotel voor vier personen worden opgediend welke door elk van de tien juryleden zal geproefd worden. 20 punten zullen toegekend worden voor de presentatie en 30 voor de degustatie.

Zonder twijfel zal deze wedstrijd, waarvoor sommige juryleden in typische kledij zullen optreden, een attractie te meer zijn voor het reeds zo vermaarde garnaalfeest

Hieronder volgt het programma :

Zaterdag 4 juli.

Te 17 uur : Prijskamp in het Garnaalvissen voor de Vissers te paard. Prijskamp in het Garnaalvissen voor kinderen.

Te 20.30 uur op het Marie-Joséplein : Koken en Verkopen van de Verse Garnalen.

Te 21 uur in het «Grand Hôtel» : Groot Bal en Verkiezing van «Mieke Garnaal 19559».

Zondag 5 juli.

In de voormiddag : Wandelkoncerten.

In de Hotels en Restaurants : Gastronomische Wedstrijd (Garnaalgerechten), ingericht met de medewerking van de «Propaganda Vereniging voor het Visverbruik.

In de namiddag : GROTE FOLKLORISTISCHE VISSERSSTOET.

's Avonds : Astridplein: Neptunus-Openluchtfeest.

Folkloristische Volksdansen door: De Gillis der Zee — De Heiste Klakkertjes — De Oud-IJslanvaarders — De Garnaaltjes — De Verenigde Vismijnvrienden — Het Loze Vissertje — Havenkwartier Blankenberge — enz.

DE GANSE DAG : Prijskamp in Regionale Klederdracht — Fotowedstrijd — Etalagewedstrijd.

En nog veel andere verrassingen en feestelijkheden meer.

Schadegevallen

— Tengevolge van een barst in de watermantel ontstond er motordefekt aan boord van de Z.476 van schipper André Vantorre. Het vaartuig werd door de Z.409 schipper Leopold Savels naar de thuishaven opgesleept.

— Door een barst in de kop van de eerste zuiger van de Z.480 schipper Robert Popelier is er motordefekt ontstaan, zodat het vaartuig diende opgesleept te worden naar thuishaven door de Z.520 schipper eigenaar Alberic Vantorre.

— Terwijl de Z.435 schipper Eugene Savels ter visvangst was, sloeg de kor vast aan een onbekend onder water zittend voorwerp. Tijdens pogingen om het net in te winden werd de bakboordvoorgalg geplóoid.

— Aan boord van de Z.460 schipper Francois Wenten is de voeg van de luchtketel gesprongen waardoor een defekt aan de motor ontstond. Het schip werd op sleeptouw genomen door de Z.544 van schipper Albert Verbeke.

— Ter visvangst sloeg de kor opeens vast van de Z.456 schipper

André Depaep waardoor het roer gebroken werd, op eigen kracht en met behulp van het noodroer werd de thuishaven aangedaan. — Z.

Opgesleept

De O.165 vissende op de Witte Bank moest met een warmloper door de N.715 naar Oostende opgesleept worden.

Tewaterlating van de O.317

Op zaterdag 4 juli 1959 wordt te 12 uur op de werf Béliard Crighton en Co overgegaan tot de tewaterlating van de O.317 «Belgian Lady» voor rekening van de N.V. Noordvisserij te Oostende.

Mevrouw Jean Cardinael zal het meterschap van het schip aanvaarden.

Wij komen hierop terug in ons volgend nummer.

Oproep aan de schuldeisers van de Visserij

Door de rederscentrale werd aan alle leveranciers welke geld tegoed hebben van de reders, een omzendbrief gezonden, hen verzoekend het totaal bedrag te willen opgeven welke zij van hun leveringen of herstellingen tegoed hebben.

Niet het cijfer per reder of per schip dient gegeven, maar het totaal bedrag, zonder te melden welk schip of reder hen dit schuldig is, dit om alle indiskretie te vermijden.

De bedoeling van deze aktie is de regering de noodtoestand te bewijzen waarin de visserij zich bevindt en de middelen te beramen om zo spoedig mogelijk redding te brengen.

Wij doen een oproep aan alle leveranciers tot welk bedrijf zij ook behoren, deze cijfers binnen de acht dagen te willen opgeven.

Zij die per vergetelheid geen brief ontvangen hebben, worden verzocht dit bericht als een uitnodiging te willen aanzien en het totaal cijfer van hun tegoed te willen opgeven met de naam van hun firma aan de Rederscentrale, Haringhalde, Vismijn, Oostende.

Dit bericht geldt alle leveranciers van Binnen- en Buitenland.

Voor de Rederscentrale.
De beheerder-direkteur,

P. VANDENBERGHE.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Twee vonnissen

NOG STEEDS DE O.166

BRAND AAN BOORD VAN DE Z.431

VERGAAN VAN DE N.719

DE BRAND AAN BOORD VAN DE Z.431

De rijkskommissaris sprak daarop zijn requisitoire uit in zake de brand aan boord van Z.431 op 11 september 1958. Hij is van oordeel dat geen beroepsfouten kunnen weerhouden ten laste van schipper Devos maar dringt aan opdat de bemanningen beter zouden voorgelicht worden betreffende het gebruik van blusapparaten.

Daarna vangt de raad nog het onderzoek aan inzake het vergaan van N.719 «Mijn Gedacht» op 26 februari 1959. Dit schip was op sprotvisserij toen de schipper Blondeel Marcel plots een zware schok gevoelde. Het scheepje begon onmiddellijk veel water te maken en zonk een kwartier nadien. Er waren gelukkig geen slachtoffers te betreuren, want de N.702 kon radiografisch opgeroepen en kwam tijdig ter plaatse om de schipper en zijn zoon aan boord te nemen.

Schipper Devos verklaart geen oorzaak te kunnen opgeven voor het vergaan van zijn vaartuig. Waarschijnlijk is de N.719 op een zwaar drijvend voorwerp gestoten. Volgens de raad bestaat de mogelijkheid dat de schroefasbus is gesprongen.

PRIJSUITDELING STEDELIJKE VISSERISCHOLE

Heden zaterdagmiddag heeft in de gemeenteraadszaal van het stadhuis van Oostende, te 16 uur, de plechtige prijsuitdeling plaats aan de leerlingen welke hun diploma behaalden.

TWEE VONNISSEN

Aan boord van de O.230 «Don Bosco» had zich tweemaal een lek voorgedaan. Deze twee gevallen, daterende van 9 februari en 17 april 1959 werden thans afzonderlijk gevonnisd. De konklusie van de raad was dat in het eerste geval schipper Vandewalle geen beroepsfouten kunnen ten laste gelegd.

In het tweede geval kwam de raad tot dezelfde bevindingen en stelde schipper J. Geselle en zijn bemanning buiten zaak.

LEKSLAAN VAN O.166

In juli 1958 werd verschillende malen vastgesteld dat water in de O.166 drong. De rijkskommissaris riep thans nog twee getuigen op : Dhelft Fernand en Vercnokke ten einde de verantwoordelijkheid van schipper Wouters nader te kunnen bepalen en zich een beter inzicht te geven in de omstandigheden waarin gepoogd werd de defekte lenspomp te herstellen en het lek te dichten.

Matroos Dhelft herhaalt vroegere verklaringen die bezwarend zijn voor de betrokken schipper. Daarna wordt nog de schipper ondervraagd. Tenslotte blijkt wel vast te staan dat de schipper te groot risico heeft genomen en ten onrechte in zee is gegaan met een schip dat bestendig water m'ek en met een pomp die evenmin betrouwbaar was. Het onderzoek zal op onbepaalde datum nog worden voortgezet met het verhoor van getuige Vercnokke.

De invloed der coöperatieven op de Zweedse visserij

Gedurende het jaar 1958 hebben de zweedse vissers — zowel in binnen- als buitenland — 223.000 ton vis aan wal gezet, niet medegerekend een 20.000 ton die geleverd werden aan vismeel- en olie-fabrieken. Dit is een buitengewoon belangrijke produktie voor een land lijk Zweden, waar de vissers er een zeer sterke organisatie hebben uitgebouwd.

Vooreerst is de overgrote meerderheid der vlooteenheden eigendom der vissers zelf. Soms is de reder alleen-eigenaar, doch meestal deelt hij zijn eigendomsrecht met 3 of 4 bemanningsleden. De reder en de bemanningsleden hebben elk evenveel aandeel in de opbrengst die geboekt wordt. Voor de beslissingen die van overwegend belang zijn, zoals bijvoorbeeld voor de op te zoeken visgronden, heeft ieder bemanningslid evenveel stemrecht als de reder zelf. Als vergoeding der eksploïtatie kosten en van het geïnvesteerde kapitaal ontvangt de reder, of de reder en zijn mede-eigenaars, een vooraf bepaald aandeel in de opbrengst der visserij. Reder, schipper en bemanningsleden beslissen onderling gedurende hoeveel tijd zij aan een ziek of gekwetst bemanningslid zijn aandeel in de opbrengst blijven uitbetalen en samen beslissen zij over de aard en de hoeveelheid der voorraden die aan boord dienen genomen en steeds bij coöperatieven aangekocht worden.

Tussen alle eigenaars en bemanningsleden bestaan dergelijke akkoorden, doch deze zijn eerst aan de beroepsvereniging ter goedkeuring voorgelegd. De beroepsvereniging is er zéér sterk, vooral deze der westkust, en werd reeds in 1930 gesticht. Zij telt thans ongeveer vijftig afdelingen in de diverse havens en groepeert minstens 7.000 leden. Op alle verkopen, zo in Zweden als in 't buitenland, wordt een afhouding van 2 % geheven om de kas van de vereniging te spijzen. Eénmaal per jaar worden de vissers in algemeen kongres bijeengeroepen.

DE COÖPERATIEVE

De S.V.C. (Vereniging der Zweedse West-kustvissers) besteedde van in den beginne reeds een bijzondere aandacht aan de economische problemen, die op dit ogenblik de visserij teisterden. De tegenwerking der privaatsystemen was taai en sterk, en gedurende jaren bleek de vereniging een dood-geboren kind, doch in 1938 kwam zij in nauwer contact met de Zweedse Coöperatieve Beweging en samen schiepen zij de ZWEDSE VIS-COÖPERATIEVE, vooral gelast met de verkoop van de opbrengsten. Van toen af begon een gestadige groei zich te ontwikkelen en op dit ogenblik is deze coöperatieve niet alleen in binnenland de grootste vis-verkoper, maar tevens de machtigste uitvoerder naar buitenland.

Zij vervult nu ook de rol van aankoop-coöperatieve voor brandstoffen, uitrusting, machines, mondvoorraad, enz...

Enorm is het aantal kleinere verenigingen en privé-organismen dat intussen samenwerking met de coöperatieve zocht, of er door opgesloopt werd.

MINIMUM PRIJZEN

Gedurende de oorlog kenden ook de Zweden de ravitailleringsdiensten, doch na de oorlog bleek er dat de moeilijkheden voor wat de verkoop betreft alras zouden herbeginnen. Daarom werd onmiddellijk een organisme in 't leven geroepen dat tot taak kreeg zich meer bepaald te bekommeren om het probleem der over-produktie. Deze organisatie stelt de prijzen der belangrijkste vissoorten vast en zo de vissers bij de verkoop het minimum niet kunnen behalen koopt zij zelf de vis in. Hiertoe stelde het ministerie van landbouw een speciaal fonds ter beschikking en werd een takse van 5 % geheven op de verkoop door groot-handelaars.

De in-gekochte vis wordt naar diverse bestemmingen geleid, zoals daar zijn: uitvoer naar buitenland, zouten, inmaken, conserven, vismeel en olie-fabrikanten.

Vroeger werd de haring gezouten in privé-bedrijven, doch in 1947 besloten de vissers hun eigen onderneming te stichten en kochten een der grootste haring-zouterijen van het land op. Zodoende kwamen zij ertoe met minder kosten een groter prijs te krijgen van de fabrieken. Hun eigen fabriek is nu zelfs in staat alle overproduktie zelf te verwerken.

COMMERCIELE ONTWIKKELING

In 1955 werd de maatschappij van de West-kustvissers gesticht, met als doel een «pool» te vormen voor bepaalde vissoorten die alle omvormings-industrieën, en meer bepaald dezer der diepgevroren visfilets, tot groter ontwikkeling zou opdrijven. De nieuwe maatschappij kreeg opdracht een centraal dépot voor de vis-verwerkingsindustrieën, een diep-vriesindustrie, opslagplaatsen en burelen voor de diverse visserij-organisaties te stichten.

Zij nam tevens aandelen in een vismeel-nijverheid, alleen met het doel op de hoogte te blijven van de werkelijke commerciële waarde der vis-afvalfen en over-produkten. In het comité voor visverbruik, waar de vissers even sterk vertegenwoordigd zijn als de nijveraars en handelaars, werd actief propaganda gemaakt ten einde het visverbruik in het binnenland te verhogen.

Moeten we er nog aan toe voegen dat deze coöperatieve maatschappijen ook aandelen hebben in ijsfabrieken en hun eigen vak- en berichtenbladen uitgeven?

Wij hopen hiermede een bondig overzicht te hebben gegeven van de werking der Zweedse coöperatieven en de resultaten hierdoor bereikt.

V.

Veel vis beneden de minimummaat aangevoerd

STRENGER OPTREDEN NOODZAKELIJK

Tot op heden is de maritieme overheid, en dit vooral te Oostende niet of zelden opgetreden tegen de vissers welke vis beneden de officiële toegelaten maat, binnenbrachten.

Het is werkelijk wraakroepend te moeten vaststellen hoe vooral te Oostende de kustvissers veel beneden vis beneden de maat aanvoeren en ze openlijk op de kaai of in de vismijn tussen 12 en 13 uur verkopen, zonder dat de Maritieme Overheden of de stadsbeambten der Vismijn, die zulks vaststellen hen hierop opmerkzaam maken en ze desnoods in overtreding nemen.

De wet op de ondermaatse vis laat niet toe deze vis te verkopen.

Het is onze plicht, hoe onaangenaam het ook moge klinken, deze wet zo streng mogelijk te zien toepassen, IN HET BELANG VAN ONZE VISSERS ZELF, waarvan er sommigen, wanneer ze hierop attent gemaakt worden, durven beweren, dat we tegen hun belangen zijn. Niets is minder waar dan dat en

als men niet verder wil zien dan zijn neus lang is, dan is het de plicht van de Hogere Overheid om op te treden. We kunnen dan ook niet aanvaarden dat in de Vismijn van Oostende vis beneden de maat verkocht wordt, evenmin als deze aangevoerd in het Montgommery-dok, dat openlijk op de kaai verkocht wordt.

Vrijdag is het Waterschoutsambt voor de eerste maal te Oostende opgetreden en heeft een visser die reeds verscheidene malen gewaarschuwd was, in overtreding genomen. We kunnen dit optreden slechts goedkeuren en de betrokken visser een laatste maal aanraden dergelijke praktijken achterwege te laten. Ook zouden de Vismeelfabrieken niet mogen overgaan tot de aankoop van dergelijke vis zoals het de vorige week in de vismijn gebeurd is. Wij hopen dat dit zal volstaan en dat verdergaande maatregelen niet in toepassing zullen moeten gebracht worden om hen, die het niet willen laten, het te doen voelen.

**Reder,
is een mensenleven geld waard ?
Koop een**

ELLIOT-vlot

**NIET
de goedkoopste,
maar :**

**DEGELIJKHEID
ZEKERHEID
KWALITEIT
SERVICE**

bij Uw Coöperatieve :

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

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

Telefoon 729.51

MET HET NEDERLANDS HARINGSEIZOEN IN HET VOORUITZICHT...

Verbeterde atoomnetten voor haring- en sprotvisserij

Dokter Schärfe van het Netten- en Visserijmateriaalonderzoekingsinstituut te Hamburg, welke thans verbonden is aan de F.A.O. heeft een verbeterd type van atoomnet op punt gezet waarmee met één boot groter haring- en sprotvangsten kunnen gemaakt worden.

Het net is uit nylon gemaakt, heeft een groter opening, speciale borden en een dieptemeter vastgemaakt aan de bovenpees waarmee voortdurend de diepte gemeten wordt en vis opgespoord.

De proeven geschieden vorig jaar in december aan boord van een typisch Duitse kotter. Dergelijke vaartuigen zijn ongeveer 24 m lang en hebben een motor van 150 pk. Gewoonlijk vissen de kotters paarsgewijze met het atoomnet. Er bestaat echter in Duitsland wel een primitief atoomnet, waarbij de gewone visplanken gebruikt worden die op de gewenste diepte gehouden worden door ze aan grote vloten vast te maken.

De proeven werden gedaan met het doel tot een verbetering te komen van dit één-vaartuig-atoomnet.

Het grootste vraagstuk was om het net op de vereiste diepte te houden om vis te vangen en het net bovendien zodanig te controleren dat het snel kan hoger of lager vissen, al naargelang de behoeften.

Hoe korter de sleeplijn en hoe groter de snelheid, des te hoger vist het net. Doch dit is slechts in beperkte schaal van toepassing op de éénbootsatoomnetten. Bij dergelijke vismethode moet men de hoogte van het net regelen door middel van het al of niet inkorten van de oplangers tussen visplanken en vlotters.

Het is bovendien noodzakelijk, teneinde het net voortdurend te kunnen regelen op de diepte waarop de vis zwemt, dat men op ieder ogenblik nauwkeurig weet hoe diep het net vist.

Het idee dat gebruikt werd in de nieuwe methode is niet nieuw: er wordt een triller van een dieptemeter aangebracht aan het net, welke verbonden is, door middel van een kabel, aan de dieptemeter die aan boord staat. Deze triller geeft belangrijke aanwijzingen: de diepte van het net, de afstand van bovenpees tot buikpees, de vis die zowel voor de netopening als onder het net door zwemt, en de zeebodem.

Dit laat de visser toe de diepte van het net te kennen, na te gaan of zijn tuig wel goed uitstaat en zien of de vis die onder het schip doorzwemt wel degelijk in het net terecht komt. Met een weinig ervaring zal het de schipper niet moeilijk zijn te schatten hoe groot de vangst op ieder ogenblik is en tijdig het net binnen te halen.

Deze voordelen zijn het heel zeker wel waard om een bijkomende speciale kabel aan het vistuig te hechten.

Het net waar de proeven mede gedaan werden had een opening van 8 tot 10 meters, en gestroomlijnde visplanken, speciaal ontworpen door een specialist uit Hamburg. Deze speciale planken geven een groot spreidingsvermogen bij een lagere snelheid, vergeleken met de gewone visplanken.

De sleepkabel is vastgemaakt boven het midden van de visplank en geeft aldus een binnenwaartse trekkracht welke verschilt volgens de sleepsnelheid. Als gevolg hiervan heeft de verandering van snelheid van het slepen een belangrijke invloed op de diepte waarop het net vist. De schipper hoeft bij gevolg enkel naar zijn motor te kijken om de diepte van het net te regelen.

Aldus kan de schipper zijn net richten naar de vis die in de omgeving van zijn schip zwemt, dit was tot nu toe altijd een operatie in het blinde.

Het toestel is niet moeilijk om behandelen, sinds de proeven aan boord van zijn schip gedaan werden, heeft hij met uitstekend gevolg de visserij op haring en sprot kunnen uitoefenen met dit toestel en dit op eigen houtje. Het was hem aldus mogelijk minstens evenveel te vangen, en op bepaalde visserijen zelfs meer, dan de gewone paarvisser met atoomnetten. Ook Duitse diepzeereederijen interesseren zich thans aan dit type net, vooral voor de vaartuigen van 600 tot 800 pk die niet geschikt zijn voor de verafgelegen visgronden zoals Groenland, Labrador, en Newfoundland.

Als gevolg op de buitengewoon gunstige uitslagen van dit eenbootsatoomnet werd dit soort net ook beproefd — na de kotters — op groter vaartuigen. Een stoomboot van 600 pk werd met dit doel uitgerust om in de noordelijke noordzee op visvangst te gaan. Dit gebeurde in februari 1959. Een zeer groot en licht nylonnet met een openinghoogte van 12 tot 14 m werd hiervoor gebruikt. Dezelfde dieptemetertriller, op dezelfde manier opgesteld werd hierbij gebruikt. Er was evenwel een bijkomende automatische elektrische lier van doen om de meer dan 400 vadem lange elektrische kabel, welke nodig is om op 110 vadem diepte te vissen, in te halen en uit te zetten.

Ook hier bleek dat dit systeem uitermate geschikt was voor groter vaartuigen en rijke ervaring werd opgedaan voor verdere opzoekingen. Trekken van 3.500 kg haring en meer werden gedaan, deze vangsten waren betrekkelijk goed gezien de haringscholen op dit ogenblik zeer uiteen en verspreid lagen.

Tijdens deze proeven beproefde men tevens een belangrijke nieuwheid, nl. een triller die afwisselend opwaarts (naar het zeeoppervlak toe) en benedenwaarts (naar de bodem toe) aantekeningen gaf. Alzo had de schipper nog een veel beter overzicht over de werkelijke diepte waarop zijn net vist. Onregelmatigheden van het bodemprofiel kunnen het valse vermoeden doen ontstaan dat het net dieper of hoger gaat vissen. Krijgen men regelmatig de afstand van de bovenpees tot de oppervlakte van het water af te lezen, dan weet men zeker of het net voortdurend op dezelfde hoogte blijft vissen.

Dit is natuurlijk niet alles, hoewel toch een belangrijke stap verder in de richting van een verbeterde techniek van het vissen op haring en sprot.

«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)

DE VISSERIJ IN NEDERLAND

Naar we regelmatig kunnen vaststellen, blijft de Hogere Overheid bij monde van het Produktschap voor Vis en Visprodukten niet bij de pakken zitten, waar het gaat om de sanering van de Nederlandse visserij.

Zo moeten de viskonservenfabrieken voor 1959 aan verschillende eisen voldoen, wil men mogen werken.

Volgens een tot 2 juli van kracht zijnde verordening, zijn uitsluitend gerechtigd tot het aankopen van vis op de afslagen, de erkende groothandelaren, de viskonservenfabrikanten, rokeraars en inleggers alsmede de be- of verwerkers van vis tot vismeel.

Thans stelt zich de vraag of voortaan ook de kleinhandel op de visafslag zou mogen kopen.

De reders wensen thans ook in coöperatieve vorm tot de aankoop op de afslag toegelaten te worden, evenals de kleinhandel.

Van rederszijde wordt hiertegenfe opgekomen, gezien de grote kapitalen in de vloot belegd.

Ook de verordening inzake de opvangregeling van verse vis zal na 8 juli van kracht blijven.

De vraag naar vis is in het algemeen inelastisch, terwijl de markt voor de aangevoerde vis, welke reeds aan seizoenschommelingen onderhevig is, op lange termijn gezien meer instabiel is, indien zij aan zichzelf wordt overgelaten.

Maatregelen in het belang van een rendabele bedrijfsuitoefening zouden evenwel worden doorkruist en hun betekenis verliezen, indien door willekeurige vergroting van de produktiekapaciteit steeds opnieuw

een wanverhouding zou worden geschapen tussen vraag en aanbod.

In het verleden, werden de regelingen m.b.t. het aanvoeren van de verschillende vissoorten getroffen door het voormalige Bedrijfschap. Deze oude verordeningen en besluiten blijven echter slechts tot uiterlijk 1 juli 1959 van kracht. Voorts moet er op worden gewezen, dat in de aanvoerregeringen, welke tot nu toe hebben gegolden, en in de richtlijnen, welke bij de toepassing daarvan werden gevolgd, tevens sprake was van het regelen van de vestiging, uitbreiding of stillegging van bedrijven. Immers voor het verkrijgen van een vergunning speelden ook de persoonlijke kwaliteiten van de aanvrager een rol.

Aan het Produktschap is echter krachtens de Instellingswet niet overgelaten de regeling van vestiging, uitbreiding en stillegging van ondernemingen. Het stellen van eisen aan de persoon van aanvrager is dus niet mogelijk. Doch noodzakelijk blijft de bevoegdheid om, gelet op de omstandigheden, die zich ten aanzien van de aanvoer en afzet van bepaalde vissoorten voordoen, de aanvoer van deze vissoorten aan een vergunning te binden en aldus deze aanvoer te regelen.

Voor het voeren van een doelmatig aanvoerbeleid kan de bevoegdheid, om in bepaalde situaties in te grijpen, niet worden gemist.

In het ontwerp is uitgegaan van de bevoegdheid om de aanvoer aan een vergunning te binden, teneinde aldus de aanvoer van vis in Nederland zo juist mogelijk te kunnen aanpassen aan de afzetmogelijkheden van visserijprodukten.

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

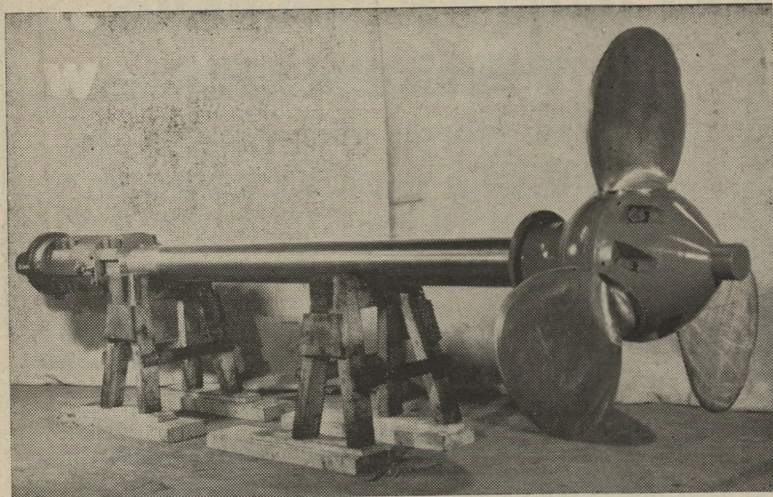
Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

SEFFLE Verstelbare Schroeven



Een schroef moet een goed resultaat geven wat de snelheid betreft, maar ook voor het korren. De beste schroef voor snelheid is echter niet de beste voor het korren. Een gewone schroef laat U dus nooit toe voor beide de gunstigste resultaten te geven. Een Seffle verstelbare schroef daarentegen geeft het maximum rendement onder alle omstandigheden. Vraagt eens inlichtingen bij MARINE MOTORS, Verbindingsdok, Antwerpen, tel. (03) 31.19.60.

Oostende

Marktoverzicht

Er werd in de afgelopen week veel minder vis aangevoerd dan de voorgaande week. Vooral ronde vissoorten waren veel minder op de markt. Ook tongen kwamen in veel kleinere hoeveelheden in de afslag. IJslandvis werd door meer schepen maar in veel kleinere hoeveelheden op de markt gezet. Daarentegen werd er veel meer West-vis binnengebracht en dit op de drie dagen van de week. Ook Kanaalvis was meer voorhanden. Door de IJslanders werden meer kreeftjes op de markt gezet, zodat uiteindelijk ook de kreeftenaanvoer nogal wat groter was dan de voorgaande week. Noordzeevis werd maandag niet aangevoerd, dinsdag in beperkte hoeveelheid, zodanig dat de grootste hoeveelheid woensdag verkocht werd. Ook de totale aanvoer was maandag en vooral dinsdag weinig omvangrijk. Woensdag was deze meest verscheiden. De prijzen waren op de vier verkoopdagen voor IJslandse vis zeer laag. Kabeljauw en de meeste andere soorten wer-

den goedkoop verkocht. Alleen schelvis kwam door de schaarste een lonende prijs. Ook kreeftjes waren gans de week nogal goedkoop. Roggen die op de verschillende dagen in meer dan voldoende mate voorhanden waren werden aan lage prijzen verkocht.

De meeste kleine soorten van deze visgrond werden eveneens aan prijzen just boven de opvangprijzen verkocht. Grote partijen wijting, bijna alle zandschullen en knorhaan, en alle posten werden opgevangen. Andere soorten de weinig belangstelling genoten vanwege de kopers waren haai, zeehond, katroggen en bij de IJslandse soorten, wilde en zwarte schullen en kleine mieten. De opbrengsten waren deze week zo dat de meeste, en dit vooral de eerste dagen, onder het lonend peil bleven. Uitzondering waren de IJslanders en de schepen van de Noordzee. De Westschepen, niettegenstaande ze grote vangsten losten, konden geen nal te beste uitslagen bereiken en moesten bovendien meestal nogal lange reizen maken die de eerste dagen varieerden van 8 à 11 dagen.

De totale aanvoer werd door 50 schepen op de markt gebracht. Ze bestond uit 7.500 bennen vis, 18.200 kg tong en 40.500 kg kreeftjes en 4000 kg makreel.

Een IJslander meer dan verleden week, maar veel minder vis. Amper 3.300 bennen vis en 32.000 kg kreeftjes. De prijzen voor vis en kreeftjes bleven de ganse week op hetzelfde peil. Kreeftjes waren evenwel woensdag duurst. Over het algemeen waren de opbrengsten bevredigend.

Slechts 3 Noordzeeschepen in de ganse week. Witte kabeljauw werd dinsdag duurst verkocht. Alhoewel de aanvoer van deze soort niet groot was, werden toch lage prijzen betaald. De vakantieperiode enerzijds en de invoer anderzijds zullen hier wel de oorzaken van zijn. De totale aanvoer bedroeg 620 bennen vis en 4.000 kg makreel.

Meer Kanaalvis dan verleden week. Over het algemeen middelmatige vangsten en nog middelmatige prijzen. Roggen zijn gans de week goedkoop geweest. Een paar bevredigende uitslagen. De totale aanvoer van deze visgrond bestond uit 1.220 bennen vis, ca 5000 kg kreeftjes en 2000 kg tong.

Sterk gedaalde aanvoer van de Witte Bank van waar slechts zeven schepen kwamen verkopen. De vangsten zelf waren ook weinig omvangrijk, zodat de tongenaanvoer fel verminderde. Zo werden nog slechts 160 bennen vis en 1.100 kg tong aangevoerd. De tongprijzen waren gans de week hoog en steeg van maandag naar woensdag. De vangsten van de Oost waren evenmin erg groot want 4 schepen losten slechts 230 bennen vis en 1.700 kg tong.

an de West was de aanvoer aanzienlijk groter. De prijzen voor deze soorten waren gans de week nogal laag, vooral voor roggen en kleine vis. Door de opvangregeling moest dan ook veel van deze vis worden ingekocht. Wijting was wel de soort die meest werd opgevangen samen met katrog, posten, haai en zandschullen.

Door 19 schepen werden 1690 bennen vis en ca 4.000 kg tong gelost. Middelmatige opbrengsten voor de meeste schepen.

Tenslotte voorzagen nog 4 vaartuigen van de kreeftenput de markt van 230 bennen vis, 3.600 kg kreeft en een paar honderd kg tong. Kreeftjes van deze visgrond werden enkel in kleine hoeveelheden aangevoerd en kregen de hoogste marktprijs. Woensdag was de beste verkoopdag.

| | 27-6-1959 | 29-6-1959 | 30-6-1959 | 1-7-1959 | 2-7-1959 |
|-----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------|
| Tongen, grote — Sole, grosse | 50,—56,— | 47,80-51,— | 47,80-51,40 | 49,40-58,60 | ..... |
| 3/4 tongen — 3/4 sole | 50,80-51,40 | 45,50-49,40 | 51,50-54,— | 52,—62,— | ..... |
| Bloktongen — Sole moyenne | 49,40-50,20 | 49,40-51,20 | 51,50-56,— | 57,—63,50 | ..... |
| Voor-kleine — Petite | 48,40 | 49,—50,20 | 51,—53,— | 56,—60,— | ..... |
| Kleine tongen — Toute petite | 34,20 | 32,40-34,— | 39,20-40,— | 38,—44,— | ..... |
| Tarbot, grote — Turbot, gros | 38,—39,50 | 33,—38,— | 34,—40,— | 37,—42,50 | ..... |
| Middel — Moyenne | 25,—31,— | 26,—29,— | 30,— | 26,— | ..... |
| Kleine — Petite | 20,—23,— | 18,—22,— | ..... | 25,— | ..... |
| Griet — Barbue | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Middel — Moyen | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kleine — Petit | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schol — Plie | 10,—12,— | 11,20 | 11,50 | 12,—13,50 | ..... |
| Grote iek — Grosse | 12,— | 10,—12,— | 11,—12,50 | 12,—13,50 | ..... |
| Kleine iek — Petite | 8,—10,— | 10,—12,— | 11,—12,— | 13,—14,— | ..... |
| Iek 3e slag — 3e sorte | 7,50-10,— | 8,—11,— | 9,—10,60 | 8,50-12,— | ..... |
| Platjes — Toute petite | 4,20-4,60 | 4,20-4,60 | 4,40-4,60 | 4,20-10,40 | ..... |
| Schelvis grote — Aiglefin, gros | ..... | 18,— | 18,— | 16,—18,— | ..... |
| Middel — Moyen | ..... | 11,40-16,— | 12,— | ..... | ..... |
| Kleine — Petit | ..... | 7,40 | 7,80-8,40 | 6,80-9,— | ..... |
| Heek, grote — Merlu, gros | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Middel — Moyen | ..... | 15,— | ..... | ..... | ..... |
| Kleine — Petit | ..... | 4,20-5,— | 8,10 | 4,80-7,— | ..... |
| Rog — Raie | ..... | 5,80-11,— | 4,80-12,60 | 5,80-12,— | ..... |
| Rode poon — Perlon | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Grauwe poon — Grondin | ..... | 3,70 | 3,75 | 3,70-5,20 | ..... |
| Kabeljauw — Cabillaud | 15,— | 9,20-14,— | 9,40-17,— | 8,60-16,— | ..... |
| Gullen — Petit cabillaud | 5,— | 4,20-6,40 | 5,80 | 4,60-10,— | ..... |
| Hozemondhamme — Baudroie | ..... | 25,— | 20,—25,— | 24,— | ..... |
| Wijting — Merlan | 4,60 | 4,—4,80 | 4,—5,60 | 4,—4,60 | ..... |
| Schar — Limande | ..... | 4,— | 4,— | ..... | ..... |
| Steenhol — Sole limande | ..... | 4,—15,— | ..... | 5,60-16,— | ..... |
| Zeehaai — Aiguillat | ..... | 4,40-8,20 | 4,40-7,70 | 5,10-7,70 | ..... |
| Hondshaai — Rousette | ..... | 5,10-6,— | 4,—5,50 | 4,40-8,50 | ..... |
| Arend (Pieterman) — Gr. vive | ..... | ..... | 7,80 | 7,20-7,80 | ..... |
| Makreel — Maquereau | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Horsmakreel — Saurel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rode knorhaan | ..... | 4,—12,80 | 4,70-14,— | 5,—6,20 | ..... |
| Keilrog — Raie radiée | ..... | 7,40-18,20 | 10,—18,— | 17,50-18,— | ..... |
| Zeekreeft — Langoustine | 21,30-33,30 | 12,—18,— | 10,—18,— | 10,—28,— | ..... |
| Schaat — Flotte | ..... | 10,—14,— | 16,— | ..... | ..... |
| Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Lom — Brosme | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kongeraal — Congre | ..... | 6,— | ..... | ..... | ..... |
| Leng — Lingue | ..... | 4,— | 6,60 | 6,40 | ..... |
| Schartong — Cardine | ..... | 12,—24,— | 9,40-17,— | 13,—20,— | ..... |
| Volle haring — Hareng | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| IJle haring — Hareng guai | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Haringshaai — Latour | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steenhol — Tacaud | ..... | 4,—4,40 | 4,— | ..... | ..... |
| Heilbot — Flétan | ..... | ..... | 35,— | 30,—40,— | ..... |
| Koolvis — Colin | ..... | 4,20-6,60 | 4,20 | 8,— | ..... |
| Steur — Esturgeon | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeeewolf — Loup de Mer | ..... | ..... | 11,— | 11,— | ..... |
| Pollak — Lieu jaune | ..... | 5,80-9,20 | 4,60 | ..... | ..... |
| Zonnevis — St Pierre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koningsvis | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pilchard | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Hondstong — Plie cynoglosse | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

| Datum | Vangsten | Kgr | F | Min | Max | Gem |
|-------------------------------------|----------|---------|-----------|------|------|-------|
| GARNAALAANVOER TE OOSTENDE | | | | | | |
| 23-6 | 32 | 1.119 | 48.373 | 36,— | 47,— | 43,22 |
| 24-6 | 30 | 1.270 | 54.269 | 34,— | 50,— | 42,73 |
| 25-6 | 27 | 1.115 | 43.494 | 36,— | 43,— | 39,— |
| 26-6 | 26 | 992 | 49.179 | 43,— | 57,— | 49,57 |
| 27-6 | 26 | 1.097 | 57.793 | 48,— | 57,— | 52,67 |
| 29-6 | 21 | 873 | 43.029 | 43,— | 55,— | 49,28 |
| VISAANVOER TE OOSTENDE | | | | | | |
| 27-6 | 4 | 43.500 | 434.880 | | | |
| 29-6 | 17 | 147.450 | 1.447.920 | | | |
| 30-6 | 12 | 110.400 | 1.007.397 | | | |
| 1-7 | 17 | 136.950 | 1.517.860 | | | |
| Tot. | 50 | 438.300 | 4.408.057 | | | |
| VISAANVOER TE NIEUWPOORT | | | | | | |
| 25-6 | 3 | 3.418 | 39.052 | | | |
| 29-6 | 11 | 26.483 | 212.573 | | | |
| 1-7 | 3 | 5.689 | 66.477 | | | |
| GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT | | | | | | |
| 25-6 | 20 | 564 | 26.975 | 42,— | 53,— | 47,82 |
| 26-6 | 14 | 438 | 23.854 | 52,— | 58,— | 54,46 |
| 27-6 | 13 | 572 | 32.053 | 52,— | 59,— | 56,03 |
| 1-7 | 6 | 306 | 19.638 | 63,— | 67,— | 64,17 |
| VIS ZEEBRUGGE | | | | | | |
| 25-6 | 19 | 9.395 | 121.490 | | | |
| 27-6 | 26 | 855 | 63.020 | | | |
| 29-6 | 30 | 24.950 | 373.970 | | | |
| 30-6 | 9 | 17.600 | 258.850 | | | |
| 1-7 | 22 | 46.600 | 676.880 | | | |
| GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE | | | | | | |
| 25-6 | 19 | 622 | 29.356 | 41,— | 51,— | ... |
| 26-6 | 20 | 631 | 33.209 | 48,— | 58,— | ... |
| 27-6 | 19 | 582 | 32.034 | 51,— | 60,— | ... |
| 29-6 | 1 | 54 | 3.294 | 61,— | 61,— | ... |
| 30-6 | 11 | 604 | 31.986 | 52,— | 54,— | ... |
| 1-7 | 15 | 923 | 52.579 | 52,— | 59,— | ... |

IJSLAND**Zaterdag 27 juni**

Grote schelvis 7-12; middelmatige schelvis 5-5,50; kleine schelvis 4; kabeljauw 4-5,80; gullen 5,40; wijting 4-5; schaat 6-10; zeebaars 5,40; leng 4-6; schartong 4-4,40; heilbot 20-32; koolvis 4-6,80; hondstong 5; zeewolf 4-5,40 F.

Maandag 29 juni

Grote schelvis 15; middelmatige schelvis 11,50; kleine schelvis 6,60-9,20; kabeljauw 6,60-9,60; gullen 5,80-6; wijting 5,80-7; schaat 7-16; zeebaars 6,40-7,60; leng 4,20-8; schartong 4,60-6; heilbot 24-42; koolvis 4,20-6,80; hondstong 4-6,60; zeewolf 7,40-8 F.

Dinsdag 30 juni

Middelmatige schelvis 11,40; kleine schelvis 4,60-6,20; kabeljauw 6,40-9,50; gullen 4,20-6,20; wijting 4-6; schaat 6-14; zeebaars 4,80-7,20; leng 4-7,60; schartong 4,40-6,50; heilbot 19,50-38; koolvis 4,40-4,60;

hondstong 4-6,40; zeewolf 4,50-7,40F.

Woensdag 1 juli

Grote schelvis 21; middelmatige schelvis 15-19; kleine schelvis 5-7,20; kabeljauw 6,40-9,60; gullen 5,40-7; wijting 4,20-6; schaat 14-15; zeebaars 6-7,40; leng 4-9; schartong 4-6; heilbot 25-37; koolvis 4-5,60; hondstong 4-6,60; zeewolf 8,50 F.

GENT**VAN 20 TOT 26 JUNI 1959**

3/4 grote tongen 72; v/kleine 55; middelmatige tarbot 52; middelmatige griet 48; grote iek 28-32; iek 3e slag 22; middelmatige schelvis 45; rog 45-50; kabeljauw 28-50; gullen 18-23; wijting 18-20; makreel 22; ijle haring 17; heilbot 75; koolvis 24 F per kg.

NIEUWPOORT

| | | | |
|-----------------------------------|-------|-------|-----------|
| Grote tong — Grosse sole | 25-6 | 29-6 | 1-7 |
| Bloktong — Sole moyenne | 44-53 | 30-34 | 40-45 |
| Fruittong — Sole 3/4 | 53-57 | 48-50 | 57 |
| Schone kleine tong — Petite sole | 55-59 | 52-56 | 59 |
| Kleine tong — Toute petite sole | 54-52 | 47-51 | 59 |
| Grote tarbot — Turbot gros | 36-37 | 38-40 | 44 |
| Middelmat. tarbot — Turbot moyen | ..... | 40 | ..... |
| Varia — Divers | 38 | 37-38 | 42 |
| Griet — Barbue | ..... | 30 | 28 |
| Pieterman — Grande vive | ..... | 25-27 | ..... |
| Grote pladijs — Grosse plie | 17-14 | 11 | 11-14 |
| Middelmat. pladijs — Plie moyenne | 16-17 | 12 | 14 |
| Kleine pladijs — Petite plie | 9-10 | 7 | 7-8 |
| Deelvis — Portion | ..... | ..... | ..... |
| Kabeljauw — Cabillaud | ..... | ..... | ..... |
| Gul — Petit cabillaud | ..... | 12-17 | 12 |
| Kellrog — Raie radiée | ..... | 17 | ..... |
| Rog — Raie | ..... | 10-11 | 13 |
| Tilten | ..... | 6-7 | ..... |
| Scherpstaarten | ..... | 6-5 | 10-8 |
| Halve man | ..... | ..... | ..... |
| Grote wijting — Gros merlan | ..... | 7-6 | 7 |
| Kleine wijting — Petit merlan | ..... | 4-5 | 4-5 |
| Bot — Flet | ..... | 1-2 | ..... |
| Schar — Limande | ..... | 12-5 | 10-4 12-8 |
| Zeehaai — Aiguillat | ..... | 5-6 | 7 |
| Zeehond — Chien de mer | ..... | 5 | 6-7 |
| Robaard — Grondin rouge | ..... | ..... | ..... |
| Knorhaan — Grondin | ..... | 4-5 | 4-5 |

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van schepen
N.V.

BELIARD-CRIGTON & C°

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN**NEDERLAND**

13/72 Zeegat van Vlissingen. — Sardijngeul. Lichtboei gewijzigd. Positie : ± 51°26'.6N 3°33'.6E. Van de RW lichtboei SG.-W is het licht gewijzigd in een wit flikkerlicht, ± 40 flikkeringen per minuut (Afk. : Fl).

(Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken » en Lichtenlijst 1957 - Nr 149). (Ned. B.a.Z. 132/1943 — H.29840).

13/73 Zeegat van Vlissingen. — Sardijngeul. Wrakdiepte. Positie : ± 51°26'.5N 3°33'.8E.

Het in bovenstaande positie geकारteerde wrak (84dm) is afgedregd op een minste diepte van 79 dm bij gem. LLWS.

(Zie Belg. krt. « Vlaamse Banken »). (Ned. B.a.Z. 131/1925 — H.29829).

13/74 Westerschelde. — Vaarw. langs Hoofdplaat. Zomerbetonning. Positie : ± 51°22'.7N 3°40'.9E.

De zwarte lichtboei Nr 3 wordt 's zomers vervangen door een zwarte spitse ton zonder topteken.

(Zie Belg. krt. « Schelde » en Lichtenlijst 1957 - Nr 159).

(Ned. B.a.Z. 132/1944 — H.29840).

13/75 Westerschelde. — Walsoorden. Groenendijk. Lichtsektoren gewijzigd.

1. Positie : ± 51°23'.7N 4°01'.9E. In het Oostbermlicht van Walsoorden (Afk. : 0 gn r en w) is de groene sektor (327°-346°) verlegd, en thans zichtbaar van 334° tot in 351°.

2. Positie : ± 51°22'.4N 4°02'.5E. In het lage geleidelicht Groenendijk (Afk. : 0 gn r en w) is de grens tussen de groene en de oostelijke witte sektor verlegd van 222° naar 238° (over rode lichtboei Nr 50).

(Zie Belg. krt. « Schelde » en Lichtenlijst 1957 - Nrs 216 en 219).

(Ned. B.a.Z. 126/1857 — H.29807).

13/76 Westerschelde. — Walsoorden. Oostbermlicht gewijzigd. Positie : ± 51°23'.7N 4°01'.9E.

Het groen-rood-witte Oostbermlicht is gewijzigd in een flikkerlicht, ± 40 flikkeringen per minuut (Afk. : Fl gn, r en w).

VERWACHTINGEN**Zaterdag 4 juli**

Witte Bank : O.119
Maandag 6 juli
Witte Bank : O.166 Z.546 O.289
Kanaal : O.132 O.120
Noordzee : Z.459 O.215 O.295
IJsland : O.242

Dinsdag 7 juli

IJsland : O.89 O.224 O.237
Witte Bank : O.175 O.156 Z.504
Kanaal : O.160 Z.581
West : O.196
Noordzee O.305

Woensdag 8 juli

Kreeftenput : O.345 O.346
West : O.327 O.77 O.349
IJsland : O.236
Kanaal : O.25

BELGIE

13/71(T) Lombardsijde. — Zee-
waartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/13-1959.

Gedurende de weken van 22 juni tot en met 4 juli 1959 zullen alleen van 22 tot en met 27 juni 1959 en op donderdag 2 en vrijdag 3 juli 1959 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sektor door artillerie.

Van 22 tot 27 juni worden deze oefeningen gehouden van 0700 tot 1030 G MT (0800 tot 1130, plaatselijke tijd) en van 1230 (1330, plaatselijke tijd) tot zonsondergang. Zij worden 's zaterdags geschorst om 1130, plaatselijke tijd.

De schikkingen van B.a.Z. 1/12-1959 zijn van kracht.

(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 12-6-59 - H.29045).

BRUSSEL**VAN 20 TOT 26 JUNI 1959**

3/4 grote tongen 80-90 kleine tongen 52-60; grote tarbot 110; middelmatige tarbot 86; kleine tarbot 44-52; kleine griet 52; kleine iek 27-35; platjes 14-20; middelmatige schelvis 53-65; rog 40-50; vlerken (rog) 70-85; kabeljauw 29-60; repen gullen 5460; hozemondhamme 70-78; wijting 18-25; hondshaai 35-48; arend (pieterman) 38-50; makreel 20-35; rode knorhaan 38-45; repen zeebaars 42-60; ijle haring 20-28; heilbot 90; koolvis 28-45 F per kg.

ZEEBRUGGE

| | | |
|-------|-------|-------|
| 29-6 | 30-6 | 1-7 |
| 48-51 | 48-50 | 49-51 |
| 49-52 | 52-53 | 51-52 |
| 50-51 | 54-55 | 55-56 |
| 50-52 | 56-57 | 59-60 |
| 50-51 | 55-56 | 56-57 |
| 40-41 | 40-41 | 42-44 |
| 34-35 | 37-38 | 38-39 |
| 24-25 | 25-2 | 28-29 |
| 25-26 | 24-25 | 24-26 |
| 32-34 | ..... | 29-30 |
| 9-11 | 11-12 | 11-13 |
| 8-11 | 12-14 | 10-13 |
| 10-12 | 12-13 | 12-14 |
| 6-7 | 9-10 | 8-12 |
| 15-16 | 16-17 | 17-18 |
| 7-9 | 7-10 | 8-11 |
| | | |
| 11-12 | 13-14 | 15-16 |
| 8-9 | 9-10 | 10-11 |
| 9-11 | 10-11 | 11-12 |
| 7-8 | 7-8 | 8-9 |
| 4-5 | 6-7 | 4-5 |
| | | |
| 7-8 | 8-9 | 10-11 |
| 6-7 | 6-7 | 6-7 |
| 6-7 | 6-7 | 6-7 |
| | | |

De dag der Diepzee-Vloot te Hamburg

EEN INTERNATIONALE SAMENKOMST VAN BELANG

In tegenstelling met onze uitdrukking noemen de Duitsers het «HOCHSEEFISCHEREI». Zoals ieder lezer wel zal weten, gaat op 4 en 5 juli te Hamburg de dag der diepzee-visserij door en lijkt we dat van hen gewoon zijn, worden deze dagen in de Duitse visserijmiddens met veel zorg voorbereid als echte, belangrijke kongres- en feestdagen.

De «Allgemeine Fischwirtschaftszeitung» zond ons verleden week een «Sonderheft Schleswig - Holstein»; heden ontvingen wij het speciale «Hamburg-nummer». Niet alleen typografisch, maar ook naar inhoud is dit blad buitengewoon verzorgd en het koos zijn medewerkers niet onder de eerste de beste.

We krijgen vooraf een voorwoord van de heer Edgar Engelhard, «Burgemeester van de Vrije- en Hansastad Hamburg». Het editoriaal werd geschreven door Doktor agr. G. Meseck, Ministerialdirigent van het Bondsministerie voor Voeding, Landbouw en Aanplantingen. Ook de heer doktor Heinz Kaufmann, visserij-directeur schreef een artikel over Hamburg en zijn vishandel en nijverheid, terwijl wij verder nog tal van belangrijke bijdragen vinden, die stuk voor stuk goed geschreven en ernstig gedocumenteerd zijn.

Over Hamburger Diepzee-treilers en hun afzetgebieden vinden we, in een artikel van Helmuth Kern, o.m. volgende gegevens :

In de Duitse handelspers leest men de laatste tijd heel wat over de middelbedrijven als stabilisatoren en ook in politieke redevoeringen hamert men steeds, in mooie, ronkende zinnen, op dezelfde nagel. In de Duitse handelsmiddens wordt men de laatste jaren tevens een drang gewaar naar concentratie, die er soms te veel de schijn van wil geven, dat de toekomst der middelbedrijven haast voorbij is.

Als een Hamburger evenwel over de noodzakelijkheid der middenstands- of middelbedrijven spreekt, kan men gerust aanvaarden dat hij dit in alle ernst doet. De middenbedrijven bepalen sinds jaren de welvaart van Hamburgs handel en nijverheid. Daarom mag men er zich steeds aan verwachten, dat wanneer in Hamburg over het voortbestaan van de middenbedrijven en over maatregelen om dit voortbestaan mogelijk te maken, volgen. Daarom zal er in Hamburg gezorgd worden naar oplossingen die de middenbedrijven en hun werkwijze dusdanig veranderen dat zij dezelfde voordelen genieten als de grootondernemingen.

We kunnen trouwens met voldoening vaststellen, dat een dergelijke ontwikkeling in de Hamburger treiler-visserij reeds volop aan gang is, én tegelijkertijd ook in de marktmiddens, die de produkten dezer vloot moeten verkopen.

De na-oorlogsmoeilijkheden hebben natuurlijk ook de Hamburgers gekend, en de jaren van kleine vangsten en lage prijzen trof hen bovendien nog in volle reorganisatie, zodat het voor hen dubbel hard werd. We moeten hierbij ook wijzen op het feit dat een deel der binnenlandse markten die de Hamburger-vissers vóór de oorlog als hun «afzetgebied» mochten beschouwen, voor hen verloren ging.

Dan hebben de Hamburgers eens bewezen wat samenwerking vermag. Niet alleen de arbeidsmethodes werden gewijzigd en werd er gestreefd naar méér samen arbeid,

maar ook komercieel gezien werd er thans samengewerkt. Onder leiding van de «Eidelstedter Extraktions- und Fischmehlwerke Lübeck & Co» werd de ganse Hamburger vishandel en markt samengetrokken en georganiseerd op een énië manier, die nog geen enkele voorgaande kende en ook nog geen navolging vond.

Aldus ontstonden uit de verschillende kleine rederijen twee grote en een minder grote rederij, die samen hun inspektiediensten, hun inkopen, herstellingen en uitrustingen organiseerden. Zij hebben een gemeenschappelijke Marktbeschikkingskomm. ssie gesticht, die alle mogelijkheden en berekeningen onderzoekt en aldus beraadslagen zij, op advies dezer commissie, samen over de verdeling hunner vloot, de visgronden waar zal gewerkt worden, de data van in- en uitvaren. De vroegere tegenstrijdigheden tussen rederijen onderling en tussen rederijen en handelaars zijn thans omgevormd tot intensieve, vertrouwelijke, samenwerking. De genoemde Extraktions- und Fischmehlwerke, oefenen hier een zeer grote invloed uit, en zijn thans een samen-koncentratie geworden van alle vroegere bestaande kleinere nevenbedrijven. Voor de visverwerking werd nu — onder hun leiding — een gemeenschappelijke fileteerhale ingericht. Ook het transporteren, het aanwerven van arbeidskrachten, de aan- en verkoop voor uitvoer, het vaststellen van lonen, wedden en prijzen, gebeurt thans gemeenschappelijk. De visverwerkingsindustrie heeft zich eveneens aangepast en samen diepvriesinstallaties gebouwd die als toonbeeld mogen gelden voor deze aard bedrijven, terwijl zowel visser, reder als handelaar er baat bij vindt. In verhouding tot andere havens heeft Hamburg de modernste tonnage en zal deze voorsprong natuurlijk wille nbehouden, hetgeen alleen door steeds verdere en nauwere samenwerking nog mogelijk is.

Nota van de redactie :

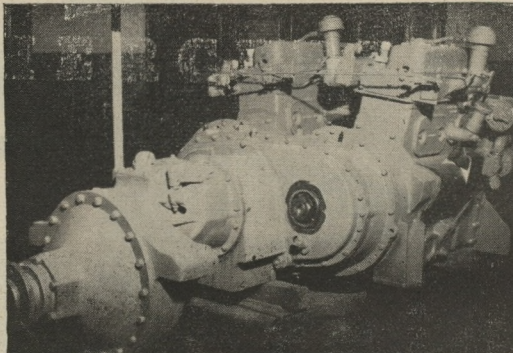
In diverse artikels gaven wij reeds de voordelen aan van coöperatieve samenwerking, ook voorbeelden van dergelijke samenwerking in buitenlandse visserijhavens. Hamburg toont ons eens te meer dat alleen dergelijke vorm van samenwerking de visserij vooruit kan helpen, zelfs in de moeilijkste omstandigheden. Wij zijn hier niet direkt aangesteld om de coöperatieven te verdedigen, doch wij vragen ons in alle ernst af, of een dergelijke omvorming van de visserij geen dringende noodzaak wordt.

Alleen uit samensmelting kan een macht ontstaan die werkelijk «groot» kan genoemd worden. Naar verhouding tot onze beide landen, hebben wij heel wat vissers en visserij-schepen, doch er zijn dusdanig veel kleine rederijen die met heel wat financiële moeilijkheden te kampen hebben, dat zij niet meer renderend zijn. Ware het dan, in alle ernst, niet best het traditionele te offeren aan het noodzakelijke en de vorming van een pool of van een andere vorm van samensmelting te overwegen. Zij die reeds in coöperatieve vorm kopen, (zoals SCAP om een voorbeeld te noemen) ondervonden toch ook reeds dat het «goedkoper uitkomt».

V.

Perkins marine

dieselmotoren



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

TWIN L4M - 2 x 58 PK

TWIN R6M - 2 x 89 PK

Twee motoren op één schroefas

ALGEMENE VERTEGENWOORDIGERS VOOR BELGIE :

Ets HUNTER en Cie

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

VERTEGENWOORDIGER VOOR WEST-VLAANDEREN :

Ets J. SPILLIER

Vredelaan 4 — Torhout — Tel. 222.45

2095V

FABRIEKSSCHEPEN MET CONTAINERS ?

Amerika's scheepvaart expert-architekt (wat een titel !) Dr. G. W. Lehmann oordeelt dat er mogelijkheid moet bestaan om aan boord van de fabrieks-schepen ter visserij containers te installeren voor het bewaren van ingevroren vis-files. Er zijn evenwel een paar technische kleinigheden aan verbonden die hij zelf nog niet helemaal heeft kunnen oplossen.

Ter visvangst moeten zij zeer gemakkelijk bereikbaar zijn voor het opvullen en toch moeten zij tevens lucht- en waterdicht kunnen gesloten worden. Hij hoopt hiertoe te komen door een systeem van gangen

en sasdeuren. Eenmaal terug aan de wal moeten zij evenwel in zeer snel tempo, zonder de minste hinder, kunnen uitgehesen worden, op de spoorweg- of sleep-wagens geplaatst worden voor transport, en gereinigd. Het is nog niet alles... aan boord moeten zij gemakkelijk verplaatstbaar en even gemakkelijk vast te klemmen zijn. Zij moeten ook van diepvries-installaties voorzien worden die op volle toeren moeten kunnen draaien.

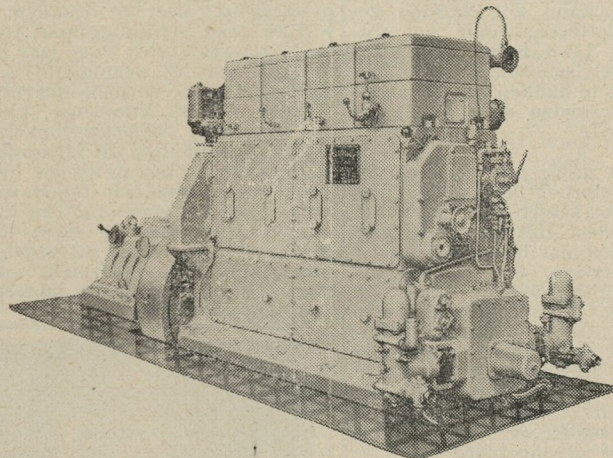
Ieder schip zou er twee aan boord moeten hebben.

Ons idee? Mogelijk.. maar nog niet voor morgen.

V.

DIESEL MOTOREN A.B.C.

VAN 4 TOT 750 PK



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.

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

Iets nieuws voor de visserij

TALURIT

de moderne SPLITSING

besparing van TIJD en GELD

VRAAGT ZONDER UITSTEL
INLICHTINGEN EN VOORWAARDEN AAN

Scheepsmetaalwerken

H. Baelskaai 12

Tel. 755.84-85

OOSTENDE

2098V

S. Q. D. of S. O. S.

Het draadloos seinen bij scheepsrampen bestaat 60 jaar

In de loop van het jaar vernamen wij het treurig nieuws, dat het Deense schip «Hans Hedtoft» gezonken was na door een ijsberg te zijn geramd. Niemand kon worden gered, dit niettegenstaande het uitzenden van S.O.S.-seinen. En nochtans hoeveel schepen hebben hun behoud niet te danken aan de noodseinen uitgezonden door de draadloze telegrafie.

Het is nu zestig jaar geleden, dat de eerste hulproep door middel van het draadloos seinen door de aether werd gezonden. Het was inderdaad in maart 1899, dat het draadloze telegrafistenstation South Foreland op de Engelse kust de kreet om hulp opving, die uitgezonden werd door het lichtschip «East Goodwin», dat geramd werd door het stoomschip «R.F. Matthews».

Snelvarende sleepboten ijlden te hulp en slaagden er nog juist bij tijds in het verongelukte schip te bereiken en het in veilige haven te loodsen. De draadloze telegrafie had voor de eerste maal de vuurproef doorstaan, zodat een aanvaring met wat averij goed afliep en geen tragische scheepsramp werd. De draadloze telegrafie stond toen nog in haar kinderschoenen. Nauwelijks

vijf jaar tevoren was een Italiaans student, Guglielmo Marconi, er in gelukt in de ene hoek van zijn kamer een elektrische hel te doen rinkelen door in een andere hoek een morsesleutel neer te drukken, terwijl er geen verbindingsdraad tussen beide aanwezig was. Twee jaar later, in 1896, gaf hij demonstraties in Engeland en overbrugde daarbij een afstand van 13 kilometer. Lloyds, de beroemde scheepsverzekeraars, zagen onmiddellijk de uitzonderlijke betekenis hiervan in en installeerden een draadloze telegrafie op twee afgelegen vuurtorens en in december 1898 werd de «East Goodwin» met een zender uitgerust, die haar zoals hoger vermeld enkele maanden later van de ondergang zou redden.

In maart 1900 werd het eerste koopvaardijship, de Duitse transatlantische mailboot «Kaiser Wilhelm der Grosse»; met een niet experimentele draadloze telegrafiezender uitgerust. In 1903 waren er 40 schepen voorzien van een draadloze telegrafie en in 1907 reeds 139.

SAVE OUR SOULS

Dramatisch klinkt de betekenis, die men in de volksmond de teken-

kombinatie S.O.S. toedicht: « Save our Souls » — redt onze zielen — of « Send our succour ». — komt ons ter hulp. Hoe sprekend ook, toch houden deze betekenissen geen verband met de werkelijkheid. Want het noodsein . . . — . . . dat met S.O.S. wordt aangeduid, wordt als een geheel uitgezonden en niet als de letters S.O.S. telkens met onderlinge tussenpozen. Men zou het sein dus ook kunnen lezen als SMB, IJS of VIB, die in het morseschrift ook alle drie punten, drie strepen en drie punten vol maken. Hetzelfde was het geval met het noodsein C.Q.D., dat in februari 1904 door de Britse Marconie Maatschappij werd ingevoerd. Men las er de benauwde kreet «Come quick danger» — Kom snel gevaar — in. De werkelijkheid was ook hier al heel anders. De eerste marconisten op de oceaan schepen kwamen van de vaste wal. Ze brachten een hele reeks van daar gangbare afkortingen en tekens mee, die ze op zee bleven gebruiken. Eén daarvan bestond uit de letters CQ, dat een algemeen attentie-sein was en zo veel betekende als « aan alle stations, let op ». Het had het nadeel, dat er niet viel uit te leiden, hoe dringend de boodschap was. Daarom schreef de Marconi Maatschappij voor, dat het, als de letter D er aan toegevoegd werd, als noodsein zou gelden.

De behoefte aan een internationale regeling op het gebied van de radiotelegrafie drong zich spoedig op en in 1906 werd te Berlijn een conferentie gehouden waar ook het gebruik van het noodsein op de schepen ter sprake kwam. Tegen CQD had men het bezwaar, dat het nog te veel aan het neutrale C Q sein deed denken. De Duitse delegatie stelde het sein SOE voor, dat op de Duitse schepen werd gebruikt. Daar

evenwel de letter E in het morse alfabet uit één punt bestond, werd deze vervangen door drie punten, de letter S. Ingevolge de Britse-Duitse rivaliteit gebruikten vooral de Britse marconisten nog jaren lang het officieel afgeschafte CQD-sein.

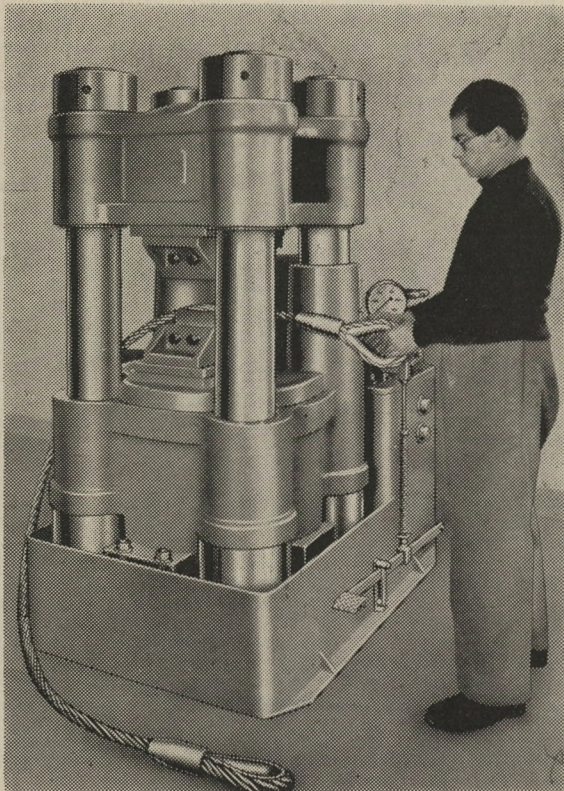
ONDERGANG VAN DE «TITANIC»

Het was eerst na 1912, na de tragische ondergang van de «Titanic», dat het S.O.S.-sein populariteit begon te verwerven. Slechts 15 zeemijlen scheidden die avond de «Titanic» van het stoomschip «Californian», wanneer de marconist van dit laatste schip aan de «Titanic» de waarschuwing zendt: «Kijk uit! Voorzichtig! Ijsbergen in zicht». Waarom zouden ze zich op de «Titanic» ook iets aantrekken van die ijsbergen. Het stond toch vast dat de «Titanic» eenvoudig onzinkbaar was. Geërgerd zet de marconist van de «Titanic», die gedurende 16 uur onafgebroken aan zijn apparaat had gezeten, zijn toestel af en gaat naar zijn kooi. En wanneer 10 minuten later het noodsein van het reuzenschip over de golven van de Atlantische Oceaan weerklinkt, wordt dat door de nabije «Californian» niet gehoord.

De draadloze telegrafie had echter haar plicht vervuld. De 712 overlevenden, die door de toegesnelde schepen werden opgepikt hadden hun redding aan haar te danken!

(Uit «Winden»).

Prettiger werk ... met Talurit-gerei



800 TON
KLEMPERS
voor kabel- en
draadfabrieken

We kunnen moeilijk ontkennen dat de Duitse technici op velerlei gebied v6r vooruit zijn en hun vorschers-kwaliteiten niet alleen op het gebied der wapen-industrie benutten, doch het hun eigen werklieden — dank zij heel wat kleine doch praktische nieuwigheden — gemakkelijker en soms ook wel minder-gevaarlijk maken. Wij ontvingen een verzorgde en rijkelijk geillustreerde documentatie over de « TALURIT-KABELKLEMPEN » waaruit wij heel wat kunnen leren en vooral voor de vissersrij heel wat nut kunnen putten. Een oog aan een kabel of staal-draad splitsen, wordt dank zij de toepassing van hun klemmen, een kinderspel, waarbij heel wat tijd en geld uitgespaard blijft.

In een ongelooflijk korte tijd worden bij hen thans onverbreekbare en zeer zuivere splitsingen gemaakt, waarbij alle gevaar voor prikken en kwetsuren zelfs vermeden wordt. Sinds 12 jaar wordt het systeem in bepaalde Duitse bedrijven toegepast en de deugdelijkheid ervan is daadwerkelijk bewezen. Zelfs de Duitse staatsdiensten hebben de Talurit-splitsing-klemmen en de diverse toepassingen ervan streng onderzocht, geprobeerd en per slot van rekening niet alleen toegelaten maar zelfs aanbevolen. Het materiaal door Talurit geleverd, is tegen alle corrosie en invretingen van zeewater en lucht bestand. De doorsneden werden zo goed berekend, dat de toepassing ervan geen moeilijkheden kan bieden en de splitsing na het toeklemmen, onmogelijk terug los kan komen. Om een juiste en degelijke toepassing te verkrijgen, raden de fabrikanten ons evenwel aan nooit op schattingen te vertrouwen, doch de doorsnede van elke draad of kabel steeds juist na te meten om vergissingen te voorkomen. (De Duitse Punktlichkeit dient ergens voor !)

In feite werkt het systeem heel eenvoudig : de draad wordt geknipt, een Talurit-klem over geschoven en in een speciale klem-schroef toegeknepen.


Er wordt ook, alles bij elkaar gerekend, een massa draad bespaard die vroeger te veel werd afgeknipt, vooral bij het splitsen. Voor een zeer zuivere en nauwkeurige toepassing, stelt Talurit tevens allerlei werktuigen beschikbaar, zoals klemhaken, persen, enz.

Voor zwaar werk en kabelfabrieken komen er zelfs speciale hydraulische persen bij te pas, doch wij gaan hier geen uitzonderlijk lange uitwijding van geven aangezien wij het systeem hier bijzonder voor de visserij en 't werk in de stores willen aanbevelen. De technische toepassingen en de vindingrijke snufjes die onze Oosterburen er verder bijleuren, kunnen U beter uitgelegd worden wanneer gij hier verder inlichtingen over vraagt bij de plaatselijke agent : **SCHEEPSMETAALWERKEN, H. Baelskaai 12, Oostende Tel. 753.84**

Ten titel van referentie, kunnen we er nog aan toevoegen dat de toepassing van het Talurit-systeem in Holland werd goedgekeurd en aanbevolen door de Directie van de Arbeid in 's-Gravenhage en voor België door de Association des Industriels de Belgique

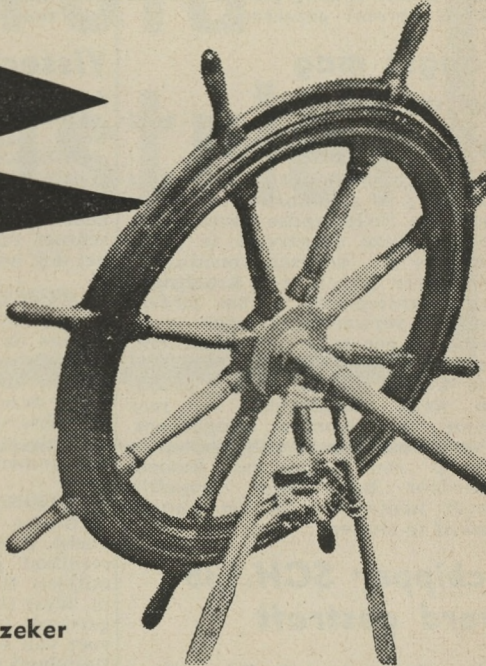


Deze paar beelden tonen zeer duidelijk het verschil in werkwijze aan.



MERCEDES-BENZ

DIESEL motoren
van 20-3.000 PK



**Spaarzaam
Zuinig
en
Bedrijfszeker**

Rechtstreekse Invoerders : **MATINAUTO p.v.b.a.**
Steenweg op Waver, 1072, Brussel 16
Tel. 33.97.25 - 33.17.21 (5 l.)

Het L. E. I. in 1958

In Nederland zijn de drie letters L.E.I. een begrip voor boer en visser van het uitgebreide mechanisme dat onder de naam : «Landbouw-ekonomisch Instituut» te Den Haag tussen bedrijf en regering staat en aan beide zijden voorlichtend optreedt.

Een gedeelte van de activiteit van dit instituut staat — onder de leiding van de gekende Drs. A.G.U. Hildebrandt — in het teken van de zeevisserij.

Het afgelopen jaar stond in het teken van het ekonomisch onderzoek op de grote zeevisserij.

Het doel van dit rederijonder-

zoek, zo vertelt het jaarverslag dat we ontvingen, is inzicht te geven in de bedrijfresultaten van de verschillende groepen loggers en trawlers waarmede de grote zeevisserij wordt uitgeoefend.

Verder wordt de financiële toestand onderzocht teneinde te kunnen nagaan op welke wijze de nieuwbouw van de vloot moet gebeuren en welke gevolgen dit heeft op de financiële toestand van de ondernemingen.

Er werd natuurlijk verder gewerkt aan het verzamelen der gegevens over de andere visserijen, ook werd dit jaar een onderzoek ingesteld naar de oester- en mosselweek, vooral in verband met het Deltaplan, de afdamming van de Oosterschelde, die op deze bedrijven invloed zal uitoefenen.

Aldus werkt het Landbouw-ekonomisch instituut in Nederland mede om ook de ekonomische problemen van het bedrijf dieper in te studeren en er de nodige — wetenschappelijk bewezen — konklusies uit te trekken.

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

AANVOER- VERHOUDINGEN GEWIJZIGD

Daar in de afgelopen weken de aanvoer van gezouten haring sterk verminderd is, heeft het produkt-schap voor Vis en Visprodukten in gezamenlijk overleg met de reders besloten de vastgestelde aanvoerverhouding tussen verse en gezouten haring te wijzigen. De bestaande verhouding was veertig procent vers en zestig procent gezouten, dit wordt nu vijf en twintig procent vers en vijf en zeventig procent gezouten. Het oorspronkelijke voorstel in de vergadering van het produkt-schap luidde twintig procent vers en tachtig procent gezouten.

Vangst mag nu geheel worden gezouten

De loggers mogen van deze maandag af alle haringvangst gezouten in Nederlandse havens aanvoeren. Deze maatregel is genomen om de voorraadvorming te bevorderen en om een krachtiger concurrentiepositie in het buitenland te verwerven. Vorige week werd nog een regeling van kracht, waarbij het werd toegestaan dat drie kwart van de vangst gezouten werd aangevoerd. De rest moest vers worden aangevoerd. Men hoopt, dat de prijs nu spoedig op een niveau zal komen, waardoor het beter mogelijk wordt kontrakten in het buitenland af te sluiten.

Schipper SCH.135 werd gestraft

De schipper van de Scheveningse motorlogger SCH.135 Cornelia Maria is door de Raad voor de Scheepvaart gestraft door hem de varen op zeevissersvaartuigen te ontnemen voor de tijd van twee weken. De logger kwam op 5 januari van dit jaar in de Ierse Zee ter hoogte van Dunmore East in aanvaring met de Duitse motor-trawler «Gustav Borgner». Als gevolg van deze aanvaring zonk de SCH.135. Het schip ging verloren. De bemanning werd in haar geheel gered door de Duitse trawler.

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam was van oordeel, dat beide schepen schuld hebben aan de aanvaring. De SCH.135 door niet tijdig uit de weg te gaan voor de Gustav Borgner, die het net juist uitzette, en de Duitse trawler door, toen de aanvaring dreigde, niet tijdig de vaart eruit te halen. Het Seeamt in Duitsland sprak de Duitse schipper, zo vernamen wij, vrij.

Drie laatste stoomtrawlers uit de vaart

De n.v. Visserijonderneming «De VEM» te IJmuiden heeft besloten om de laatste drie Nederlandse stoomtrawlers, de IJM. 9 Haarlem, IJM. 2 Herman en IJM. 24 Vos I eind van dit jaar uit de vaart te nemen en te verkopen naar het buitenland of voor de sloop in Nederland. Over de vervanging van deze

schepen, waarbij het vlaggeschip van de IJmuidense trawlervloot, de Haarlem, is nog geen besluit genomen.

Voor de VEM is de exploitatie van deze kolenstokers ook niet langer economisch verantwoord. Men zal op motorschepen moeten overschakelen. De Haarlem werd in 1938 gebouwd bij Cochrane and Selby in Engeland; de andere twee schepen werden in de oorlogsjaren als onderzeebootjagers in de Hollandklasse op Nederlandse werven voor de Duitse marine gebouwd. Na de oorlog kwamen de schepen in Nederlandse handen terug om verbouwd te worden tot trawlers. Dit jaar blijft het drietal nog vissen. Bekende schippers, zoals Rein Groen en Leen Blok, zullen naar andere schepen moeten omzien.

Visserijknippers

* **SLEEPJE I.** — Het hospitaalkerkschip «De Hoop», dat vorige week maandag uit Scheveningen vertrok op 11000 'suis' eez reev gen in Aberdeen de KW. 15 binnen-geslept. Dit schip was in moeilijkheden gekomen toen een net in de schroef raakte. De logger moest in het dok worden opgenomen.

* **MAST GEBROKEN.** — Aan boord van de kottor «Volendam 9» is tijdens de visserij voor de kust in de nacht van woensdag op donderdag de mast gebroken. De schipper kreeg deze mast op de rug en moest ter observatie in het Antoniusziekenhuis te IJmuiden Oost worden opgenomen.

* **HARING.** — Er zijn Nederlands-Duitse visserijbesprekingen gevoerd. Deze hebben vorige week tot resultaat gehad, dat er voor een miljoen D.M. aan gezouten haring in West-Duitsland mag worden ingevoerd. In de toekomst zal de invoer van vis uit Nederland in West-Duitsland geheel vrij zijn, met uitzondering van het produkt gezouten haring.

* **AANVOEREN.** — In de toekomst zal het mogelijk zijn, dat Duitse schepen rechtstreeks hun vis aanvoeren in Nederlandse havens. Nederlandse schepen zullen dan ook in Duitse havens vis aan land mogen brengen.

* **NAAR HAMBURG.** — Bij de negen visserijhulpschepen en visserij-inspektievaartuigen, die tijdens de «Tag des Hochseefischers» op 4 en 5 juli in Hamburg zullen liggen, is ook de Nederlandse visserijonderzoekingsstrawler «Willem Beukelszoon». Ook het Belgische visserijwachtschip «Van Haverbeke» zal present zijn.

* **LINTVIS.** — De IJmuidense trawler «Postboy» IJM. 35 heeft een vreemdsoortige vis in IJmuiden aangevoerd: een lintvis van 2 meter lengte, die gewoonlijk alleen in diepe oceanen voorkomt. Het beestje werd in de Noordzee gevangen. Volgens de biologen van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek betrof het hier een Trachypterus. De vis is afgestaan aan het Rijksmuseum voor natuurlijke historie te Leiden.

Vismeelfabriek uitgebrand

Een hevige brand heeft vorige week gewoed in een van de grootste Nederlandse vismeelfabrieken, de chemische fabriek Noord Holland te

Brief uit Yerseke

Yerseke, 27-6-1959, Nr 748
DE MOSSELSCHELPEN
WEER TE WATER

Reeds de gehele week worden de mosselschelpen die vanaf de aanvang van het mosseseizoen 58-59 bij de inleggerijen of elders werden opgeslagen, vandaar weggehaald, in de schepen geladen en op de daarvoor geschikte percelen uitgezaaid. In meer dan een opzicht een gelukkige omstandigheid was de flinke warmte die na het zo lang wel droge, maar toch koude weer in 't spel kwam. De watertemperatuur liep vlug van 17 tot 19 graden op en daarmee kwam de gang erin.

Dat de waterwarmte het uitzaaien van de dure mosselschelpen verantwoord maakt, was een goed punt voor de oesterkwekers en voor de mosselinleggers was het zeer welkom de op hun werkterrein liggende schelpen te kunnen opruimen vóór 't nieuwe seizoen begint. Zoals gezegd, het warmtemesje snijdt van twee kanten. En zo ontrolt zich weer het jaarlijks terugkerende tafereel van 't laden, vervoeren, lossen in en uitzaaien uit de schepen. En evenals de laatste jaren, worden ook nu weer, niet alleen de schelpen van gekookte mosselen uitgezaaid, maar ook het uitzeeafkomstig van de mosselzuiverinstallaties der grote handelaars wordt, zij het tegen heel wat mindere prijs, voor hetzelfde doel, nl. het opvangen van rondrijvende oesterlarven aangewend.

Zoals men ziet, alles wat aan of in de mossel zit of er zich mee vermengde, kreeg waarde.

Beverwijk, vlak bij IJmuiden. Het laboratorium, de grote opslagplaatsen, de mengerij en een enorme voorraad vismeel zijn bij deze brand verloren gegaan. Het verlies werd op ruim anderhalf miljoen gulden geschat.

De brand moet zijn ontstaan door broei in balen vismeel. De brandwreken van Beverwijk, Velsen en Hoogovens waren spoedig ter plaatse en bestreden het door de Oostelijke wind aangewakkerde vuur uit alle macht met twintig stralen. In de loop van de middag — het vuur was woensdagmorgen om 9 uur uitgebroken — werd de brand bedwongen.

Het nabluingswerk vergde nog vele dagen. Af en toe schoten de vlammen weer omhoog. Vooral het verlies van de mengmachine is een slag voor het bedrijf. Het installeren van een dergelijke machine vergt een tijd van ongeveer een jaar.

Trawler Curacao werd verkocht

De IJmuidense trawler IJM. 99 «Curacao» van de rederij Medan te IJmuiden is naar Saint Pierre op New Foundland verkocht. Het schip, dat 238 ton meet en is uitgerust met een 600 pk Industriemotor, zal daar de «Soerabaia» gaan vervangen, welk schip enige tijd geleden op een strekdam bij de haven van Saint Pierre is gelopen en is vergaan. De Curacao werd in 1956 gebouwd en behoort nog steeds tot de modernste motortrawlers van Nederland. Bouwers waren de scheepswerf «De Dageraad» te Woubrugge. De trawler zal waarschijnlijk worden opgehaald door een bemanning uit New Foundland

(Vervolg van blz. 7)

ZATERDAG: 2400 kisten vis, waarbij 400 tong, 850 schol, 300 verse haring, 200 makreel, 125 schelvis, 250 wijting, 110 kabeljauw en gul en 15 koolvis.

BESOMMING

HD. 87 9.500 f

MAANDAG: 9100 kisten vis, waarbij 475 tong, 1050 schol, 1500 verse haring, 2000 makreel, 1550 schelvis, 625 wijting, 900 kabeljauw en gul en 275 koolvis.

BESOMMINGEN

POSTBOY 15.100 f
ARIADNE 15.300 f
EMMA 22.200 f
AMSTERDAM 24.200 f
CORNELIS VROLIJK 20.700 f

DINSDAG: 4600 kisten vis, waarbij 25 tong, 25 schol, 3500 verse haring, 450 makreel, 225 schelvis, 350 wijting, 125 kabeljauw en gul en 50 koolvis.

BESOMMINGEN

HAARLEM en
THORINA 50.100 f
CLAESJE 12.500 f
VLAARDINGEN 153 5.400 f
VLAARDINGEN 84 9.000 f
KATWIJK 32 11.100 f
KATWIJK 99 6.800 f

WOENSDAG: 3500 kisten, waarbij 800 haring, 600 makreel, 600 schelvis, 100 wijting, 350 kabeljauw en 125 koolvis.

BESOMMINGEN

POLDERMAN 22.100 f
ALLANWATER 28.400 f

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



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

★
BRUSSEL :
Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★
LUIK :
15, Place Xavier Neujean
Tel. 23.33.93

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

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

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

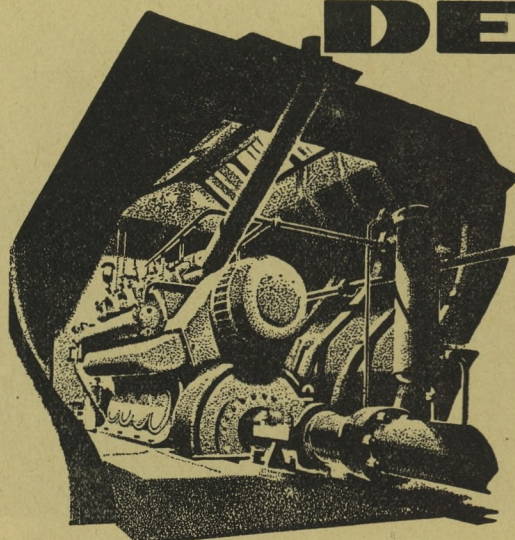
Froid Industriel

Telefoon : 71.791

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

38V

NAEREBOUT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

werkt voor twee

JAARBEURS STANDNUMMER CROESELAAN MARGRIETHAL 508

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

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110
IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART
ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78