

HET

29e JAARGANG — nr. 2

VRIJDAG 13 JANUARI 1961

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



Talrijke vaartuigen liggen te wachten op beter weder om
buiten te varen.

(Foto Roland)

VAKBLAD VOOR :

REDERS - VISSERS - NIJVERAARS EN

HANDELAARS UIT HET BELGISCHE

EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF

— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

KLEINE AANKONDIGINGEN

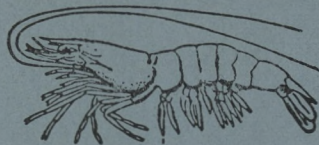
★ Te koop : uit oorzaak van stilleggen bedrijf, vissersvaartuig, gebouwd in hout in 1938. Voorzien van een motor Deutz van 300 pk van begin 1959. Vaartuig gans vernieuwd en met volledig inventaris om op de visserij te gaan. Voorw. bureel blad nr. 2348V.

NEDERLANDSE INLEGGERIJ van rolmops, zure haring en haringfilets, wenst te exporteren naar België en Luxemburg. Zoekt contact met belanghebbenden.

Brieven onder nummer 2379V bureel van dit blad.

★ Te koop : een zeer goed onderhouden vissersvaartuig, goed varende, voorzien van een motor van 150 PK, 25 jaar oud, wegens uitscheiding van het bedrijf. 2343V

★ Te koop : O.152, gebouwd in 1946, met volledige uitrusting, gereed om ter visserij uit te varen, voorzien van een motor ABC van 135 PK van 1946. Kontante betaling vereist. Prijs bur. blad nr 2345V.



FIRMA

R. Huysseune
ZEEBRUGGE

Export Import
TELEFOON : Priv. 540.06
Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land

2182V

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

HULP IN NOOD

verzekert

aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

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
46, Kaai
Tel.: 291.51

ZEEBRUGGE
4, Wandelaarstr.
Tel.: 541.21

Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

*
Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

hand
in
hand

REDER van een Oceaanleepboot (lange omvaart) VRAAGT
SCHIPPER eerste klas visserij of kapitein ter kustvaart, met ervaring. Zich wenden bureel blad nr 2393V.

Reder,
is een mensenleven geld waard ?

Koop een

ELLIOT-vlot

NIET
de goedkoopste,
maar :

DEGELIJKHEID
ZEKERHEID
KWALITEIT
SERVICE

bij Uw Coöperatieve :

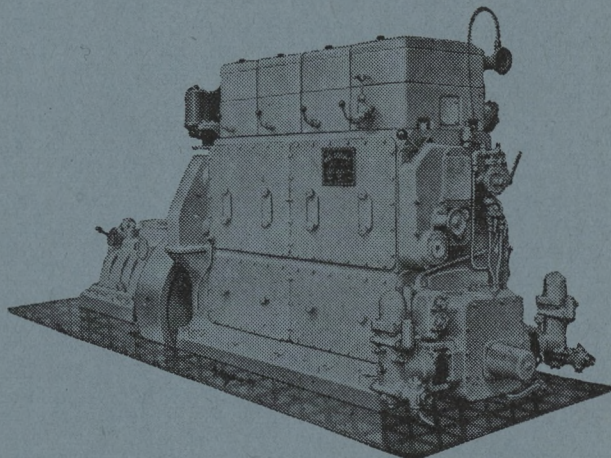
S.C.A.P. S.V.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

Telefoon 729.51

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

Het

VISSERIJBLAD

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

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

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

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

Een crisis in de Peruviaanse vismeelnijverheid

Hetgeen reeds sedert enige tijd vermoed werd is waarheid geworden. In een artikel welke verscheen in het «Commercial Fisheries Review» wordt er gewag gemaakt van een crisis welke de Peruviaanse vismeelproductie op het huidig oogenblik zou doorworstelen en welke in hoofdzaak te wijten is aan een uitgesproken overproductie, een vermindering van de wereldvraag en een verlaging van de prijzen die een stadium zouden bereiken hebben welke algemeen aanzien wordt als gelegen onder de kostprijs van de productie.

Deze omstandigheden hebben de Peruviaanse vismeelproducenten ertoe genoopt in een onderlinge samenwerking een poging te ondernemen om deze huidige kritieke toestand in de gunstige zin te wijzigen.

Bepaalde elementen van deze industrie betwijfelen het echter of deze inspanning wel de verhoopde resultaten zullen opleveren. Er werd in verband hiermede zelfs vooropgesteld dat de Peruviaanse regering zelf het nodige zal moeten doen om de vismeelproductie te beperken indien het moest blijken dat de industrie zelf niet in staat is zulks te doen.

Anderzijds wordt voorspeld dat de industrie op weg is om een eerder chaotisch jaar te doorleven, waarbij zelfs een gedeelte van de reeds bestaande instellingen zich zullen verplicht zien te sluiten of een ander bedrijvigheid te beginnen. Hierdoor zal echter, mede door de invloed van bepaalde economische factoren, de toestand opnieuw een normaal aspect krijgen met als resultaat dat Peru misschien niet langer een spektakulair karakter zal dragen maar zal kunnen bogen op een gezonder en stevigere industrie.

xxx

De «Sociedad Nacional de Pesqueria», de handelsvereniging van de Peruviaanse vismeelindustrie

heeft pogingen ondernomen om de huidige toestand van de vismeelproductie te verbeteren door een zekere stabiliteit te betrachten en de overproductie tegen te werken.

Vertegenwoordigers van de voornoemde sociëteit hebben de vaste overtuiging uitgedrukt dat een stabiliteit kan bereikt worden door een welbepaalde maximum productie vast te leggen welke zou begrepen zijn tussen 400.000 à 450.000 metrieke ton. Deze kwantiteit zou aan Peru een gelijkmatig deel van de wereldproductie verzekeren die terzelfdertijd prijzen zou toelaten die aan de producenten nog redelijke winst zouden opleveren.

Onder de auspiciën van de Sociëteit werden bijeenkomsten belegd tussen de verschillende vertegenwoordigers van de nationale vismeelproductie waarbij het aanvragen van een maximum productie werd overlegd terwijl ook aan de regering werd gevraagd om, alle aanvragen tot oprichten van een vismeelfabriek gedurende deze kritieke periode, af te wijzen.

VOORSTELLEN VERWORPEN

In verband hiermede kan worden gezegd dat de Minister van Landbouw en Visserij 12 aanvragen tot oprichting van nieuwe vismeelfabrieken geweigerd heeft. Deze aanvragen werden afgewezen door het overgrote deel van Ministerraad omdat men van oordeel was dat de oprichting van meer fabrieken in strijd is met de bestaande wetten betreffende de vrijheid van handel en nijverheid.

Het voorstel welke tijdens de eerste bijeenkomst vooropgesteld werd bestond erin dat ieder van de 74 thans bestaande vismeelfabrieken elk een welbepaald produktiekwantum zouden toegewezen krijgen. Als men echter de berekening maakte van het totaal der

toegewezen hoeveelheden kwamen tot een totaal van 1.021.400 ton waarbij dan nog dient rekening gehouden met het feit dat er onder deze 74 fabrieken een groep bestaat die pas opgericht is of nog in aanbouw is en die in het geheel nog geen geschiedenis gemaakt heeft gedurende 1959 of 1960 zodat deze dan ook maar 40 % van hun produktiecijfer mochten voortbrengen.

Dit voorstel werd evenwel niet gestemd wegens het grote verzet vanwege de oppositie van deze meeting.

x x x

Tijdens een tweede bijeenkomst werd het voorstel gedaan om de bestaande vismeelfabrieken in vier categorieën in te delen naargelang hun grootte en capaciteit, met dien verstande dat ieder groep een welbepaald percentage zou toegekend worden voor wat de productie betreft en in verhouding tot de fabrieken behorende tot ieder van die vier groepen. Ook dit voorstel werd van de hand gewezen.

Een nieuw comité werd in het leven geroepen die bestaat uit groothandelaars, kleine producenten en nieuwe fabrikanten die nog een toelating kregen maar die tot op heden nog weinig of niets hebben geproduceerd.

Dit comité kreeg als opdracht nieuwe ideeën uit te werken welke zouden kunnen in de praktijk omgezet worden, waarbij alle vismeelproducenten 'n tastbaar voordeel zouden hebben, terwijl de overproductie terzijde zou kunnen gelaten worden.

NIEUWE VOORSTELLEN

WORDEN GEZOCHT...

Onder de nieuwe voorstellen welke werden gedaan kunnen onder meer de volgende geciteerd worden : het in voege brengen van een zogenaamd «dode seizoen»

waarbij de ansjo-visserij zou stilgelegd worden wat automatisch een vermindering van de vismeelproductie tot gevolg zou hebben. Er werd ook een aanvraag gericht aan de regering om bepaalde rechten en taksen af te schaffen zodat de kosten beneden de wereldprijzen zouden komen te liggen.

Het was tijdens die eerste zitting van het comité dat de toestand waarin de Peruviaanse vismeelindustrie thans verkeert als kritiek werd bestempeld.

De wereldkonsumptie van de vismeel wordt geschat op ongeveer 875.000 ton, terwijl het uitvoerpotentieel van de wereldproducenten (Peru met 400.000 ton inbegrepen) werd geraamd op 1.070.000 ton of bijna 200.000 ton meer dan wereldverbruik.

STATISTIEKEN

De enige officiële statistieken, nog geldig voor 1960 zijn deze betreffende de export gedurende de eerste drie maanden van het afgelopen jaar. Deze statistieken wijzen een totale productie aan voor de eerste 3 maand van 148.091 ton wat neerkomt op een maandelijkse gemiddelde van 49.000 ton. Een andere statistiek lopende van januari tot mei toont een totale uitvoer van ca 250.000 ton of een gemiddelde productie van 51.000 ton.

Meer dan 72 % van de verzendingen welke gedurende de eerste vijf maanden van het afgelopen jaar gedaan werden geschieden naar Europa en meer bepaald naar Nederland en Duitsland. 10 % ging naar de U.S.A.

Deskundigen hebben berekend, dat moest er aan eenzelfde ritme voortgegaan zijn, de jaarlijkse uitvoer van Peruviaanse vismeel in 1960 een cijfer van 612.000 ton zou bereikt hebben. Als we even de cijfers van de voorgaande jaren bekijken dan blijkt het duidelijk welk een overrompelende evolutie de Peruviaanse vismeelindustrie genomen heeft. Inderdaad, de uitvoer in 1958 bedroeg 105.777 ton en in 1959 277.600 ton.

(Zie vervolg blz. 2)

EEN KRISIS IN DE PERUVIAANSE BERICHTEN

VISMEELNIJVERHEID

(Vervolg van blz 1)

De produktie in 1958 bedroeg 126.900 ton en als men weet dat de uitvoer in dit zelfde jaar 105.777 ton bedroeg dan kan men berekenen dat de 80 à 85 % van de jaarproduktie uitgevoerd werden. De totale produktie voor het jaar 1959 mag geraamd worden op 335.000 ton en die van 1960 (berekend op basis van de cijfers voor de periode januari-mei) op 725.000 ton.

ZULLEN FABRIEKEN

MOETEN SLUITEN...?

Het is een feit dat de Peruviaanse vismeelproduktie bij het afsluiten van het afgelopen jaar een cijfer van 1 miljoen ton had kunnen bereiken als men rekening houdt met de steeds bijkomende vismeelfabrieken en de steeds toenemende expansie van de reeds bestaande instellingen en de faciliteiten welke toegekend worden. Niettegenstaande dit, zijn de deskundigen van oordeel dat de helft van dit cijfer reeds een heel goed resultaat is en dat het in ieder geval niet zou geleid hebben tot de kritieke toestand waarin de Peruviaanse vismeelindustrie thans verkeert.

In verband hiermede halen zij de staking aan welke uitbrak onder de anchovisbedrijvigheid, de verminderde aanvoeren van voormelde vissoort welke een aanvang nemen in mei en dit gedurende een zestal maanden, en bovenal de wereldprijs van de vismeel, en cetera deze punten als bepalende factoren voor de Peruviaanse overproduktie gedurende het afgelopen jaar. Sedert de huidige wereldprijs ingevoerd werd, die beneden de produktiekosten van Peru ligt, werd het sluiten van vismeelfabrieken reeds in overweging genomen, voor zolang deze toestand blijft aanhouden. Deze met een stevige financiële ruggesteun kunnen het zich wel veroorloven enkele tijd verlof te nemen en alle bedrijvigheid stil te leggen. Dit is echter niet het geval met de kleinere producenten en de nieuwkomers die zich een onbedrijvigheid van korte of langere tijd niet kunnen permitteren maar niettemin toch het slachtoffer zullen worden van de heersende toestanden.

Het is met een eensgezinde overtuiging dat alle geïnteresseerden in de Peruviaanse vismeelbedrijvigheid zich rekenschap geven van het feit dat er nog in het geheel geen oplossing in het zicht is voor de bestrijding van deze overproduktie. Dit kan ten andere logischerwijze toegeschreven worden aan een natuurlijke weerzin van beperken.

Nieuwelingen in de vismeelindustrie, geven zich niet ten volle rekenschap van de huidige benar-

de toestand waarin de Peruviaanse vismeelindustrie verkeert waarin ook zij begrepen zijn, en zijn slechts bekommerd om het terugstorten van het door hen aangevraagde krediet tot oprichting van een vismeelfabriek.

DE OPLOSSING !!!

Sommige deskundigen zijn nochtans van oordeel dat de wereld veel meer vismeel zou kunnen gebruiken dan zij zich in werkelijkheid aanschaffen. Het dan ook in die zin dat zij een mogelijke oplossing willen zien en wel dat deze enkel kan komen door een ruimer verbruik van vismeel. Of dit zal lukken, is wat anders. — B.

ZEER SLECHT

HARINGSEIZOEN

VOOR DE DUITERS

SLECHTSTE SEDERT VELE JAREN

De Duitsers zijn waarlijk niet te spreken over het huidige haringseizoen die nu stilaan op zijn einde loopt en waarvan nu reeds kan gezegd worden dat het slechtste is dat men sedert vele jaren heeft gekend.

De vijf drukste maanden van de haringbedrijvigheid — van juni tot oktober — hebben slechts 49.000 T opgeleverd welke bestemd zijn voor het verbruik. In de overeenstemmende periode van het vorig seizoen bereikten de vangsten een cijfer van 76.000 Ton, zodat een vermindering naar hoeveelheid ondergaan werd van 27.000 Ton. In 1958 bedroeg deze aanvoer toch nog 67.000 Ton en toen sprak men reeds van een rampzalig jaar.

Ingevolge deze zeer geringe aanvoeren ondergingen de prijzen een stijging van 5 à 10 procent in vergelijking met vorig jaar. Ondanks de hogere prijzen en het feit dat de haringvloot 10 à 12 procent kleiner was dan vorig jaar zullen de 35 pct lagere vangsten de balans toch doen overhellen naar een uitgesproken verlies voor de haringvisserij.

Aan de hand van berekening kon nu reeds uitgemaakt worden dat er dit jaar 105.000 Ton haring zullen dienen ingevoerd te worden in West-Duitsland teneinde de vraag naar deze vissoort op de binnelandse markten te voldoen. Het invoercijfer van het vorig jaar bedroeg 95.000 Ton. — B.

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

DE VISSERIJ IN BRAZILIE

De visserij-industrie in Brazilië kent een eerder langzame ontwikkeling. Niettegenstaande dit heeft de visserijvloot, die in 1955 een totale brutotonnage van 11.000 Ton bereikte, thans een gezamenlijke bruto-tonnemaat van 38.000 Ton. De jaarlijkse produktie kende een ontwikkeling die ging van 153.000 Ton in 1950 tot 298.000 Ton in 1959. — B.

NIEUWE JAPANSE EENHEID

Onlangs werd de reeds zo omvangrijke Japanse vissersvloot andermaal verrijkt tmet een eenheid die de visserij langs achter bedrijft. Het vaartuig heeft een lengte van 78 meter en is uitgerust met een motor van 2.400 P.K. Aan boord bevinden zich installaties voor het invriezen van de vangsten. Dit vaartuig is bestemd voor de visserij langsheen de Australische kusten en Nieuw-Zeeland. — B.

POOLSE VISSERIJ-EXPEDITIE IN AFRIKA

Door een Poolse expeditie werd een reis ondernomen naar de wateren in de nabijheid van Tunisië, Marokko, Senegal, Ghana, Guinée, enz... De zending werd in het leven geroepen met als hoofddoel de mogelijkheden te onderzoeken welke eventueel zouden bestaan voor wat betreft een samenwerking tussen de Poolse visserij-industrie en deze van de voornoemde staten.

Een eerste resultaat werd reeds bereikt met de overheid van Guinea aan dewelke Polen een visserijvloot zal leveren, technische hulp, materiaal en onderrichters. Vier « coasters » zijn ondertussen reeds vertrokken uit Polen met bestemming naar Guinea. Later zal ook het opzoekingsvaartuig « Birkut » de weg naar Guinea inslaan.

Er werd ook gemeld dat vissers, afkomstig uit de Arabische Republiek lessen zullen volgen in Polen. — B.

DE DUITSE ZEEVISSERIJ IN 1959

De totale aanvoer in 1959 bedroeg 677.516 T (tegen 651.174 T in 1958). De waarde hiervan was : 276.354 miljoen DM (284.335 mill. DM in 1958). De hoeveelheden per aangevoerde soort verdelen zich als volgt :

Haring	260.139 T
Rode zeebaars	141.379 T
Kabeljauw	74.917 T
Koolvis	48.833 T
Schelvis	10.375 T
Diversen	141.873 T
	677.516 T

Enkel de aanvoer van haring en rode zeebaars nam toe in vergelijking met 1958. De andere soorten werden in kleinere hoeveelheden aangevoerd vn. kabeljauw.

uit het BUITENLAND

De voortbrengst naar de visgronden geeft volgend beeld :

Noordzee	340.649 T
(haring, schelvis)	
IJsland	49.173 T
(kabeljauw, rode zeebaars, koolvis, schelvis)	
Groenland	48.060 T
(kabeljauw, rode zeebaars)	
Noorse Kust	36.003 T
(koolvis, schelvis)	
Labrador	34.008 T
Oostzee	33.654 T
(haring, kabeljauw)	
Kanaal	13.059 T
(haring)	
New Foundland	8.900 T
Faroereilanden	8.512 T

De ontwikkeling van het verbruik in West-Duitsland ziet er voor 1959 als volgt uit :

Voortbrengst	678.000 T
Invoer	172.000 T
	850.000 T
Uitvoer	46.000 T
Niet voor mens. verbruik	199.000 T

Per inwoner 10,7 kgr daarvan van Duitse voortbrengst 7,6 kgr. Daarvan van invoer 3,1 kg.

INDIA

NIEUW VIJFJARENPLAN BEOOGT EEN SNELLE UITBREIDING VAN DE VISSERIJ

De produktie van Indië vóór het eerste vijfjarenplan bedroeg ong. 1 miljoen ton. Na het 2e vijfjarenplan (1960-61) was de verhoging tot 1,4 miljoen ton voorzien. Thans stelt men de produktie na een 3e vijfjarenplan (1965-66) op 1,8 miljoen ton.

Bij het einde van het eerste vijfjarenplan werden omstreeks 650 boten gemekaniseerd. 850 werden er gemekaniseerd na verloop van het tweede vijfjarenplan en het 3e plan beoogt de mekanisatie van 4.000 vaartuigen. In het kader van dit 3e plan is de exploitatie van nieuwe visgronden voorzien. Anderzijds kreeg de faktor distributie eveneens een voorname plaats.

ITALIE

VISMEEL EN OLIEMARKT

De vismeel- en -olieproduktie is laag in Italië en dient aangevuld door invoer om aan de noodwendigheid te kunnen voorzien.

De gemiddelde jaarlijkse behoefte schommelt rond de 14.000 Ton voor vismeel en 7.500 ton voor de olie.

De invoer in 1959 van vismeel bedroeg 13.258 ton voor een waarde van 112 miljoen B. F. Ongeveer de helft van deze uitvoer komt uit Angola. Andere leveranciers zijn : Noorwegen, Denemarken en Portugal.

De invoer in 1959 van visolie bedroeg 7.780 ton voor een waarde van ong 80 miljoen B. F. De voornaamste leveranciers zijn de USA en Noorwegen. De import van vismeel en visolie is aan geen kwantitatieve bepalingen onderhevig.

PROPAGANDALESSEN VOOR VISVERBRUIK

DECEMBER 1960

Door de lesgeefster van de Commissie voor Propaganda werden in december in hiernavolgende instellingen, propagandaslessen voor vis gegeven.

**1 december om 9.30 uur —
Huishoudschool, Sterrenstraat, 12
Lokeren. C3. C1.**

Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelnemers : 43.

UITSLAG :

Economisch : viswinkels, verse vis op woensdag, donderdag en vrijdag.
Pedagogisch : weinig vertrouwd met vis en diens bereidingen.

— ★ —

**2 december om 10 uur —
Huishoudschool, Dorpstraat 40,
Kapellen.**

Manier van bereiken : tram - trein.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelnemers : 53.

UITSLAG :

Economisch : verse vis te verkrijgen op vrijdag, leuder.
Pedagogisch : enkele praktische vragen.

— ★ —

**6 december om 13.30 uur —
Vakschool, Kerkstraat, 3,
Mortsel. A.6**

Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : zeer bevredigend.
Aantal deelnemers : 32.

UITSLAG :

Economisch : viswinkel, leuder.
Pedagogisch : spontane activiteit, kennen enkele vissoorten.

— ★ —

**6 december om 15.30 uur —
Vakschool, Kerkstraat, 3
Mortsel. C3**

Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelnemers : 28.

UITSLAG :

Economisch : viswinkel, leuder.
Pedagogisch : praktische vragen nopens bereidingen.

— ★ —

**7 december om 10 uur —
Huishoudschool, Centrum, 204,
Westerlo. C3**

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Aantal deelnemers : 41.
Begrip en belangstelling : redelijk.

UITSLAG :

Economisch : soms leuder, verse vis te verkrijgen op de markt. Pedagogisch : kennen geen gebruik van verse vis, te overtuigen.

— ★ —

**8 december om 13.30 uur —
L.O.F.C. à Obaix-Buzet**

Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : zeer veel.
Aantal deelnemers : 26.

UITSLAG :

Economisch : soms leuder, versheid laat te wensen over. Aangezet om rechtstreeks te bestellen bij de vismijn.

Pedagogisch : druk gesprek over de aankoop van vis, verzenden, bestellen en soorten.

— ★ —

**13 december om 9.30 uur —
Huishoudschool, Steenweg op
Diest ; Herk de Stad.**

Manier van bereiken : trein en autobus (weinig verbindingen).
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelnemers : 57.

UITSLAG :

Economisch : viswinkel, weinig keuze, alleen op vrijdag.
Pedagogisch : E.Z. Directrice vindt deze soort lessen absoluut nodig voor de leerlingen, veel belangstelling.

— ★ —

**14 december om 10 uur —
Huishoudschool, Volpenstraat, 21
Halle C3.**

Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : bevredigend.
Begrip en belangstelling : weinig.
Aantal deelnemers : 46.

UITSLAG :

Economisch : viswinkels.
Pedagogisch : geen contact met de leerlingen.

— ★ —

**20 december om 10 en 14 uur —
2 lessen voorzien.
Technisch Instituut, stwg op
Antwerpen, 47-48, Oostmalle.**

Lessen konden niet doorgaan, vis niet tijdig besteld.

— ★ —

**21 december om 10 uur —
Instituut De Wandeleer,
Amerikalei, Leuven C3 Cl.**

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelnemers : 76.

MOEILIKHEDEN IN DE ITALIAANSE VISSERIJ

De visproductie in Italië, die varieert van 180 à 190.000 ton per jaar voor een waarde van 42 miljard lire volstaat niet om het nationaal verbruik en de visverwerkende industrie te voldoen. Jaarlijks moet Italië zowat 130. à 140.000 ton vis invoeren voor een waarde van om en bij de 40 miljard lire, wat neerkomt op zowat de helft van de verbruikte vis in Italië.

De oorzaak van deze situatie zijn tweërlei: enerzijds de ontoereikende technische middelen waarmee de Italiaanse vloot thans is uitgerust — de vloot heeft een uitbreiding genomen van 50 % in de laatste tien jaar terwijl de productie is blijven staan. Anderzijds is de grote schaarste en gebrek aan visrijke gronden ook een oorzaak van de huidige moeilijke situatie waarin de Italiaanse visserijindustrie zich bevindt. Het is ten andere de laatste oorzaak die uitlegt waarom de Italiaanse vissers zich meer en meer richten naar de tropische wateren.

De pogingen werden echter tot op heden maar aangemoedigd door beloften van staatswege, terwijl de visserijindustrie sedert verscheidene jaren wacht op een gepaste maatregel om aan deze benarde toestand te verhelpen.

Het is nu meer dan 3 jaar, om juist te zijn in juli 1957, dat een wet gestemd werd, waarbij art. 5 voorziet dat een tegemoetkoming zou toegestaan worden ten bedrage van 40 % der totale onkosten welke zouden gemaakt worden tot verbetering en modernisatie van 't vissersvaartuig. Hierbij werd geen beperking van tonnage voorzien. De Italiaanse reders hebben echter moeten vaststellen dat deze maatregel tot op heden enkel werd toegepast voor vaartuigen van minder dan 150 bruto-ton en die de visserij bedrijven in de Middellandse zee.

Het Ministerieel Comité van Z.-Italië heeft op 30 juli 1960 medegedeeld dat een miljard lire zou voorzien worden voor de hulp en bijstand voor reders ter diepzee-

visserij welke verbeteringswerken zouden laten uitvoeren aan hun vaartuigen die de 500 bruto ton niet overschrijden, aldus het ministerieel besluit. Het is goed te begrijpen dat deze beslissing de oorzaak was dat vele troebelen uitbraken in de Italiaanse visserijkringen. De rederij «Genepesca» had ondermeer het plan opgevat 2 treilers te laten bouwen die deze 500 bruto ton ver overschreiden en waarvan de kosten ruim de 1 miljard lire per vaartuig zouden overtreffen. De reders hadden inderdaad reeds ingezien dat de vergoeding welke hiervoor van staatswege zou bekomen worden een goede tussenkomst zou zijn en de onkosten gevoelig zou dekken.

Het is dan ook in verband hiermede dat door een Italiaans afgevaardigde van de Visserij een vraag werd gesteld aan het betrokken ministerie waarbij een volledig nieuw plan werd voorgesteld voor de hulp aan de visserij.

Dit voorstel werd tot op heden nog niet prijs gegeven aan de openbaarheid maar er kan nu reeds gezegd worden dat het van aard is geweest om veel kritiek uit te lokken van bepaalde zijde. De Italiaanse visserij wacht nu angstvallig af of deze propositie in de goede aarde is gevallen, want het kan niet ontzegd dat, moest de beslissing waarbij de 500 bruto ton niet mag overschreden worden gehandhaafd blijven, vele reders hierin een beletsel zullen zien om grote diepzeetreibers te bouwen en de Italiaanse visserij opnieuw zou terug vallen tot hun vroeger weinig winstgevendende toestanden. — B.

HET VISSERIJBLAD

Wordt alleen per abonnement verkocht en is tevens elke DONDERDAGAVOND verkrijgbaar in NOORDZEE-BOEKHANDEL, 22, Vindictivelaan, Oostende.

Het abonnementsgeld kan gestort worden op postcheck 41.89.87 van Het Visserijblad en kost per jaar : 250 F of 19 gulden
per 6 maand : 125 F of 10 gulden
per 3 maand : 75 F of 6 gulden

UITSLAG :

Economisch : viswinkels.
Pedagogisch : zeer veel belangstelling, vooral vanwege mevrouw de direktice en leraressen.

— ★ —

**22 december om 10 uur —
Landbouw huishoudschool,
Naamsestwg, 305.**

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : zeer veel.
Aantal deelnemers : 13.

UITSLAG :

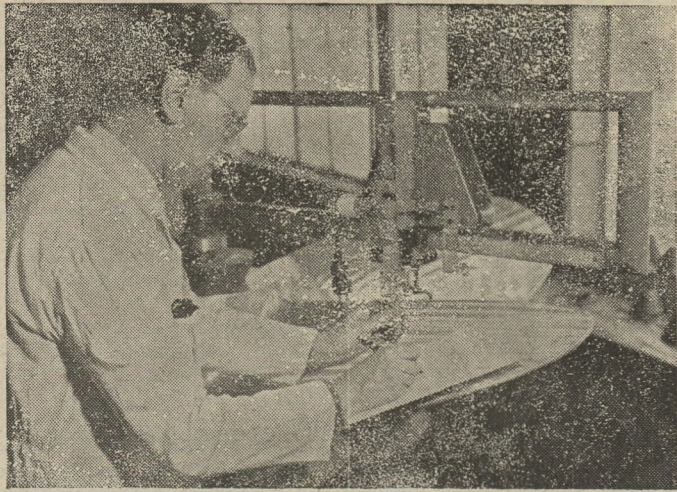
Economisch : Viswinkel.
Pedagogisch : gesprek nopens aankoop op het platte land.

— ★ —

**22 december om 14.00 uur —
Landbouwschool, Heverlee C1 An**
Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : zeer veel.
Aantal deelnemers : 17.

UITSLAG :

Economisch : viswinkel.
Pedagogisch : gesprek over vis in de voeding van handarbeiders.



TIPS

van **LIPS**

- (no 2)
- Cavitatie loert op elke schepsschroef.
 - LIPS heeft bladvormen ontwikkeld, waardoor de cavitatie tot een minimum is teruggebracht.
 - Doordat ze minder inverteert heeft u van een LIPS-schroef langer profijt.



zie uit naar de volgende Tips van Lips

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

wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

HAND IN HAND

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

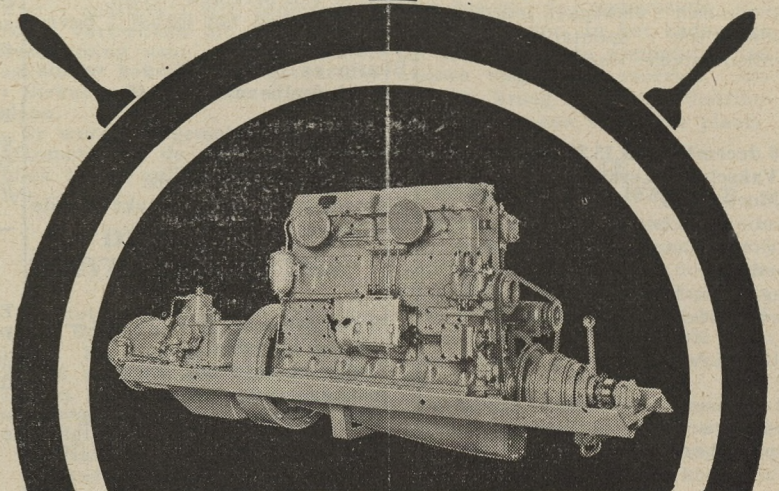
ADVERTEERT
IN HET VISSERIJBLAD,
UW VAKBLAD!

DIESEL



MERCEDES-BENZ
DIESEL

Scheeps- motoren
spaarzaam, zuinig en bedrijfszeker



van 20 tot 3.000 PK.

Rechtstreekse invoerders voor België — Agentschap in heel het land

MATINAUTO PVBA

1072, WAVERSE STEENWEG — BRUSSEL 16 — Tel. 35.20.20 (10 l.)

VISSERIJONTWIKKELING IN PERU EN DE VISMEELINDUSTRIE

De fantastische ontwikkeling van de visserij te Peru heeft, zoals reeds meermaals aangestipt, een wereldwijde weerslag gekend, met ongehoorde complicaties en problemen.

Voor 10 jaar bedroeg de Peruviaanse voortbrengst 50.000 ton per jaar. In 1959: 2.000.000 ton, waarvan 1.824.000 ton ansjovis en gelijkaardigen. Praktisch de gehele vangst wordt naar de vismeelfabrieken verwezen.

De Peruviaanse visgronden zijn nu wel bijzonder rijk aan vis, inzonder ansjovis, maar hoe rijk deze ook moge zijn, tegen een dergelijke exploitatie zijn ze niet bestand.

Er is dus een dubbel probleem, vooreerst de al te intensieve visserij die mettertijd noodlottig zal worden en tweedens problemen inzake rendement van de vismeelnijverheden.

Voor enkele jaren waren de voorwaarden voor de vismeelfabrikanten te Peru bijzonder gunstig. Er bestonden geen moeilijkheden

in verband met het bekomen van de grondstoffen.

De vaartuigen voeren tweemaal per dag uit en kwamen terug boordvol geladen. De overvloed van grondstof, samen met lage uitbatingkosten en andere bevoorrechtte factoren, was de oorzaak dat de vismeelfabrikatie te Peru een ongekende vlucht tegemoet ging. De overgrote produktie werd op de exportmarkt verhandeld met het gevolg dat de prijzen daalden van 6,5 F tot 3,75 F per kg. Deze ineenstorting der prijzen trof niet alleen de Peruviaanse vismeelindustrie zelf, maar evenzeer de wereldindustrie.

De visserijindustrie heeft nu een vooraanstaande plaats verworven in de industrie van Peru, wat kan blijken uit het feit dat 3 % van het totaal nationaal inkomen voortkomt van de zeevisserij en dat de zeevisserijprodukten in de totale export 7 % bedragen. 27.000 personen verdienen hun brood met de visserij.

Berichten van de Rederscentrale

VANAF 1-1-61 VERGUNNING VEREIST VOOR DE VISMEEL EN -POEDER

Bij Ministerieel besluit van 27-12-60 gepubliceerd in het Staatsblad van 31-12-60, werd bepaald dat voor de invoer van vismeel en -poeder vanaf 1-1-61 een vergunning dient aangevraagd, wanneer ingevoerd wordt uit andere landen dan Albanië, Buiten-Mongolië, Bulgarije, Continentaal China, Hongarije, Hong-Hong, Japan, Noord Korea, Noord Vietnam, Oost-Duitsland, Polen, Roemenië, Tsjechoslovakije en de U.S.S.R.

Dit is reeds iets, maar nog verre van voldoende. Het is immers, de reder die, zij het onrechtstreeks het gelag betaald van ineenstorting der vismeelprijzen. Hopen we dat verdere maatregelen niet achterwege zullen blijven.

WAT ELKE REDER NORMAAL REEDS WETEN MOEST

Spijts het feit dat de vastgestelde minimumprijzen, de minimummaten op verschillende wijzen kenbaar gemaakt werden en tevens persoonlijk aan elke reder werden medegedeeld, moeten wij praktisch dagelijks ondervinden, dat vele reders er nauwelijks van op de hoogte schijnen te zijn.

Het is zonderling te moeten vaststellen dat sommigen nooit op de hoogte zijn, als ze bepaalde maatregelen als nadelig aanzien.

Vele moeilijkheden werden in dit verband ondervonden met de wijting welke geen 25 cm meet. Deze kan en mag niet opgevangen worden daar zulks boven de voorgeschreven reglementering valt. Hiervan afwijken is onmogelijk en zou ook geen enkel voordeel bieden.

Anderzijds ontstaan somtijds meningsverschillen tussen reders en onze afgevaardigden op de markten voor wat het vaststellen van de minimumprijs betreft.

Laten we van meet af aan zeer duidelijk vooropstellen dat deze bedienden zeer wel weten waaraan zij zich te houden hebben en dat bepaalde beslissingen geenszins ingegeven worden door willekeur of onbedachtzaamheid. Deze afgevaardigden hebben welbepaalde instructies na te leven welke van hogerhand zijn opgelegd en hun advies met betrekking tot het vaststellen van de minimumprijs op de markt wordt van deze instructies, gebaseerd op tal van factoren, afhankelijk gesteld.

Bepaalde weloverwogen beslissingen van deze afgevaardigden worden vaak beknipteld en somwijlen fel gehegeld omdat ze al eens in het nadeel van de reder uitvallen. Dat men daartegenover

nu niet zeer sympathiek staat is menselijk. Dat men deze gefundeerde adviezen hekel of beknipteld, is onverstandig en enggeestig. Het gelijkt dan zo een beetje op het onderste uit de pot te willen. Wijzen wij enkel op het daaruitvolgend resultaat :

Elkeen is zich bewust van de noodzakelijkheid van de opvangregeling, waarvan het bestaan van tal van reders afhankelijk is. Elkeen is overtuigd dat de opvangregeling reeds veel goed gedaan heeft, er in de toekomst nog van het allergrootste belang zal zijn als hulpmiddel om vele moeilijkheden te boven te komen.

Dat elke reder er zich dan eveneens bewust van zij dat een goede opvangregeling enkel kan bestaan en blijven voortbestaan, wanneer deze gekadreerd is door een reeks van maatregelen, aangepast aan de toestanden en noodwendigheden, die stipt dienen toegepast en nageleefd..

Dat elke reder zich hierbij neerlegge. Want het is niet uit de lucht gegrepen dat hij vandaag iets veroordeelt, omwille van een klein financieel nadeel, wat hij morgen grotelijks zou moeten loven, omwille van een groot profijt.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

26-180(T) Lombardsijde. — Zee-
waartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1-13-1960.

Gedurende de weken van 2 tot en met 14 januari 1961 zullen alleen op donderdag 5, vrijdag 6, donderdag 12 en vrijdag 13 januari 1961 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sektor door artillerie.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0700 tot 1600 GMT (0800 tot 1700, plaatselijke tijd).

De schikkingen van B.a.Z. 1-12-1960 zijn van kracht.

(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 22-12-60 — H.32694).

26-182 Schelde. — Ballastplaat.
Wijziging in de bebakening. Diepte

Verlegd, de rode lichtboei Nr 76,

± 180 m in de richting 300° in 80 dm water, naar 51°21'51"N 4°13'28"E

In de rode boeienlijn Nrs 74-76-78 staat minstens 60 en 56 dm water.

(Zie Belg. Krt. «Schelde» en Lichtenlijst 1957 - Nr 246).

(Antwerpse Zeediensten 23-12-60 — H. 32695).

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 28-12-60

178 West-Hinder - Vlissingen route. — Positie 51°21'30"N 2°50'00"E. Radarscherm Emipre Path tijdelijk afgenomen.

203 Positie 51°23'30"N 3°15'30"E Lichtboei «Wielingen» is 1/4 mijl ENE verdreven.

231 Belgische kust. — Positie 51°11'25"N 2°43'00"E. West-troombankboei uitgedoofd.

233 Oostende, NW nadering. — Positie 51°15'30"N 2°48'30"E. Wraklichtboei «Hebron Wyke» onregelmatig.

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen

N.V.

Beliard-Crighton & Co

2189V

Bijkomend verlofgeld

Zoals vroeger medegedeeld werden de uitbetalingen van het bijkomend verlofgeld, uitgevoerd door de Rederscentrale s.v. met de gelden geput uit de reserve welke door de redersbijdragen gevormd werd, einde vorige maand stopgezet.

In totaal werd voor 364.014 F uitbetaald aan 1.426 bemanningsleden.

Verdeeld over de drie havens geeft dit volgende bedragen :

	(1)	(2)
Oostende	210.206	793
Zeebrugge	12.359	497
Nieuwpoort	29.949	136
	364.014	1.426

(1) uitbetaald bedrag

(2) aantal bemanningsleden

Het hoeft niet verder onderstreept dat de Rederscentrale door de uitvoering van de administratie hiervan, eens te meer bewezen heeft, dat zij zich op velerlei plan verdienstelijk kan maken. De vele activiteiten van allerlei aard die van de Centrale uitgaan bewijzen dat de promotors zich bewust zijn van de taak die hen is weggelegd.

VERBETERING VAN DE VISSERIJMETHODES IN DUITSLAND

De Wetenschappelijke Instituten en Opzoekingsstations van de W.-Duitse Republiek bestuderen op het huidige ogenblik verschillende formules tot het verbeteren en aanpassen van visserijmethodes.

Inzonderheid wordt de hieronder vermelde zaak aan een bijzonder onderzoek onderworpen:

Het zwevend net voor één vaartuig voorzien van een elektronische installatie en bestemd voor de visserij in vrije wateren op vooraf te bepalen diepten.

Een dergelijk net is niet neergelaten tot op de bodem, zoals de tot op heden gebruikte netten, maar opent intengende de mogelijkheid tot vissen op veraf gelegen visgronden, inzonderheid de haringvisserij, langsheen de Noorse kust en in volle Oceaan.

Op het huidig ogenblik kunnen dergelijke netten echter niet gebruikt worden daar de haring nu meer de nabijheid der kusten zoekt. De ondertussen ondernomen proefreizen met dergelijke netten hebben ondertussen reeds gewenste resultaten opgeleverd. Er werden ondermeer reizen ondernomen naar de haringbanken in de omgeving van Ierland en het Kanaal en

daar waar de gewone haringvangers weinig of geen resultaat konden boeken slaagden de vaartuigen die met dergelijke netten waren uitgerust erin goede vangsten te maken.

Dit soort net kan voortgesleept worden op een diepte die door de schipper te bepalen is. — B.

Hoogwaterboekjes 1961 zijn verschenen

De Hoogwaterboekjes 1961 met de getijtafels van hoog- en laagwater te Oostende en de Kust, zijn verschenen, en zijn verkrijgbaar in alle dagbladwinkels en bij de dagbladverkopers; alsmede bij de uitgevers « Het Nieuwsblad van de Kust », St Jorisstraat 18, Oostende, en in « Noordzeeboekhandel » Vindictevelaan 22, Oostende. De prijs is vastgesteld op 8 F per stuk. Men kan het boekje ook verkrijgen door storting van het bedrag op P.C.R. 41.89.97 van « Het Nieuwsblad van de Kust » te Oostende.

GOEDE RESULTATEN VOOR DE DUITSE ACHTERWAARTSE VISSERIJ

Het is een feit dat de Duitse vissersvloot in de laatste tien jaar een weinig gekende uitbreiding heeft genomen. Op alle gebied werd er verbetering gebracht, zodat de resultaten ook moeilijk achterwege konden blijven. Op het huidig ogenblik smaken de Duitsers de vruchten van een onverdroten arbeid die in de eerste plaats gericht was op een gehele ommekeer van hun vloot waarbij alle oude eenheden onmeedogend afgeschreven werden en vervangen door gloednieuwe en ultra-moderne vaartuigen.

Het bovengaan blijkt duidelijk uit het volgende feit.

De « Carl-Wiedeker », een Duitse eenheid die de visserij achterwaarts bedrijft en die amper een jaar in de vaart is, heeft voor het afgelopen jaar goede cijfers gemaakt.

Het vaartuig is eigendom van de rederij G.H.G. uit Bremerhaven. Het heeft een lengte van 67 meter en een bruto-tonnemaat van 720 ton. Het wordt voortgedreven door een motor met een kracht van 1.650 pk.

Gedurende het afgelopen jaar verbleef de « Carl-Wiedeker » 325 dagen op zee wat op zichzelf reeds een rekord betekent.

In een tijdspanne van 259 dagen heeft dit vaartuig een 2.750 ton vis aangevoerd voor een waarde van 1.670.000 Duitse mark. Voor wat de visvangst bestemd voor het zouten betreft, kan gezegd worden dat deze eenheid 110 ton vis heeft voortgebracht in een tijdsduur van 66 dagen en voor een vertegenwoordigende waarde van 488.000 mark. Dat maakt een totale aanvoer van 2.860 ton vis voor een gezamenlijke waarde van 2.150.000 Duitse mark.

Bij deze cijfers dienen dan nog gevoegd een totale hoeveelheid van 264 ton vismeel voor een waarde van 135.000 mark en 81,2 ton visolie voor een waarde van 52.770 mark.

De totale waarde van de voortgebrachte produkten van de « Carl-Wiedeker » bereikt aldus een hoog cijfer van 2.347.000 D. mark.

Dit zijn waarlijk zeer mooie cijfers die ontegensprekelijk 'n zeke-re, zij het dan gewettigde afgunst, opwekken in de visserijkringen der omringende landen. Deze cijfers zijn eveneens een bewijs dat de nieuwe formule, tzt. het achterwaarts vissen wel degelijk rendend kan zijn als de gepaste methodes toegepast worden. — B.

REKORDCIJFER VAN AANVOER IN W.-DUITSLAND DOOR IJSLANDSE VAARTUIGEN

In de loop van het laatste kwartaal 1960, hebben 157 IJslandse vaartuigen hun vangsten in West-Duitsland gelost, nl. 84 in Bremerhaven, 71 in Cuxhaven en 1 te Hamburg en Kiel.

★ Gevraagd : Marine Diesel Motor 150/200 PK. In goede staat met koppeling. Z.w. bur. blad nr 2419V

GRIEKSE BASIS IN DE GOLF VAN GUINEA ?

In het Griekse visserijblad « Halia » lezen we het volgende :

« Vanuit het standpunt van de Griekse visserij gezien biedt de jacht op tonijn langsheen de Afrikaanse kust een interessante toekomst, wat gemakkelijk verstaanbaar is. Zeker zal de taak niet gemakkelijk zijn en er zullen vele moeilijkheden en hindernissen uit de weg dienen geruimd te worden vooraleer er tot een eigenlijke bedrijvigheid zal kunnen overgegaan worden, maar de Grieken zijn zich hier terdege van bewust.

Eerst en vooral zal er een Griekse basis dienen opgericht te worden ergens in de Golf van Guinea, in een nog nader te bepalen plaats.

Volgens het Griekse blad is dit echter goed mogelijk en zien de Griekse visserijmiddens hierin geen moeilijkheden.

De Griekse visserijvloot, die op het huidige ogenblik noodgedwongen de visserij moet bedrijven in de nabijheid van Mauritië, en waarvan de resultaten alles behalve voldoening geven, zal binnen zeer afzienbare tijd verplicht zijn, willen of niet, om uit te wijken naar de Afrikaanse kusten, willen zij hun bedrijvigheid in stand houden.

De Griekse vissers moeten begrijpen dat de gronden van Mauritië zich niet langer zullen lenen tot een doorgevoerde exploitatie en dat de bedrijvigheid op deze gronden slechts een overgang is tot de bedrijvigheid op grote schaal op de gronden nabij Afrika.

Door de Griekse overheden van visserijwereld werd dit vraagstuk reeds verschillende malen aan 'n nader onderzoek onderworpen en alles laat vermoeden dat er uiteindelijk wel een gepaste oplossing zal gevonden worden. — B.

NOORWEGEN ZOU JAARLIJKS 30.000 TON MAKREEL KUNNEN AANVOEREN

De grote Noorse expert, de heer P. Revheim, heeft aan de pers verklaard dat er volgens hem geen beletsels bestaan om de makreelvangsten te laten bedrijven gedurende een volledig jaar, daar waar ze nu enkel een seizoenbedrijvigheid is.

Hij is er van overtuigd dat dat de Noorse vissers jaarlijks zowat 30.000 ton makreel zouden kunnen aanvoeren zonder dat er gevaar zou ontstaan dat de stapel zou uitgeput worden.

Op het huidig ogenblik zijn enkele vissersvaartuigen, met als thuishaven Egersund, die de makreelvisserij bedrijven met vislijnen voorzien van 15 lokazen. Deze vaartuigen hebben een lengte van 40 à 80 voet en bemand met een tiental vissers.

De heer Revheim, die de biologie en de trektochten van de makreel bestudeerd sedert ettelijke jaren aan boord van het onderzoekingsvaartuig « Peder Ronnestadt » is van oordeel dat de huidige visserijmethodes het onderwerp zouden moeten uitmaken van een radikale omwenteling. Zo zou de visser zijn bedrijvigheid niet langer moeten

beperken tot een of twee banken voor de haven van Egersund, maar intengende zouden zij de makreel moeten gaan zoeken op andere en verder afgelegen plaatsen over de gehele Noordzee.

De opzoekingen die in verband hiermede gedaan werden gedurende de laatste jaren en de merkingen die werden gedaan tonen duidelijk, en dit in tegenspraak met hetgeen vroeger gedacht werd, dat de makreel nooit verder trekt dan het Nauw van Kales, maar zich intengende over de gehele Noordzee verspreid en zelfs de Shetlands overschrijden. Alle makrelen die op de Noordzee gevangen worden behoren tot een en dezelfde soort, en het is om die reden dat de heer Revheim van mening is dat de makreelvangsters zoveel mogelijk moeten vangen, want hij is er vast van overtuigd dat er in geen geval gevaar kan ontstaan voor uitroeijing van de makreel.

Volgens de heer Revheim dient de makreel gevangen te worden gedurende de drie eerste maanden van het jaar, tot op het moment dat zij de hogere wateren opzoekt. — B.

De O.285 te IJsland opgeleid en daarna vastgelopen op rotsen

De O.285 « Marie José Rosette » toebehorende aan de rederij Henri en Marcel Lambrecht en voorzien van een motor Deutz van 500 P.K. van het jaar 1952, was zoals naar gewoonte ter visserij op IJsland gevaren onder leiding van kapitein M. Brackx uit Oostende.

Volgens vreemde bladen was hij maandag jl. opgeleid naar Reykjavik in IJsland om er binnen de territoriale wateren, die thans veel uitgebreider zijn, te hebben gevist. Daar liep hij dinsdag reeds een boete op van 37.000 IJslandse kronen of ongeveer 50.000 F.

Bij het buitenvaren van de haven zou de O.285 in slecht weder en bij opkomende storm tengevolge van een klein motordefekt, op de rotsen gestrand zijn waardoor de bemanning zich zouden hebben verplicht gezien het schip te verlaten om verder onheil te voorkomen.

Deze bemanning bestond uit kapitein Brackx; Roger Roman uit Bredene; motorist Edmond Lambrecht; Fernand Smis; Alfons Deruycke en lichtmatroos Raymond Verhaeghe.

Matroos René Lansweert was in Aberdeen aan wal gezet wegens een ongeval in de haven aldaar.

Een IJslandse redding- en sleepboot zal trachten bij goed weder het schip uit zijn netelige toestand te redden.

Het schip is naar het schijnt verzekerd voor 7 miljoen frank.

Het zou de derde maal zijn dat schipper Brackx in IJslandse territoriale wateren opgeleid wordt.

Hopen we voor de reder dat het schip uit zijn netelige toestand gered worde.

BELGISCH - NEDERLANDSE VISSERIJ - ALMANAK 1961

De Belgisch-Nederlandse Visserij Almanak 1961 is zopas verschenen. Dit voor alle vissersvaartuigen onmisbaar werk is te verkrijgen in de burelen van «Het Nieuwsblad van de Kust», St Jorisstraat 18, Oostende, of door storting van 200 F + 10 F verzendingskosten, op postchecknummer 41.89.87 van «Het Nieuwsblad van de Kust, Oostende, of «Het Visserijblad», Oostende (zelfde nummer) en in NOORDZEE BOEKHANDEL, Vindictive-laan 22, Oostende.

DE VISAANVOER VAN FRANKRIJK IS MERKBAAR GESTEGEN

VRIJSTELLING VAN DE FIJNE VISSOORTEN

De vrijstelling van de invoer van fijne vissoorten (tong, tarbot, enz.) die in voege is gekomen sedert 1 januari ll, is een slechte zaak voor de Franse visserij.

Het zal een zware slag zijn voor de vissers die uitgaan op tong en tarbot, maar anderzijds dient hier toe h eerlijkheidshalve aan toegevoegd dat de Gemeenschappelijke Markt hen hierop had voorbereid.

Men kan zich eveneens afvragen wat deze vrijstelling nog meer met zich zal slepen, daar waar de Belgische en Nederlandse producenten nog grote mogelijkheden hebben voor de uitvoer naar Frankrijk.

Het is nog zeer vroeg om reeds enkele cijfers te kunnen weergeven van de invoer voor de elf eerste maanden van het afgelopen jaar, maar nu reeds kan gezegd worden dat voor de eerste tien maanden van het afgelopen jaar een totale hoeveelheid van 3.683 ton fijne vis werd ingevoerd tegenover 2.229 ton voor de overeenstemmende periode van het vorige jaar. Deze stijging komt in procent uitgedrukt neer op een stijging van 65 %.

Het kan niet ontkent dat de Gemeenschappelijke Markt hier voor een groot deel tussen zit en onweerlegbaar verantwoordelijk is voor deze stijging, gezien het in hoofdzaak de zendingen uit België en Nederland zijn die aan de oorsprong liggen van deze zogezegde «invasie» van de Franse markt.

Het is daarbij interessant te noteren dat de tolrechten voor de fijne vis uit de vreemde een daling van 5 % hebben ondergaan. Voor 't ogenblik heeft echter niets de schijn dat deze daling een invloed zal gehad hebben op de waarde van de Franse tongen, tarbot, enz...

Het is ten andere niet alleen in de sektor van de verse vis dat deze nadelige invloed zich heeft laten gelden. Na een eerder geringe terugslag in 1959 heeft de invoer van vis opnieuw de beweging naar omhoog aangevat.

Voor wat de invoer betreft van om het even welke vissoort, dus de totale invoer gedurende de eerste tien maanden van 1960 kan gezegd worden dat voor een totaal van 16.935 ton tegenover een invoer van 15.136 ton voor de overeenstemmende periode van 1959.

Wat dit betreft dient gezegd dat het in hoofdzaak de Noordelijke staten en in het bijzonder Denemarken en België zijn die terrein hebben gewonnen en hun uitvoer naar Frankrijk verhoogd hebben.

Anderzijds moet toegegeven worden dat in het aanvoercijfer van de eerste tien maanden van 1960 de invoer van sardiënen uit Marokko hier voor een 7.300 ton tussen zitten.

Hiervan zou kunnen gezegd worden dat deze verhoging niet gevaarlijk zijn vermits ze de nationale markten niet beïnvloed hebben, en dat ze zelfs een lichte stijging hebben veroorzaakt in de loop van het jaar.

Wij zullen de waarheid hiervan niet betwisten, maar men mag niet vergeten dat de Franse markt, ondanks deze op het huidig ogenblik goede vooruitzichten vooropstelt, niet onbepert is. — B.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

GENT

31 december 1960 tot 6 jan. 1961

3/4 tongen 90 ; voorkleine 70 ; grote tarbot 100 ; middelmatige tarbot 90 ; kleine tarbot 74 ; kleine griet 65 ; grote iek 35 kleine iek 26-30 ; middelmatige schelvis 60 ; rog 48-50 ; kabeljauw 48-60 ; gullen 24 ; hozemondhamme 32-40 ; wijting 14-20 ; rode knorhaan 25-28 ; repe nzebaars 50-60 ; ijle haring 14-18 ; gepelde haringshaai 32 ; heilbot 85 ; garnaal 90 F.

BRUSSEL

31 december 1960 tot 6 jan. 1961

3/4 tongen 90-100 ; kleine tongen 65-70 ; middelmatige tarbot 110 ; kleine tarbot 60 ; middelmatige griet 80 ; grote iek 35-40 ; iek 3e slag 25 ; middelmatige schelvis 65-55-75 ; repen gullen 60 ; hozemondhamme 50-58 ; wijting 24-30 ; rode knorhaan 35-40 ; repen zeebaars 60-70 ; rog vlerken 60 ; kabeljauw 75 ; ijle haring 20-28 ; garnaal 100.

VERWACHTINGEN

MAANDAG, 16 JANUARI 1961

IJSLAND : O.228, O.324, O.224, O.23 (150 bennen kabeljauw, 150 bennen koolvis, 200 bennen wijting en totten, 125 bennen leng, 50 bennen bonen, 125 bennen varia)
KANAAL : O.266, Z.546, O.165, O.160, O.220, Z.537.
WEST : O.276, O.244, N.762.
NOORDZEE : O.335.

DINSDAG, 17 JANUARI 1961

NOORDZEE : O.237.
WITTE BANK : O.287, O.539, O.105, O.66.
KANAAL : O.102, O.243.
WEST : N.763, O.279, O.131.

WOENSDAG, 18 JANUARI 1961

NOORDZEE : O.231, O.286, O.329.
KANAAL : O.204, Z.543, O.155, O.140.
WITTE BANK : Z.419, O.166, O.170
WEST : O.77, O.349, O.806, O.128, O.191, O.152.

DE MOEILIKHEDEN IN DE SCHEEPSWERVEN VAN VLAANDEREN TE BRUGGE

WERKHERVATTING BEGIN FEBRUARI

OVEREENKOMST TUSSEN KURATOREN EN REDERS

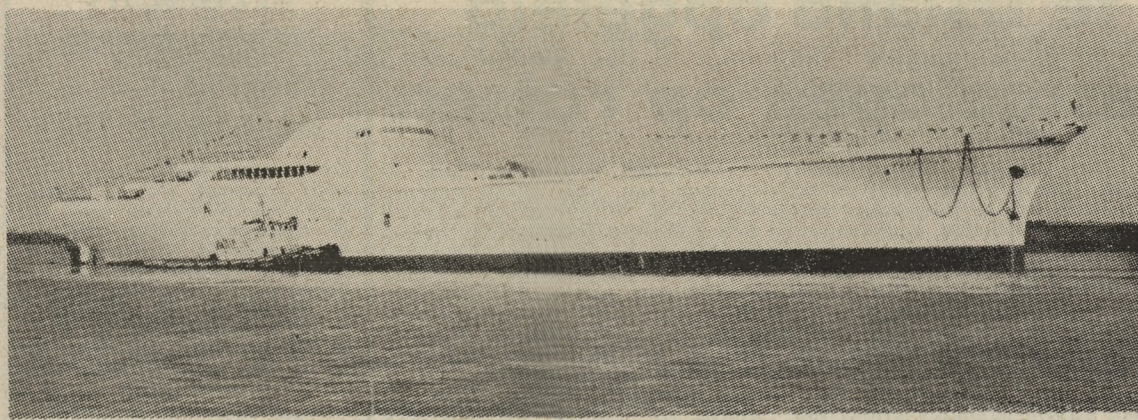
Op de scheepswerven van Vlaanderen, die reeds verschillende maanden stil liggen na de faillietverklaring door de rechtbank van koophandel te Brugge, wordt begin februari naar alle waarschijnlijkheid het werk hervat.

Er is eindelijk een akkoord tot stand gekomen tussen de kuratoren, de reders en de schuldeisers. Laatstgenoemde groep is verre van onbelangrijk als men bedenkt dat deze maatschappij niet minder dan voor 850 miljoen F schulden had.

De twee op stapel liggende schepen zullen te Brugge verder afgewerkt worden. De «Orpheus», die reeds te water werd gelaten, zal volledig in orde de werf te Brugge verlaten, terwijl het andere schip zal afgewerkt worden tot zijn tewaterlating. Al deze werkzaamheden zullen geschieden onder toezicht van het Nederlands scheepsbouwbedrijf «Wilton» uit Schiedam. Deze firma voert regelmatig belangrijke bestellingen uit voor de groep van Aristoteles Onassis, de bekende Griekse reder, die wel het belangrijkste bedrag in de te Brugge in aanbouw zijnde schepen geïnvesteerd heeft.

Men zal tevens pogen om de werf na de afwerking van de twee schepen verder op gang te houden. Men zou er een filiaal van maken van een andere werf. Er zouden dan schepen gemaakt worden van een kleinere tonnemaat, terwijl andere boten er zouden nagezien en hersteld worden.

HET EERSTE HANDELSCHIP MET ATOOMVOORTSTUWING



CALTEX is fier zijn groet te brengen aan de N.S. SAVANNAH, het eerste handelsschip met kern-drijfkracht dat binnenkort een nieuw hoofdstuk in de zeevaart annalen zal open slaan. Alleen smeestoffen van uitstekende kwaliteit kunnen met de eisvolle voorschriften van dit schip overeenstemmen. Met fierheid biedt CALTEX over gans de wereld, de volledige reeks aan van dezelfde uitstekende Marine-smeestoffen gepaard met zijn technische diensten... in 't geheel zoals werd gepresteerd voor de N.S. SAVANNAH.

Op basis van uitgestrekte onderzoeken moeten die Marine-smeestoffen langer duren dan de oorspronkelijke krachtlading van het schip, hetgeen het uiterste rendement zal voortbrengen voor vele lange omvaarten.

Recordjaar voor de Nieuwpoortse vissersvloot

— Een meeropbrengst van bijna 3 miljoen F
— Invloed van de opvangregeling

Het jaaroverzicht 1960 van de Nieuwpoortse vissersvloot leert ons dat 1960 als een rekordjaar mag bestempeld worden, gezien de grotere aanvoer van vis en de meer opbrengst bij de verkoop. In cijfers uitgedrukt bracht 1960 een totale opbrengst van 34.063.639 F tegen 31.156.953 F voor 1959; wat een verhoging van 2.906.686 F betekent. Deze grotere opbrengst heeft zeker meerdere oorzaken, doch in de eerste plaats is zulks wel het gevolg van de opvangregeling die het ganse jaar van kracht was, en waardoor tal van kgs. aangevoerde vis een hogere besomming bereikten dan vroeger het geval was. Dank zij de opvangregeling kende men dus de catastrofale prijsinzinkingen niet op bepaalde verkoopdagen. Onderstaande tabel geeft een duidelijk beeld over de aanvoer en opbrengst der laatste twee jaren.

Aanvoer 1959 vis = 1.960.966 kg — opbrengst 22.805.679 F.
Aanvoer 1960 vis = 2.279.478 kg — opbrengst 28.263.006 F.

Deze cijfers duiden aan dat de aanvoer van verse vis een stijging kende van 318.562 kg, of een meeropbrengst van 5.457.327 F. Wij stippen nogmaals de weldoende invloed van de opvangregeling aan, die totaal ten goede is gekomen van onze vissers. De opvangregeling werd toegepast voor 245.248 kg vis, 25.672 kg haring en 17.590 sprot. In F uitgedrukt bedroeg de tussenkomst 985.980 F. De bijdrage van de reders aan de centrale is 1,45 % op de bruto besomming voor de vis en 3,45 % voor sprot en haring.

DE GARNAALVISSERIJ

Voor de garnalvisserij was het voorbije jaar het minst renderend der na-oorlogse periodes. De oorzaak der zeer kleine vangsten, is moeilijk te bepalen, doch de weersomstandigheden speelden zeker een

grote rol. Als gevolg van het zachte winterweder werd er langs de kusten veel wijting gezien, die de garnaalstapel fel heeft gedund. Tijdens de voorbije zomer had men praktisch geen Oosterwind, doch veel Westervind, met het gevolg, dat er veel helder water was, waardoor slechts langs een smalle strook langs de kust kon gevist worden. Het gevolg was dat deze nauwe strook vlug uitgevist was.

De aanvoer van garnaal bedroeg in :
1955 = 225.273 kg — opbrengst : 4.540.424 F - gemid. prijs 20,10 F.
1956 = 338.689 kg — opbrengst : 6.405.998 F - gemid. prijs 18,91 F.
1957 = 133.904 kg — opbrengst : 5.329.699 F - gemid. prijs 39,80 F.
1958 = 107.606 kg — opbrengst : 3.939.551 F - gemid. prijs 36,61 F.
1959 = 174.249 kg — opbrengst : 5.286.952 F - gemid. prijs 30,34 F.
1960 = 73.095 kg — opbrengst : 3.407.343 F - gemid. prijs 46,61 F.

SPROTVISSERIJ

De aanvoer van sprot was minder dan in 1959, al werden de vangsten goed ingezet. Jammer genoeg diende alles in het werk gesteld om de prijzen boven het minimum te houden. De sprotvisserij werd fel benadeeld door de invoer van Hollandse sprot, met het gevolg dat de rederscentrale in de eerste weken reeds 15.000 kg sprot diende op te vangen. Toen de invoer stop werd gezet, als gevolg der minieme vangsten, werden ook aan onze kusten slechts kleine vangsten binnengebracht, die door de lokale rokerijen opgekocht werden.

In 1959 was de aanvoer van sprot 410.072 kg — opbrengst 1.900.639 F met een gemiddelde prijs van 4,63 F het kg.

In 1960 bedroeg de aanvoer 184.314 F — opbrengst 1.212.680 F met een gemiddelde prijs van 6,56 F.

HARINGVISSERIJ

De enkele kleine drijfnetters hebben dit jaar een 14-tal dagen goede vangsten kunnen binnenbrengen, waarbij prijzen geboekt werden van 10 tot 18 F. De aangevoerde haring was van goede kwaliteit. Het was slechter gesteld wanneer de ijle haring werd aangevoerd; en er telkens diende opgevangen te worden aan 3 F. Er was moeilijk een afzetgebied te vinden, terwijl ook de vismeelfabrieken maar 10 centiemes per kg wilden geven.

ALGEMEEN OVERZICHT

De hogere besomming voor 1960 werd opgebracht door de visvaarders. Spijtig genoeg dat de garnaalopbrengst, tegen 1959 met ongeveer 1.800.000 F verminderde, en dat ook de sprot- en haringvangsten ook een vermindering kenden. Er mag absoluut niet gezegd worden dat de «kleintjes» een goed jaar hebben gekend.

MOEILIKHEDEN EN MOGELIJKHEDEN

De vissersvloot heeft met tal van moeilijkheden te kampen bij het lossen van de vangsten voor de vismijn, vooral in het winterseizoen als gevolg van de opgaande en uitgaande tij — of wanneer 6 vaarten hun water lozen in de IJzer. Maksimum kunnen 7 vaartuigen langs de kaaimuur hun vangsten lossen; de anderen dienen hun beurt af te wachten, wat gepaard gaat met moeilijkheden bij laag waterstand.

Wanneer zulks gepaard gaat met het lozen van water in het sluiszenkompleks dan is het «verhalen» onmogelijk, gezien de diepgang van 9 tot 11 voet, met het gevolg dat de vaartuigen soms meer dan één uur aan de grond vastzitten. Dit gebeurt inzonder wanneer de baggermolen laattijdig zijn werk komt verrichten.

Het inrichten van vangsten tot de volgende dag staat gewoonlijk gelijk met een prijsinzinking; terwijl ook het vaartuig slechts 24 of 48 u. later zee kan kiezen. Het wordt aldus een dringende noodzakelijkheid de vismijn op zijn minst 50 % te vergroten. Deze gebeurlijke uitbreiding zou de talrijke schepen die naar Oostende varen, naar de thuishaven drijven.

DE HANDELSHAVEN

De bedrijvigheid in de handels-haven bepaalde zich tot het aanleggen van 20 koopvaardij-schepen, wat een opbrengst van 10.972 F betekende voor de stadskas. In 1959 werden slechts 116 zeeschepen genoteerd.

In 1960 kwamen eveneens 50 binnenschepen hun lading lossen; tegen 47 voor 1959.

Het totaal van de betaalde havenrechten bedroeg hier 20.964 F. — N.

Bruto opbrengst der Nieuwpoortse vaartuigen verkocht in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort

N.3 (vis en sprot)	797.744
N.7 (vis)	1.264.874
N.27 (garnaal en sprot)	386.711
N.33 (vis)	1.584.891
N.40 (garnaal)	64.567
N.71 (garnaal)	228.760
N.106 (garnaal en sprot)	344.674
N.136 (garnaal)	189.492
N.146 (garnaal)	332.508
N.209 (vis)	1.176.313
N.210 (vis)	1.116.733
N.211 (vis - uit de vaart)	325.580
N.444 (garnaal)	83.847
N.423 (garnaal en sprot)	105.502
N.434 (garnaal)	104.483
N.451 (garnaal)	69.567
N.498 (vis)	471.802
N.534 (garnaal)	285.213
N.701 (vis)	1.225.186
N.702 (garnaal en sprot)	252.014
N.703 (vis)	1.014.339
N.706 (garnaal en sprot)	491.454
N.707 (garnaal)	130.897
N.708 (garnaal)	85.439
N.709 (garnaal)	136.053
N.710 (vis en haring)	858.423
N.715 (vis - Oostende)	116.628
N.716 (vis en sprot)	388.007
N.717 (garnaal)	42.118
N.718 (vis en sprot)	954.791
N.721 (garnaal en sprot)	368.743
N.722 (vis)	1.167.521
N.726 (garnaal en sprot)	480.131
N.728 (vis)	1.062.556
N.730 (vis)	1.287.803
N.732 (vis)	1.124.171
N.734 (vis)	327.888
N.735 (garnaal en sprot)	319.836
N.737 (vis)	1.087.783
N.740 (vis)	1.259.124
N.741 (vis)	1.020.212
N.744 (vis)	1.158.809
N.753 (vis en sprot)	1.212.323
N.758 (garnaal)	203.412
N.761 (vis)	1.412.567
N.762 (vis)	306.799
N.763 (vis)	40.152
N.779 (garnaal)	151.734
N.788 (vis en sprot)	494.174
N.790 (vis en sprot)	676.766
N.801 (vis)	7.135
N.804 (garnaal)	249.706
N.805 (vis)	593.783
N.807 (vis en sprot)	860.197
N.812 (garnaal en sprot)	393.464
N.813 (garnaal)	74.769
N.814 (vis)	1.153.738
N.818 (vis)	802.610

Verskillende opbrengsten dienen aangevuld met opbrengsten gemaakt te Oostende.

Het pensioen van onze staatszeelieden

Vraag ter tafel gelegd aan de heer Minister van Verkeerswezen door de heer Claeys, volksvertegenwoordiger, dd. 13 december 1960.

Vraag :

Het Kon. Besluit van 8 juni 1951 bepaalt dat voor een aantal personeelsleden van Zeewezen het zeegeld in aanmerking genomen wordt voor de vaststelling van hun rustpensioen.

In heel die lijst ontbreekt nochtans de benaming van «opperschipper». Wellicht omdat in het huidige kader geen opperschippers meer voorkomen. Wat echter niet belet dat er nog kunnen op pensioen zijn die schipper en opperschipper geweest zijn.

Ik ben in het bezit van een nauwkeurige vergelijking tussen het pensioen van een schipper-sleepdienst (37 jaar en 6 maand actieve dienst) en dit van een opperschipper (43 jaar actieve dienst waarvan de laatste 5 jaar en 10 maand als opperschipper met nog 8 à 10 reizen per maand).

Welnu, het pensioen van die schipper is iets hoger dan dit van de opperschipper.

Meent de achtbare heer Minister niet dat hier een onrechtvaardigheid begaan wordt tegenover de weinige opperschippers die er nog zijn?

Acht de achtbare heer Minister het niet mogelijk door een overgangsmaatregel welke van tijdelijke aard is, de gewezen opperschippers recht te laten verwerven door het door hen genoten zeegeld eveneens als basis voor hun pensioen te laten toevoegen?

Antwoord :

De graad van opperschipper komt niet voor in het Kon. Besluit van 8 juni 1951 omdat het zeegeld uitsluitend voorbehouden is aan de bemanningsleden van de schepen. De functies van opperschipper

worden hoofdzakelijk uitgeoefend aan wal. De officier-werktuigkundige verkeert trouwens in hetzelfde geval als de opperschipper.

Voor de bewezen diensten als opperschipper wordt bijgevolg geen zeegeld in aanmerking genomen bij de berekening van het rustpensioen.

Ik geef opdracht aan het Bestuur om de gevolgen te onderzoeken die aan dit Kon. Besluit voor enkele welbepaalde gevallen verbonden zijn, evenals de schikkingen die in het verband eventueel zouden kunnen getroffen worden.

Vismijnverrichtingen december

Tijdens de maand december werden volgende verhandelingen geboekt in de stedelijke vismijn te Nieuwpoort : vis 1.814.777 F ; garnaal 108.646 F ; haring 293.277 F ; sprot 78.087 F. Totaal 2.294.787 F. — N.

JULES HARTEEL IS NIET MEER

Vrijdag is te De Panne de heer Jules Harteel, in de ouderdom van 80 jaar overleden. Hij was in leven, vishandelaar en reder geweest en stond in alle middens als een rechtschapen en werkzaam burger bekend.

Jules kende goed De Panne en zijn volk en als men goed wilde ingelicht zijn dan ging men bij Jules.

Dinsdag had te 10.30 uur de begrafenis onder een zeer grote toeloop van volk plaats in de O. L. Vrouwekerk van De Panne.

Ons blad biedt aan de familie zijn innige deelneming aan.

De belangen van onze zeevisserij

BESPREKINGEN TE BRUSSEL

Donderdag, 5 januari 11, werd een afvaardiging van de Rederscentrale ontvangen op het Kabinet van de heer Minister van Landbouw, waar naast de heer Vanden Moortel, Kabinetsattaché, afgevaardigden van het Min. van Landbouw en Oera deelnamen aan een bespreking in verband met de opvangregeling in het algemeen en enkele specifieke problemen in verband met de haring en sprot in het bijzonder.

Kort genoteerd kunnen wij mededelen dat deze bijeenkomst verliep in een geest van begrip en verstandhouding, wat alleszins een hart onder de riem stak van dezen die regelmatig met deze aangelegenheden bezig zijn en vaak voor

een muur van kortzichtigheid en onbegrip geplaatst worden.

Bijzonder verheugend is 't daarom dat kon vastgesteld worden, dat de hogere overheid eens te meer bewezen heeft het goed te menen met de zeevisserij en zich niet onbenut laat en alles in het werk zal stellen om een oplossing te brengen, indien mogelijk, aan de meest akkute problemen. Het feit dat de heer Minister verzocht een programma voor te leggen met vermelding van deze punten die dringend moeten verwezenlijkt worden, bevestigt dit vermoeden ten volle.

Moge deze geest van samenwerking en begrip blijven voortbestaan en de resultaten zullen niet op zich laten wachten.

Verachterde toestanden in de haven van Zeebrugge

Het is elkeen bekend hoe door burgemeester Vandamme enorm veel gedaan werd voor de haven en in 't bijzonder voor de vissershaven van Zeebrugge.

Dat de visserijvloot er zich in een tempo ontwikkeld heeft, welke zeer groot mag genoemd worden, is een feit.

Talrijk zijn de schepen van 150 à 200 pk die Zeebrugge als thuishaven hebben, in zoverre dat men van Zeebrugge kan beginnen zeggen dat ze de haven was voor de aanvoer van verse Noordzeevis.

Deze evolutie bracht met zich dat ook bestuurlijke maatregelen ter verbetering en versnelling van de verkoop noodzakelijk en wenselijk bleken.

Van dit alles is nochtans in die laatste jaren weinig of niets in huis gekomen en intengedeel de wanordelijke toestand inzake het aanleggen de verkoop, het rang-

schikken van de schepen vóór, tijdens en na de verkoop zijn oorzaak van veel misnoegen met als gevolg dat men meestal Oostende als verkoopshaven neemt.

Door Hand in Hand en de Rederscentrale werd na aandringen van het Ministerie van Landbouw menigmaal aangedrongen opdat de schepen die hun vangst verkopen, deze bij het vertrek van hun visserij op bepaalde uren, aan de bevoegde instanties zouden overgeven en dat in het reglement een artikel zou ingelast worden, zoals dat van Oostende.

Tot op heden is daarvan niets in huis gekomen met al de nadelige gevolgen voor visserij en vishandel aldaar er aan verbonden.

Het is dan ook niet te verwonderen dat thans door de betrokken middens beroep werd gedaan op burgemeester Vandamme zelf om aan die toestand een einde te zien stellen.

De visserij met

boomkorren

EERSTE NIEUWPOORTS

VAARTUIG ALDUS UITGERUST

De visserij op garnaal met twee boomkorren is algemeen verspreid in Nederland en Duitsland. Ook de Belgische Scheldevisseren maakten reeds lang gebruik van dit systeem. Het was dan ook verwonderlijk dat de kustvisseren nog nooit op deze wijze hadden gevestigd. Het eerste impuls kwam van Zeebrugge. Onze garnaalvisserij stond echter wantrouwig ten opzichte van deze nieuwigheid, vooral het gevaar voor kapseisen kwam ter sprake. Ondertussen werkte men in Zeebrugge voort, wat voor gevolg had dat de Zeebrugse garnaalvisseren in twee kampen verdeeld waren.

De hoge kostprijs van het nieuwe tuig en het gevaar aan deze viswijze verbonden, waren de redenen waarom er zo weinig navolgers waren. Subcommissies besloten de nieuwe viswijze aan een grondig onderzoek te onderwerpen en kwamen tot het besluit dat de nieuwe visserij met de twee boomkorren meer vangst geeft voor minder werk.

De N.735 «St Pierre» van schipper roder Arthur Vanhoutte, heeft het thans ook aangedurfd ook zijn klein vaartuig met de nodige gereedschappen aldus uit te rusten, om de tweeboomkorvisserij te beoefenen. De bestaande mast werd uitgenomen en te Zeebrugge waar nu deze tuigage volop in de handel is, werd een ijzeren mast ingebouwd, met de twee ijzeren «boken». De 2 garnaalnetten waarmee zal gevist worden, hebben een stuklengte van 7 m. Nog nooit werd er in de garnaalvisserij te Nieuwpoort zo geredetwist en gedachten gewisseld als heden ten dage, om reden van deze nieuwe wijze van garnaalvissen.

Hopen wij dat degenen die het 't eerst aangedurfd hebben en geen kosten hebben ontzien, veel

geluk zouden hebben, en dat hun visserij even lonend zou wezen als hun voorgangers te Zeebrugge — N.

Machinedefekt

Het vissersvaartuig N.741 «Hoop op de Toekomst» van de gebroeders Desaever, die de visserij beoefende op de visgronden van de Outer Gabbard, kreeg machinedefect. De schipper Lambrecht die een breuk aan de piston vaststelde, deed beroep op de N.701 «Angelus» van Arthur Calcoen om zich naar de thuishaven te laten slepen. — N.

ONTNEEM DE

RATTEN

HUN

PLEZIER

VERPOOP ONS UW

OUD PAPIER

TEL. 723.36

R. Van Goethem

VERLAATSTRAAT, 5
Oostende (Meiboom)

Kleine en grote hoeveelheden

0,70 F p. Kg
(Papier weegt zwaar !)

2418V

VLAAMSE VISSERS, OPGELET!

Van een lezer ontvangen we hiernavolgend schrijven :

Terwijl enkele duizenden vissers op zee, merendeels in weinig benijdenswaardige omstandigheden, hun dagelijks brood verdienen, worden hier te lande politieke stakingen gehouden vergezeld van oproer, sabotage, brandstichting, vernieling, enz., doch vooral gericht tegen de Vlaamse belangen en bijgevolg ook tegen de Vlaamse vissers.

De ophitsers van deze onverantwoordelijke staking tot wanhoop gedreven, vergeten dat de Walen overal in de openbare diensten directieposten bekleden en al hun macht aanwenden om de Vlaamse vooruitgang te stuiten. Wij Vlamingen moeten zorgen voor de levering van soldaten, opbrengst van belastingen en ons tevreden stellen met secundaire posten en blijven kijken naar de lange rijen werklozen die wij sinds jaren kennen.

Wanneer een mijnwerker zijn dagtaak heeft vervuld is hij zeker van zijn dagloon, doch wanneer een visser, dewelke gedurende dagen onafgebroken in somtijds onmenselijke voorwaarden zijn brood verdient, moet hij afwachten wat de verkoop van de vis hem zal opbrengen.

Daarenboven moet de visser nog zijn dagtaak vervullen op schepen dewelke grotendeels verouderd zijn. Moest de Zeevaartinspectie de punten op de i's zetten, zouden er veel minder schepen naar zee mogen gaan. Het is niet aan te nemen dat een enkele visser, hij moge ook socialist zijn, zich akkoord kan stellen met deze politieke staking en terecht zegde de socialistische oud-minister Spinoy onlangs nog in de Kamer dat wanneer men niet wil inzien (dus ook de socialisten) dat het Vlaamse land de Waalse hypotheek die op zijn economie drukte, wil afschudden, dan zal men het klimaat zodanig vergiftigen, dat de meest extreme oplossingen zich zullen opdringen.

Welnu in de veronderstelling dat de staking volledig is opgelost en de eenheidswet er door komt, dan zal de visserij het grootste slachtoffer zijn. Inderdaad in alle openbare diensten blijven dezelfde heren aan de touwtjes trekken, daar aan zal zeker niets veranderd worden; integendeel, om onze Waalse broeders wat tegemoet te komen, zal men nog meer voor hen doen ten koste der Vlamingen; er zijn al meer Waalse ministers dan Vlaamse en als er een Vlaming verdwijnt komt er een Waal (zie De Vleeschouwer). Voor de Walen zijn er tot op heden circa 8 miljard kredieten toegestaan; voor de Vlamingen nog niet de helft. Men roept moord en brand voor de Waalse mijnwerkers, voor de Vlaamse vissers of reders doet men weinig of niet.

Onlangs kreeg een Vlaamse nijverheid de gelegenheid 30 vissersvaartuigen voor het buitenland te bouwen en zodoende door deze seriebouw de gelegenheid voordelige

schepen voor de Belgische reders te bouwen. Deze Vlaamse firma kreeg voor de uitvoering van dit programma geen cent; men laat de mensen liever naar de dop gaan en de Vlaamse visserij met zijn meer dan 500 miljoen schuld moet zijn plan maar trekken.

Men spoort de reders aan geld in hun schepen te investeren; oppassen, een Vlaamse firma wilde 30 miljoen in een super modern bedrijf investeren, doch kreeg van het Ministerie van Economische Zaken geen cent.

Zoals hoger gezegd, het zijn dezelfde heren die roepen investeren, economische expansie, samensmelting van bedrijven, werkverschaffing, modernisering van schepen en werkplaatsen, enz., die aan het bewind blijven. Wij hebben Vlaamse parlementairen genoeg, doch zij hebben tot hiertoe in de Kamer gezwegen en de Walen het woord gelaten.

Het Vlaamse volk vraagt geen straatroer maar kan zich toch steeds niet laten uitzuigen. Dat er een inspanning moet gedaan worden om onze achterstand in te halen daar zal ieder weldenkende Belg het mede eens zijn, maar dat onze regering ons dan duidelijk zegt wat ze zelf gaat doen om te bezuinigen en hoe in het vervolg de centen van Jan en Alleman zullen uitgegeven worden. Wij weten reeds dat de eerstkomende jaren van de militaire uitgave, miljarden zullen gaan naar de Waalse fabrieken en dat de regering op het punt staat miljoenen kredieten

te verlenen aan een Waalse firma voor het aanschaffen van dezelfde machines die in Vlaanderen staan te verroesten.

In de volksmond heeft men altijd het lot beklagd van de mijnwerker en de visser, doch voor de eerste wordt alles gedaan en de laatste mag er staan op kijken en zijn zwaar verdiende centen afgeven.

Vissers, reders en aanverwante bedrijven, geen oproer maar eendrachtig een goed oog in het zeil houden en verantwoording vragen op democratische manier.

ORGANISATOR.

NOTA der REDACTIE : Moesten Vlaamse vissers hetzelfde doen als de socialistische agitator Renard, ze zaten al lang de bak in.

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

WORDT DE VIS EEN HOOFDSCHOTEL IN HET MODERNE LEVEN ?

«De vis begint zijn plaats te veroveren in de gerechten waar men het zelfs het minst verwacht» aldus een artikel in het tijdschrift van de F.A.O. (Food and Agriculture Organisation).

«Men heeft thans heerlijke vis-sausen, spek van de tonijn, croquetten van garnalen, enz...

Deze transformatie heeft niet alleen nieuwe voedingsstoffen met vis als basis voortgebracht maar het heeft eveneens bijgedragen, door aanwending van de moderne middelen van bewaring, tot een toename van het visverbruik en de uitvoer.

Deze transformatie heeft zich in het bijzonder laten opmerken in deze mogendheden die een vochtig en warm klimaat hebben zoals onder meer in Indië, waar de transportmiddelen eerder beperkt zijn.

Indië, die in de loop van de laatste zes jaren terzelfdertijd nieuwe en rijkere garnaalgronden ontdekt heeft en volledig aangepaste transformatiemiddelen heeft aangewend, bekleeft thans de 2de plaats op statistieken van de garnaalproductie.

De visproductie in de zone langsheen de Oceaan bereikt thans een kwantum van 3.400.000 ton, in vergelijking met een hoeveelheid van 2.700.000 ton in 1954. De hervorming heeft in hoofdzaak bijgedragen tot het produceren van vis-sausen en visworsten.

De «visworsten» worden vervaardigd door een menging van het vlees van de tonijn, het vlees van de walvis en daarbij het vlees van de zwaardvis. Zij worden bereid in Japan en uitgevoerd naar de U.S.A., Duitsland en Oostenrijk.

De produktie van die zogenaamde «visworsten» werd begonnen in '54 toen zowat een 2.000 ton voortgebracht werd. In 1958 bereikte de jaarlijkse produktie reeds het verbazingwekkende cijfer van 59.000 ton en men hoopt dat binnen een 5-tal jaren de produktie de 100.000 ton wel zal overtreffen. Er werd melding gemaakt van het feit dat er een fabriek bestaat die instaat voor de levering van 500.000 worsten per dag.

x x x

Ziedaar iets dat ons het genoegen verzekerd dat wij ook in onze oude dagen nog wel een visje zullen eten, zij het dan in een eender abnormale gedaante. Heden ten dage echter verkies ik, en waarschijnlijk velen met mij een lekkere tong of een verse wijting.

We zullen echter ook moeten aanvaarden dat wij met onze tijd moeten meegaan, en voorzien dat het binnen zeer afzienbare tijd zelfs als een verkwesting zal aanzien worden als de graten zullen vergooid worden. — B.

JAPANESE KRABBENINDUSTRIE

Slechts één vaartuig, het moederschip Tokei-Marū met een brutotonnemaat van 5385 ton nam dit jaar deel aan de krabbenkampagne welke doorging in de Bristol baai (Noordelijk Atlantische Oceaan).

De hoeveelheid van 80.000 kisten welke vereist is voor het verbruik van Japan werd bereikt in 79 dagen.

Toen de Japanse eenheid de visserijgronden bereikte had de Amerikaanse krabbenvloot haar campagne bijna beëindigd, terwijl de Russische vloot nog steeds druk aan het vissen was. De officier welke belast is met het opsporen van de stapels is met het oordeel dat deze uitzonderlijk goed zijn. — B.

BEMANNING LICHTSCHEPEN BEDANKT

Met Kerstdag en Nieuwjaar hebben zoals vorig jaar de bemanningsleden van onze Maritieme bewakingsdiensten op zee door Hulp in Nood een pak ontvangen met allerlei lekkernijen waaruit blijkt dat ze niet vergeten worden.

De schippers dezer lichtschepen thans de heer Vandenberghe en Hulp in Nood komen bedanken voor de wijze waarop zij bedacht werden.

Mooi gebaar van beide kanten. dat zij die op zee zijn met Kerstdag en Nieuwjaar ook niet vergeten worden.

WIJZIGING VERKOOPWIJZE

Opnieuw werd een verandering gebracht aan de manier verkopen van de vis in de Oostendse vismijn. Dit keer lijkt het echter een goede te zijn die evenwel zijn waarde nog moet bewijzen. In plaats van één tegenschrijver staan er nu twee tegenschrijvers bij de verkoop van de kleine vis, ook als de IJslandse vis al verkocht is. Dit brengt eerst en vooral mee dat er minder vergissingen zullen gebeuren aangezien er nu drie personen de getallen en kopernamen opschrijven.

Ook het controleren gaat rapper, aangezien elke vangst direkt nagezien wordt zodat eventuele vergissingen direkt kunnen hersteld worden. Er bestaat echter een mogelijkheid dat wanneer er veel kleine vis te verkopen valt, en dat de volgende vangst eerder klein is, men niet op tijd klaarkomen! De ondervinding zal echter ook hier leren, want al doende leert men.

oostendse markt en vismijnecho's

In de voorbije week kregen we visaanvoer die ongeveer even groot was als deze van verleden week. Alleen was deze aanvoer dit keer over drie dagen verdeeld. De verdeling van de aanvoer was wel enigszins anders, in die zin dat er tamelijk veel meer vis van IJsland werd aangevoerd waardoor deze soorten reeds op de tweede verkoopdag dalende prijzen kenden. Het waren trouwens niet alleen deze soorten welke een neiging vertoonden tot prijsdaling, ook tongen waren hieraan onderhevig terwijl platvis en ronde vis van de overige visgronden ook goedkoper werd verkocht. Tarbot, Schotse schol, wijting, rog en Kanaalvarianten waren overigens de enige soorten die prijshoudend waren.

De aanhoudende troebelen in het Waalse landsgedeelte zijn er echter oorzaak van dat sommige vishandelaars het risico niet meer durven nemen om hun vis per spoor te verzenden. Ook dezen die het gedurende een paar weken met eigen middelen, als kamions en grote vrachtrijders, probeerden,

zijn nu minder zeker geworden. Vorige week werden immers grote vrachtwagens bij de ingang van de stad Luik tot staan gebracht, waarna men de banden doorsneed. Met een lading zeer bederfbare waar aan boord, is dit zeker onverantwoordelijk te noemen. Vandaar dat de vandalen er oorzaak van waren dat deze week de vissers minder geld voor zijn vis kreeg.

Ondertussen konden de meeste vaartuigen nog tot redelijke uitslagen komen. Al was ondertussen de tongenprijs lager dinsdag dan maandag, en in het geheel genomen minder hoog dan verleden week. De renderende prijzen zijn te wijten aan de uitvoermogelijkheden naar Frankrijk, mogelijkheden die vergroot werden dank zij het uitblijven van een normale aanvoer in Nederland.

Aangaande de haringvisserij kan er niet veel gezegd worden.

Woensdag van de voorgaande week werd inderdaad de laatste haring verkocht, en deze week hebben opnieuw verschillende haringvissers de viskorre aangeslagen. Met het haringseizoen zal het wel afgelopen zijn.

De kustvisserij moest evenmin van de hoge toren blazen. Garnaal was er in het geheel niet en sprong alleen de eerste dagen van deze week. Voor deze sprong is overigens een zeer goede prijs betaald, die bestendig rond de 9 F per kilo schommelde.

In totaal kwamen in de afgelopen week 56 vaartuigen hun vangst verkopen. Ze voorzagen de Oostendse markt van 10.670 bennen vis en 22.070 kg tong.

8 IJslanders brachten samen ca 6.000 bennen vis binnen. De grootste aanvoer kregen we maandag, dag waarop de prijzen ook het best waren. Dinsdag en woensdag gingen deze prijzen bestendig dalen zodat op die dagen verschillende opbrengsten te laag uitvielen. De best verkochte soorten waren schelvis, kabeljauw, leng en rode zeebaars. De hoogste opbrengst deze week was voor de O.299 met 788.000 F, cijfer dat wel renderend mag genoemd worden.

Drie vangsten van Noop Haed brachten ca 1200 bennen vis op de markt. Dit keer was de hoeveel-

heid haaien veel kleiner zodat de prijzen voor deze soort ook merkkelijk beter waren. Van opvangen was er zelfs geen sprake. Als zeer dure soorten mogen hier vermeldt Schotse schol, schaat en rog. Van deze visgrond was de hoogste opbrengst voor de O.88 met 241.000 F. Van de Moray Firth werd maar één vangst aangevoerd. De kabeljauw van deze visgrond was van zeer goede kwaliteit en kreeg ook zeer goede prijzen, althans de beste prijzen van de markt. Zodoende was de vangst van 300 bennen voldoende om een bevredigende uitslag te verzekeren.

5 Kanaalschepen kwamen samen 850 bennen vis en 5.420 kg tong verkopen. De Kanaalvarianten, welke al enkele weken zeer zeldzaam zijn, kregen gans de week goede prijzen waardoor deze schepen renderende opbrengsten wisten te boeken. Vooral roggen waren zeer duur en noteerden bestendig boven de 800 F per ben. Veel minder Witte Bankers dan verwacht waardoor de tongenaanvoer niet zo groot was als voorzien. Waar ook in het buitenland kennelijk weinig tong werd binnen gebracht, kregen onze mensen hoge prijzen zodat goede uitslagen geboekt werden.

Door 7 schepen werden 310 bennen vis en 8.900 kg tong gelost. Kleine vangsten dus per vaartuig.

De Oostschepen welke maandag en dinsdag verkochten, kenden een zeer goede beurt dank zij de zeer goede prijzen voor platvis, tong en wijting betaald.

Woensdag waren de vangsten te klein en bleven ook de opbrengsten aan de lage kant.

Op de eerste twee verkoopdagen was er zeer weinig Westvis. Op de sluitingsmarkt kwamen veel meer schepen van deze visgrond, ieder echter met kleine vangsten, zodat de aanvoer van deze visgrond niet erg groot was. De 20 schepen losten immers maar 1.130 bennen vis en 1.550 kg tong. Tenslotte kwam ook nog één kreeftenputter verkopen met 70 bennen vis en 800 kg tong, hetgeen genoeg was om een renderende opbrengst te verzekeren.

Maandag 9 januari

IJSLAND

O.242	18	600	—	384.195
O.331	21	500	—	234.550
O.269	18	750	—	338.700
O.299	17	1400	—	788.920

NOORDZEE

Z.459	18	400	—	216.330
-------	----	-----	---	---------

KANAAL

	Tongen			
Z.581	16	150	2300	29.780

WITTE BANK

Z.745	14	40	1800	132.070
Z.290	14	40	1300	95.930
Z.412	14	60	900	97.950
Z.222	15	30	1300	139.040
Z.529	14	50	1200	120.170
Z.421	15	40	1200	104.590

OOST

Z.598	13	70	800	93.860
Z.510	10	90	600	117.530
Z.550	10	60	600	95.490

WEST

O.225	9	100	200	76.900
N.819	6	70	200	52.530
O.128	2	60	—	40.570
O.312	1	20	—	14.240
O.152	2	20	—	13.090

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	9-1-1961	10-1-1961	11-1-1961	14-12-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	51,—56,60	51,50-55,80	54,—56,—	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	57,80-68,—	59,60-60,30	67,20-70,—	.....
Bloktongen — Sole moyenne	65,20-72,50	67,—68,—	70,—72,—	.....
Voor-kleine — Toute petite	68,60-76,60	67,60-68,40	70,—71,40	.....
Kleine — Petite	59,80-68,—	55,—58,—	58,60-60,—	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	47,—51,40	45,—55,—	46,—60,—	.....
Middel — Moyenne	47,—47,50	37,—40,—	34,—42,—	.....
Kleine — Petite	28,—	25,—28,—	31,—33,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	8,— 9,40	6,20- 8,—	5,80- 7,20	.....
Grote iek — Grosse	10,—13,20	9,— 9,60	11,40	.....
Kleine iek — Petite	13,—15,40	11,80-15,40	12,—13,20	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	12,—16,40	12,60-15,80	14,—	.....
Platjes — Toute petite	9,60-10,20	11,40-12,60	9,—12,60	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	7,—	6,—10,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	22,—24,—	23,—	.....
Heek, grote — Merlu, gros	19,—	14,60-17,40	12,—	.....
Middel — Moyen	.....	12,50	8,90	.....
Kleine — Petit	.....	8,— 8,60	15,—	.....
Rog — Raie	8,—16,60	7,—16,60	6,50-18,60	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	9,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	14,—23,20	11,—17,80	15,80-19,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	7,80-13,—	9,60-14,50	5,80-15,40	.....
Hozemondhamme — Baudroie	25,—27,—	22,80-30,—	28,—31,50	.....
Wijting — Merlan	3,—10,60	6,20-10,60	4,40- 5,80	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Sole limande	.....	.....	21,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	5,40	6,— 7,80	11,—	.....
Hondshaai — Roussette	5,40	5,60- 7,60	6,60	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	13,—22,—	12,—24,40	19,—28,—	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	15,—	15,—20,—	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	6,— 9,—	5,20- 8,80	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	18,—	20,40-22,—	15,—15,20	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	37,—	38,—	.....
Steenholk — Tacaud	2,20- 2,50	4,— 4,60	2,— 2,20	.....
Heilbot — Flétan	33,—35,—	27,80-48,—	.....	.....
Koolvis — Colin	8,—	9,—	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	11,—	.....	11,40-14,—	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	10,—	.....	.....	.....

Dinsdag 10 januari

IJSLAND				
O.80	17	1000	—	572.570
O.318	19	660	—	301.695
O.282	18	500	—	224.740
NOOP HEAD				
O.333	18	340	—	206.065
O.88	16	450	—	241.790
KANAAL				
Z.562	16	160	2000	192.250
Z.422	13	200	200	102.690
KREEFTENPUT				
Z.583	14	70	800	106.640
OOST				
Z.554	8	100	800	105.775
Z.468	10	110	800	129.170
Z.549	10	80	500	88.740
Z.417	14	120	900	124.490
MORAY				
Z.425	11	300	—	227.800
WITTE BANK				
O.218	14	50	1200	118.020
WEST				
Tongen				
O.148	4	50	—	33.940
O.191	2	20	50	23.050

Woensdag 11 januari

IJSLAND				
O.250	18	450	—	189.990
NOORDZEE				
O.305	9	50	—	37.810
WEST				
O.278	3	50	—	21.720
O.346	3	50	—	—
Z.201	5	80	200	58.490
O.327	5	60	100	43.440
N.715	5	60	—	35.530
O.184	6	50	200	44.130
N.210	4	100	—	65.570
O.135	3	60	—	38.500
Z.422	3	60	200	50.830
O.147	5	40	100	40.720
O.185	5	60	200	45.260
O.154	4	70	100	49.570
O.345	3	60	—	44.630
O.115	4	50	—	29.020
OOST				
Z.514	4	50	100	28.390
Z.551	7	100	100	54.970
Z.476	5	80	200	53.810
KANAAL				
O.175	11	140	720	128.960
O.249	13	200	200	166.750
Z.435	10	90	200	65.940

BEPERKTE AANVOER OP MAANDAG

De visaanvoer in de Oostendse vismijn op de eerste verkoopdag van deze week was maar weinig omvangrijk. Een negentiental schepen, waarvan verschillende met kleine vangsten, waren aan de afslag en losten een grote 4.000 bennen vis en ongeveer 13.000 kg tong. De verschillende vissoorten kregen zonder uitzondering renderende prijzen, met vooral tongen als zeer duur te tekenen. Verder kregen ook kabeljauw, gullen, schelvis en de meeste ronde vissoorten meer dan goede prijzen. Over het algemeen waren de opbrengsten dan ook bevredigend en heel dikwijls zelfs renderend.

Waarschijnlijk wordt het de laatste week met kleine aanvoer in het buitenland zodat voor toekomstige week dalende tongprijzen mogen verwacht worden. Toch ziet het er naar uit, dat in de eerste dagen de tongenaanvoer niet zoveel groter zal worden, aangezien er op de visgronden nogal veel slecht weer heerst. Misschien dat weldra van het Kanaal veel tong zal gebracht worden, hetgeen tot nu toe niet het geval was, in tegenstelling met verleden jaar toen van die visgrond heel grote tongenvangsten konden aangevoerd worden.

ZELFS GOED VOOR DE IJSLANDERS

De vangsten welke door de vier, maandag verkopende IJslanders, werden gelost, waren wel iets groter dan deze van de laatste weken. Ook de hoeveelheid was minder groot zodat het gemiddelde van de betaalde prijzen wel enigszins hoger is.

Voor de meeste IJslandse vissoorten werden immers goede en zeer goede prijzen betaald, waarbij vooral kabeljauw, schelvis, rode zeebaars, koolvis, leng en grote wijting goed werden verkocht. Zodoende konden deze schepen renderende opbrengsten bereiken, waarbij deze van de O.242 wel de beste is: 384.195 F De hoogste uitslag was evenwel voor de O.299, schip dat 788.920 F besomde, cijfer dat in redelijk lange tijd niet meer werd bereikt.

NOORDZEEVIS WEER SCHAARS

Op de maandagmarkt kwam amkelper één schip van de Noordzee verkopen. De vangst was niet bijzonder groot en bestond nog voor een deel uit haaien. Deze haaien werden beter verkocht dan verleden week en moesten niet worden opgevangen. De aanvoer was ook veel kleiner dan verleden week. Hierdoor was de opbrengst van de Z.459 ook veel beter dan vele die vorige week bereikt werden. Na een reis van 19 dagen werd een opbrengst van 216.330 F bereikt, hetgeen op zichzelf wel niet zo heel veel is, maar toch wel als bevredigend kan beschouwd worden. Van het Kanaal werd eveneens 1 vangst binnengebracht, dit door de Z.581. Deze vangst was wat de vis betreft niet zo bijzonder groot, maar bestond uit dure en zeer dure soorten. Zo was er naast een 150 bennen vis ook circa 2.500 kg tong bij de vangst. Waar keilrog, mooie wijting en andere Kanaalsoorten ook goed verkocht werden, kon de opbrengst uiteindelijk oplopen tot 229.780 F hetgeen zonder twijfel zeer goed kan genoemd worden.

KLEINE VANGSTEN VAN DE WITTE BANK

Sommige vangsten bevatten amper 1000 kg tong. Daarbij kwam dan nog een 40 tot 70 bennen vis. Aan prijzen die schommelden van 50 F voor de achter-kleine tong naar 77 F voor de voor-kleine sortering kan men echter met zulke vangst al een bevredigend resultaat bereiken. Dit was dan ook voor de meeste schepen het geval en bepaalde schepen konden zelfs zeer goede cijfers bereiken. Zo varieerden de uitslagen hier van 95.930 F voor de Z.290 naar 139.040 F voor de Z.222. Op te merken valt dat er maandag geen enkel Oostends vaartuig van de Witte Bank aan de afslag was, maar wel 5 Zeebruggeaars. Eveneens op te merken valt, dat de tongenvangsten dit jaar heel wat kleiner zijn dan verleden jaar deze tijd. Toen werden opbrengsten geboekt van boven de 200.000 F. Misschien komt dit nu ook nog en kleine vangst of grote vangst, tenslotte is 't toch maar de opbrengst die telt en slecht kunnen we die nu ook niet noemen.

RENDERENDE OOSTVANGSTEN

Een drietal schepen van de Oost, eveneens Zeebruggeaars, verkochten eerder kleine vang-

sten. Deze kleine vangsten brachten echter heel wat op, zodat de uitslagen uiteindelijk toch nog wel renderend bleken. Zo werden opbrengsten geboekt die varieerden van 93.860 F voor de Z.598 naar 117.530 F voor de Z.510. Platvis was niet bijzonder duur maar werd toch goed betaald. Tongen van deze visgrond kregen de beste noteringen.

NIET VEEL WESTVARIANTEN

Een viertal vaartuigen kwamen van de West een doorgaans kleine vangst verkopen. Ook voor deze vis werden echter hoge prijzen betaald waardoor sommige vaartuigen toch nog een redelijke uitslag konden bereiken. Vooral de O.225 deed het goed alhoewel minder goed dan de Westschepen van verleden week. De opbrengsten waren van deze visgrond begrepen tussen 13.090 F voor de O.152 en 76.900 F voor de O.225.

ER IS WEER SPROT

Maandagavond werd in de Oostendse vismijn weer sprout binnengebracht. De hoeveelheid blijft weliswaar erg klein maar tegenover geen aanvoer zoals we een ganse week gekend hebben is het toch al een verbetering. Voor deze kleine vangsten werden vanzelfsprekend goede prijzen betaald die zelfs stegen tot rond de 10 F per kg. Zodoende konden de sproutvisseren toch nog iets verdienen al was het dan ook weinig.

STEEDS NIETS VOOR DE HARINGVISSERIJ

De 2 overblijvende haringkoppels konden er deze week nog steeds niet toe besluiten het haringnet voor dit winterseizoen op te bergen en het visnet aan te slaan. Een paar dagen werd uitgevaren, echter zonder resultaat. Ondertussen brengen deze vier schepen hetgeen ze verdienden gedurende de eerste maand grotendeels op, zodat voor hen wel geen goedharingseizoen zal geboekt worden. Het is natuurlijk wel te begrijpen dat deze mensen steeds hopen dat het nog zal beter worden en dat ze misschien eens een «slag» zullen kunnen slaan. Eens januari begonnen is het echter zo dat op slagen slaan niet veel meer moet gerekend worden.

MINDER VIS OP DE DINSDAGMARKT

De aanvoer op de tweede verkoopdag van deze week was iets kleiner dan op de eerste verkoopdag. Vooral IJslandvis werd minder gebracht hetgeen echter niet belette dat de prijzen voor ronde vis daalden. Ook Noordzeevis was merkkelijk goedkoper dan maandag en hier zal de staking in het Walenland wel een invloed hebben uitgeoefend. Het verzenden van vis per trein blijft nog altijd zeer twijfelachtig en de handelaars die het riskeren, lopen ongetwijfeld een risico. Zo hebben de stakers hun mede arbeiders de vissers na-deel berokkend.

DALENDE PRIJZEN VOOR IJSLANDVIS

Minder vis van IJsland dan maandag en toch merkkelijk gedaalde prijzen. Vooral de ronde vissoorten kenden een veel slechtere markt waarbij de vandaag verko-

pende schepen schade lijden die van 50.000 tot 100.000 F bedraagt. Kabeljauw daalde gemiddeld met 5 F per kg en op zulke vangsten vertegenwoordigd dit al een flink bedrag. Ook rode zeebaars, schelvis, koolvis en leng waren goedkoper zodat uiteindelijk de opbrengsten schommelden van 224.740 F voor de O.282, een vaartuig dat weinig meevalt heeft op de markt wat de prijzen betreft, naar 527.570 F voor de O.80, bedrag dat ongetwijfeld te laag is voor zulk schip.

NOORDZEEVIS EVENEENS GOEDKOPER

Twee schepen kwamen van deze visgrond eerder kleine vangsten verkopen. Waar de prijs voor kabeljauw merkkelijk lager was dan maandag, ook voor deze soort, bleven de opbrengsten wel onder het verwachte peil. Gelukkig waren er dit keer minder haaien bij deze vangst zodat er niet opgevangen werd. Betere uitslagen werden geboekt dan verleden week toen er veel meer moest worden opgevangen. De uitslagen schommelden van 206.065 F voor de O.333 naar 241.790 F voor de O.88. Haaien waren vandaag zelfs duur, en kregen bestendig boven de 30 OF per ben.

OOK TONGEN AAN HET DALEN

De tongenaanvoer was dinsdag maar half zo groot als maandag en toch trad ook hier een prijsdaling in die voor sommige soorten tot 10 F per kg bedroeg. In elk geval bleef deze tongenprijs toch nog op een zeer behoorlijk peil zodat de Witte Bankers en de Oostschepen nog renderende opbrengsten wisten te bereiken. Platvis was eveneens goedkoper en noteerde prijzen gaande van 310 F voor de platen naar 790 F voor het kleine iek. Platjes waren ook duur. De opbrengst van de Witte Banker bedroeg 118.020 F, terwijl voor de Oostschepen opbrengsten werden genoteerd van 88.740 F voor de Z.549 naar 129.170 F voor de Z.468.

WESTVIS ZEER SCHAARS

Ook dinsdag werd Westvis in zeer geringe hoeveelheid op de markt gebracht, zodanig zelfs dat er nog veel minder was dan maandag. De twee kleine vangsten die samen zowat 70 bennen vis bevatten gaven toch nog redelijke cijfers, vooral als men weet dat ze in korte tijd werden gevangen. Toch laten ze niet toe een oordeel te geven over de rogprijzen. De opbrengsten hier waren begrepen tussen 23.050 F voor de O.191 en 33.940 F voor de O.148.

Twee Kanaalschepen losten redelijke vangsten, waarbij de Z.562 'n flinke vangst tongen kon in de afslag brengen. Zodoende boekte dit vaartuig een zeer mooi resultaat waarmee reder Balju het nieuwe jaar zeker goed inzet. Zijn schip besomde inderdaad 192.250 F. Keilrog kreeg een redelijke prijs die tot 1.200 F per ben bedroeg zodat ook de O.174 nog een bevredigende reis kon besluiten met een opbrengst van 102.690 F. Benevens keilrog werd ook Schotse schol en rare soorten als soldaten, staartvis en mooie meid aan een hoge prijs verkocht.

Datum Vangsten Kgr. F Min. Max. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

9-1	19	238.900	3.396.435
10-1	16	217.750	2.799.425
11-1	21	98.920	1.293.830
Tot.	56	555.570	7.479.690

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

6-1	2	774	9.301
9-1	7	5.435	80.628
11-1	8	18.212	248.269

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

9-1	1	13	767	59,—	59,—	59,—
10-1	2	53	4.005	75,—	78,—	75,56
11-1	1	45	3.060	68,—	68,—	68,—

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

9-1	2	83	838
-----	---	----	-----

HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

9-1	2	36	398
-----	---	----	-----

VISAANVOER ZEEBRUGGE

5-1	2	1.245	22.950
7-1	7	2.355	26.930
9-1	26	41.165	642.890
10-1	16	29.800	392.170
11-1	28	49.000	660.180

GARNAALANVOER ZEEBRUGGE

9-1	8	404	21.098	49,—	58,—	.....
11-1	1	34	2.040	60,—	60,—	.....

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	9-1-1961	10-1-1961	11-1-1961
Grote schelvis	13,—22,40	9,50-17,20	.....
Middelmatige schelvis	11,—16,—	12,20-15,—	.....
Kleine schelvis	5,40- 9,60	4,40-11,—	.....
Kabeljauw	15,—22,—	12,—16,—	13,—15,20
Gullen	13,20	9,80	11,—
Wijting	5,—11,20	5,— 7,80	5,— 7,80
Schaat	4,—16,—	8,80-18,20	17,40
Zeebaars	8,80-13,20	6,40-11,80	11,80
Leng	9,20-13,20	7,20-10,80	8,40-10,20
Schartong	5,40- 8,—	6,— 8,20	.....
Heilbot	22,—46,—	23,60-45,—	25,— 44,—
Koolvis	8,60-10,20	7,80- 9,40	9,40
Hondstong	4,80-11,40	6,—11,20	4,20-10,40
Zeewolf	.....	12,—	.....
Platen	.....	.....	.....

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	6-1	9-1	11-1
Grote tong — Grosse sole	56-59	46-50	54-62
Bloktong — Sole moyenne	56-59	56-60	68
Fruittong — Sole 3/4	56-59	62-66	71
Schone kleine tong — Petite sole	56-59	60-62	70
Kleine tong — Toute petite sole	47-43	51-53	56
Grote tarbot — Turbot gros	41-42	56-58	50
Middelm tarbot — Turbot moyen	26-27	48-49	40
Varia — Divers	20-21	25-30	37
Griet — Barbue	18-24	23-28	34
Pieterman — Grande vive	.....	.....	40
Grote pladijs — Grosse plie	5	10-12	5-6
Middelm. pladijs — Plie moyenne	10	15-16	9-11
Kleine pladijs — Petite plie	12-13	14-15	10-12
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	22-23	21
Gul — Petit cabillaud	6-9	10-18	15-7
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	22
Rog — Raie	7-8	10-12	16
Tilten	7-8	10-12	12
Scherpstaarten	7-8	10-12	12-10
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	5-6	14-15	7-8
Kleine wijting — Petit merlan	3	9-11	4-5
Bot — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	16-17	16-17	16-12
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....
Zeehond — Chien de mer	5-6	.....	11
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	20-18
Knorhaan — Grondin	.....	.....	10

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Vrijdag 6 januari

Z.104	—	—	—	2.830
Z.493	—	—	—	800
Z.467	—	—	—	4.010
Z.481	—	—	—	2.830
Z.751	—	—	—	790

Zaterdag 7 januari

Z.30	1	20	5	4.970
Z.69	1	30	5	10.700

Maandag 9 januari

Z.544	9	500	80	82.910
Z.524	1	30	3	3.640
Z.466	1	40	4	5.350
Z.447	1	50	5	6.580
Z.506	1	20	3	4.680
Z.453	10	500	50	72.480
Z.528	11	400	100	88.640
Z.553	1	40	5	10.330
Z.60	1	20	5	7.560
Z.538	1	50	5	9.530
Z.508	1	30	5	6.930
Z.251	1	50	5	7.790
Z.512	1	50	5	6.710
Z.777	3	100	25	29.070
Z.462	11	800	120	141.430
Z.408	1	50	10	13.230
Z.458	4	100	60	42.670
Z.454	4	200	40	45.680
Z.725	—	—	—	2.840
Z.104	—	—	—	8.550
Z.481	—	—	—	8.550
Z.802	—	—	—	7.161
Z.475	—	—	—	7.170
Z.450	—	—	—	2.401
Z.785	—	—	—	10.010
Z.467	—	—	—	10.990

Dinsdag 10 januari

Z.556	2	100	20	24.300
Z.270	2	80	10	13.070
Z.473	4	100	30	30.310
Z.443	4	100	80	64.810
Z.517	3	50	30	23.010
Z.449	5	100	50	49.480
Z.603	5	100	45	47.230
Z.477	3	80	25	26.290
Z.460	5	150	45	43.440
Z.104	—	—	—	7.260
Z.481	—	—	—	7.260
Z.751	—	—	—	5.230
Z.475	—	—	—	7.060
Z.493	—	—	—	5.230
Z.802	—	—	—	7.070
Z.430	—	—	—	31.120

Woensdag 11 januari

Z.548	5	100	40	34.720
Z.560	5	100	50	48.990
Z.432	5	150	50	40.670
Z.526	5	100	40	43.550
Z.523	5	100	50	46.900
Z.552	5	100	50	48.920
Z.561	4	100	50	23.970
Z.515	5	100	40	24.080
Z.541	3	100	20	33.340
Z.186	5	100	40	38.8A30
Z.240	4	150	35	30.430
Z.472	5	200	50	50.830
Z.149	4	150	50	34.530
Z.557	7	200	70	53.550
Z.30	5	200	50	45.070
Z.733	4	150	35	34.010
Z.501	—	—	—	2.290
Z.525	—	—	—	810
Z.506	—	—	—	1.680
Z.264	—	—	—	3.460
Z.761	—	—	—	1.760
Z.447	—	—	—	2.440
Z.538	—	—	—	2.940
Z.553	—	—	—	3.950
Z.475	—	—	—	2.360
Z.802	—	—	—	2.360
Z.555	—	—	—	2.740
Z.817	—	—	—	1.900

Donderdag 12 januari 1961

Z.409	4	150	50	35.090
Z.251	2	50	20	15.630
Z.104	—	—	—	6.230
Z.481	—	—	—	6.240
Z.802	—	—	—	6.830
Z.475	—	—	—	6.830
Z.493	—	—	—	470
Z.751	—	—	—	470

SPROTAANVOER

OOSTENDE

Maandag 9 januari

O.261-532	200	9,50	1.900
O.490-49	250	10,10	2.525
O.91-234	350	9,40	3.290
O.36-31	180	9,00	1.620
O.10-84	230	9,30	2.139
O.45-46	240	9,60	2.304
O.20-260	150	9,70	1.455
O.743-263	80	9,80	78

Dinsdag 10 januari

O.20-260	70	9,60	672
O.46-45	70	9,70	679
O.5-796	200	8,70	1.740
O.31-36	250	9,30	2.320
O.91-234	196	10,60	2.078
O.10-84	136	10,70	1.455

NIEUWPOORT

Maandag 9 januari

83	10,10	838
----	-------	-----

ZEEBRUGGE

Zaterdag 7 januari

Z.481-104	180	9,17	1.650
-----------	-----	------	-------

Maandag 9 januari

Z.104-481	968	5,70	5.480
Z.475-902	612	8,10	4.960

Dinsdag 10 januari

Z.10-481	838	4,30	3.630
Z.493-751	1.150	4,03	4.640
Z.475-802	900	4,35	3.920

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

Nieuwe scheepstypen maken regeling voor arbeidstijd visserman noodzakelijk

(Speciale korrespondentie)

Een hoog en opvallend schip vertrekt uit IJmuiden naar de visgronden: de «Maria Elizabeth» IJM.5, Nederlands eerste hekreiler.

Over de gehele lengte lijkt het schip op een kleine veerpont. Het achterschip doet denken aan de walvisvaarder «Willem Barendsz». Een slipway voert als een glijbaan schuin door de achterstevan van het visdijk naar de waterlijn.

Met dit schip begint een nieuwe periode voor het Nederlandse visserijbedrijf. Maar voordat het treilnet met het zilte water van de Noordzee in aanraking is geweest, is de «Maria Elizabeth» reeds het onderwerp geworden van een ernstige discussie. De aanleiding? De zeer zware arbeid van de Nederlandse visserman...

Adrie de Boon, sekretaris van de Centrale van Zeevarenden, formuleert het scherp: «Op dit technisch zo volmaakt mogelijke vissersvaartuig zal de visser in twee etmalen een arbeidstijd moeten volmaken, waarvoor de man aan de wal nu ten minste een volle week nodig heeft...»

Ir. W. Polderman, ontwerper en eigenaar van het schip, reageert kortaf: «Zware handenarbeid is op dit schip sterk verminderd. De vissers spoelen ook het dek niet meer af. Zij werken in een beschutte ruimte...»

Schipper Jan Krab zegt rustig: «Het zal niet erger zijn dan op de gewone treiler. Ik jaag mijn mensen niet over de kop. Een oordeel kan ik pas geven als ik met dit schip heb gevist...»

TE KLEINE BEMANNING?

Bitterheid klinkt in de stem van Adrie de Boon als hij over de arbeidsvoorwaarden op Nederlands eerste hekreiler spreekt: «Opnieuw heeft men verzuimd rekening te houden met het veranderende sociale klimaat in ons land. Overal klinkt de roep om een vrije zaterdag. Hier schroomt men niet om een drijvende visfabriek met 14 man — normale bemanning voor een konventionele zijtreiler — naar zee te sturen. Ruimte voor meer opvarenden is er niet aan boord.»

Technisch sluit de hekreiler prachtig aan op de naoorlogse ontwikkeling van het visserijbedrijf. De sociale aansluiting is echter nog steeds niet gevonden. Slechts één reder, de heer D.J. Gouda te IJmuiden, is tot nu toe overgegaan tot het aanvaarden van een arbeidssysteem met verplichte rusttijden aan boord van zijn vriestrieler «Egmont».

Hij besloot daartoe niet uitsluitend op sociale overwegingen. Hij vond het eenvoudig noodzakelijk voor het halen van het maximum rendement uit zijn duur nieuw schip.

Zelf zegde hij diplomatiek: «Er behoren geen al te grote essentiële verschillen te bestaan tussen een bedrijf aan de wal en op zee. Anders trekt het visserijbedrijf toch aan het kortste eind...»

HET BEGIN

De stapelloop van de SCH.135 op de werf van Boot in Alphen aan de Rijn was in 1948 het begin van de versnelde technische ontwikkeling van het visserijbedrijf. «Een dubbeldoeltreiler» met een motor van 360 pk, die zowel voor de aanvoer van verse vis en haring als voor de aanvoer van kantjes gekeerde haring kon worden gebruikt, kwam in de vaart.

Er kwamen meer van deze treilers. Zij werden langer, konden meer kisten vis en kantjes haring aanvoeren en kregen motoren van 600 tot 1000 pk. Meer dan 40 van deze schepen zijn er afgeleverd.

Andere landen zijn ons voorgaan met de hekreiler. Engeland bracht als eerste het grote fabriekschip «Fairty» als hekreiler in de vaart. Rusland liet 25 fabriekschepen van elk 2500 brt. als hekreilers bouwen. West-Duitsland volgde met de «Heinrich Meins», «Sagitta» en «Carl Wiederkehr», schepen van 67 tot 68 m lengte met een tonnage van 700 brt, en een akkommodatie voor ten minste 31 koppen...

BESCHUT WERKEN

De Nederlandse hekreilers zijn kleiner. De «Maria Elizabeth» is 49,9 m lang en meet rond 500 brt. Het schip kan 4000 kisten vis bergen. De Duitse schepen 5600 kisten. Via een slipway in het achterschip wordt het net uitgezet en scheep gehaald.

De bemanning werkt in een ruimte, die beschut is tegen weer, wind en overkomende zeeën.

De bedrijfszekerheid van 'n vissersvaartuig wordt daarmee aanzienlijk opgevoerd. Ook tijdens zeer slecht weer kan er nu worden gevist. Op de gewone treiler, waarop alles op het open werkdek moet geschieden, is men dan gedwongen om de visserij te staken. De vissers én de vangst zouden van het dek af spoelen...

Op de hekreiler behoeven de vissers alleen nog maar voor het uitzetten en scheephalen van het net bovendecks te komen. Het schip hoeft daarvoor niet stil te liggen. Een zijtreiler moet dat wel. Een hekreiler kan bovendien varende het net uitzetten en scheephalen.

Het gaat ook veel sneller. Er is bijna geen mankracht voor nodig. Er gaat geen tijd verloren. Er kunnen veel meer visuren worden gemaakt.

Kortom, met dit type vaartuig kan men de op de visgronden doorgebrachte tijd zo produktief mogelijk maken. Dat moet ook, want het is duurder dan een gewone treiler. Er is een soort van gesloten cirkel voor het werk op zee tot stand gekomen. Het schip is een efficiënt geleid bedrijf geworden, dat dag en nacht kan blijven draaien. Zelfs tijdens 't thuisstomen kan de bemanning doorgaan met het verwerken van de vangst...

Tegen het zien van een vissersvaartuig als een goed marcherende fabriek richt zich het bezwaar van de CVK niet. Integendeel. Tijdverspilling is ook op zee niet in overeenstemming te brengen met moderne opvattingen over een efficiënt geleid bedrijf.

Het grote bezwaar richt zich tegen het niet aansluiten van de sociale ontwikkeling op de technische revolutie. De normale C.A.O. voor de grote treilvisserij aent de heer De Boon ongeschikt voor dit soort vaartuigen. «Dit zal leiden tot overschrijden van grenzen van het menselijk uithoudingsvermogen. Een regeling van de arbeidstijden aan boord en uitbreiding van de bemanning is voor dit type schip noodzakelijk.»

ken op dit soort schepen in de hand. Dit loonsysteem — een tamelijk laag garantieloon en 24,5 tot 27 procent van de vangstopbrengst, al naar gelang het aantal aangevoerde kantjes haring voor de gehele bemanning — maakt van de visser op de «dubbeldoeltreilers» een soort van Stachanow-arbeider.

En hij wil dat vaak ook zijn. De visserman wil vissen. Zijn jachtinstinct doet hem werktijden aanvaarden, die de man aan de wal als onbestaanbaar in de oren klinken. Hij wil veel verdienen. Meer koppen aan boord betekent voor hem, dat hij de 24,5 of 27 procent van de vangstopbrengst over meer hoofden moet verdelen.

De C.A.O. voor de IJmuidense treilers verschilt hiervan wezenlijk. Hier kent men een vaste maandgagage met een vastgelegd percentage van de besomming per hoofd. Uitbreiding van de bemanning zou zijn inkomen niet verminderen.

De vissers van de moderne treilers zijn overigens financieel geen beklagenswaardige burgers. De matrozen gaan gemiddeld met 6000 gouden per jaar naar huis.

KERNPROBLEMEN

De regeling van arbeids- en rusttijden wordt vandaag als een van de kernproblemen van het Nederlandse visserijbedrijf beschouwd. De C.V.K. zegt, dat de Kommissie

In het Nederlandse visserijbedrijf voltrekt zich een technische revolutie. De hekreiler begint het pleit te winnen. Een vaartuig, waarop het treilnet niet meer over stuur- of bakboord, maar veel sneller en varende over het achterschip wordt scheep gehaald. Op een overdekt en door T.L. verlicht werkdek verwerkt de bemanning de vangst, die met een lopende band naar het ruim wordt getransporteerd.

De eerste hekreiler ligt varens gereed: de «Maria Elizabeth» IJM.5 van de rederij Marezaten te IJmuiden. De «Julie Streiff» IJM.25, het zusterschip van de «Maria Elizabeth», is over een half jaar gereed.

De Katwijkse reder Parlevliet heeft twee hekreilers van een ander type besteld. Over twee jaar zal Nederland ten minste tien van deze forse schepen bezitten. Zelfs de eksport komt op gang. Kanada heeft hier vier hekreilers besteld.

Wat betekent de komst van deze treilers, die kleine drijvende fabrieken kunnen worden genoemd, voor de Nederlandse vissers? De meningen daarover zijn verdeeld. De sekretaris van de Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij (CKV), de heer A. de Boon ziet in elk geval de komst van deze schepen met vrees tegemoet. «Zij zullen de arbeid van de vissers nog zwaarder maken dan zij thans al is...»

STEEDS ZWAARDER

Het vraagstuk van de te zware arbeid voor vissers dateert overigens niet van vandaag of gisteren. Ook de zgn. «dubbeldoeltreilers» stellen exorbitant hoge eisen aan de vissers. Steeds meer verse vis en kantjes haring voeren deze schepen aan in Scheveningen.

Vooraf het loonsysteem werkt deze drang tot steeds harder wer-

Arbeidsvraagstukken Visserij — Kommissie Berger — over dit probleem het verlossende woord moet spreken. Oplossing van het vraagstuk is echter uitermate moeilijker. Er bestaan geen objectieve gegevens over de arbeid van de visser.

(Vervolg blz. 15)

NIEUWE SCHEEPSTYPEN MAKEN REGELING ARBEIDSTIJD VISSERMAN NOODZAKELIJK

(Vervolg van blz. 14)

Tegenover de mening van de C.K.V. dat het in de vaart brengen van nieuwe scheepstypen onder de huidige omstandigheden alleen maar leidt en heeft geleid tot het aanmerkelijk verzwaren van de arbeid van de visser, staat een andere opvatting van de reders.

Mechanisatie van tal van werkzaamheden aan boord maakt de arbeid lichter, zeggen zij. Op de hektreilers komt daar als groot voordeel het werken in een beschutte ruimte nog bij. Want op het open werkdek geldt immers de zeemanspreuk: «Eén hand voor het schip en één hand voor de man...».

Voor de hektreilers, die «De Dageraad» in Woubrugge bouwt voor de Katwijkse reder Parlevliet, zouden veel bezwaren van de C.V.K. niet behoeven te gelden. Op deze hektreilers, die 46 m lang zijn, kunnen 20 vissers worden ondergebracht. Op dit schip zou men eventueel in ploegen kunnen werken. De directeur van «De Dageraad», ir. J.H. Boot, vindt dat nogal vanzelfsprekend. «Die kant gaat het toch heen. Je kunt er dus veel beter maar meteen rekening mee houden», zegt hij.

ONDERZOEK NODIG

De discussie over de al of niet te zware arbeid van de visser is in elk geval belangrijk genoeg om een objectief onderzoek naar de juistheid van de gemaakte opmerkingen te wettigen. Een breed onderzoek zelfs: arbeidsphysiologisch, sociaal en psychologisch.

Er is nog een andere reden voor dit onderzoek: het kronisch tekort aan vissers. Het aantal «gelegenhedsvissers» — mensen, die een of twee reizen maken en dan de wal verkiezen — wordt steeds groter. De leeftijd van de ervaren vissers is hoog.

De concurrentie tussen de verschillende takken van visserij om aan mensen te komen wordt steeds groter. Urk belooft Scheveningers, die op een Urker kotter willen varen, zelfs een gloednieuw huis op het voormalige eiland. Een tiental woningen is in Urk voor «overgelopen» drijfnetvissers in aanbouw.

Op een van de grote Scheveningse «dubbeldoeltreilers» versleet een schipper in een jaar 87 matrozen. Deze mensen waren blij, dat zij een poosje ziek aan de wal konden blijven vanwege het hoge werktempo op dit uiteraard uitstekend besommende schip.

Het zou goed zijn om bij een eventueel in te stellen onderzoek ook het oog op het buitenland te richten. De bemanning van de W. Duitse treilers is groter dan die van de Nederlandse schepen. Als deze schepen een gewone verse visreis maken, zijn er 24 opvarenden aan boord. Als er vis aan boord gefileerd en diep gevroren moet worden, bestaat de bemanning uit ten minste 31 koppen. Bovendien zijn de rusttijden op de uit- en thuisreis wettelijk voorgescreven, waarbij de arbeidstijd op maximaal acht uur is gesteld.

De visgronden geldt een CA die een arbeidsdag van maximaal 12 uur toestaat...

VISSERIJSNIPPERS

GEEN REGELING — De Minister van Landbouw en Visserij in Nederland heeft het Produktschap voor Vis en Visprodukten meegedeeld, dat hij tot de konklusie is gekomen dat niet voldaan kan worden aan het verzoek tot het treffen van een garantieregeling voor de haringdrijfnetloggervloot. De minister ziet het uit de vaart nemen van oude vleetloggers als een normaal bedrijfsgebeuren en dat een gevolg is van de ontwikkeling van sociale, technische en economische omstandigheden.

GEEN TWEDE — Ook ten aanzien van de bouw van een tweede onderzoekingsvaartuig voor de Nederlandse Visserij heeft de Minister geantwoord. Hij acht het gewenst, dat voorlopig nog ten behoeve van het technisch onderzoek de nodige ervaring wordt opgedaan door inschakeling van reeds in bedrijf zijnde nieuwe visserij-schepen. Van de bouw van een 2e onderzoekingsvaartuig zal het dus voorlopig niet komen, of het bedrijfsleven moet zelf tot de stap overgaan.

GEWONDE — Op het reisje, dat het hospitaal-kerkschip De Hoop vorige week woensdag van Scheveningen naar IJmuiden deed om te Amsterdam de grote jaarlijkse beurt te ondergaan, heeft het schip nog snel even assistentie verleend. Op de SCH.324 Morgenster was de opvarende E. Keus gewond, door dat hij een voorwerp op het hoofd had gekregen. De man kon door «De Hoop» worden opgehaald en in IJmuiden aan land gebracht worden.

ONGEVAL — Op de voor de kant liggende IJmuidense trawler IJM.10 Maria Van Hattem heeft zich ook een ongeval voorgedaan. Daar ontplofte bij het aanzetten van de motor een luchtkompressor. De veiligheidsklep had niet gewerkt. De 52-jarige werktuigkundige van het schip werd gewond.

GESTRAND — In de haven van Poole, Engeland, is de Scheveningse motortrawler Adriana Johanna dinsdag gestrand. De Frank Vrolijk heeft het 163 ton metende schip later vlotgebracht en naar Boulogne in Frankrijk gesleept. Ook deze trawler had acht man aan boord.

UITWIJKEN BIJ SCHIETOEFENINGEN

De schietoefeningen die regelmatig op de Nederlandse kust worden gehouden in de noordelijke punt van Noord-Holland, zijn in de afgelopen weken enkele malen aanleiding geweest voor moeilijkheden tussen kustvissers (kotters uit Katwijk, IJmuiden en Den Helder) en het Luchtdoelartillerie-schietskamp te Den Helder.

Indertijd kwam een regeling tot stand tussen de Nederlandse Vissersbond en de Kommandant van dit schietkamp. dat regelmatig oefeningen laat doorgaan op de terreinen Kijkduin, Falga, Botgat en Grote Keeten. In overleg met de Nederlandse Vissersbond is een vuursektor vastgesteld voor de vier schietterreinen. De vuursektoren

zijn dan ook onveilig gebied en de kotters zouden uit deze gebieden wegblijven.

Het is de laatste tijd echter herhaalde malen voorgekomen, dat de schietoefeningen moesten worden gestaakt omdat kotters in een van de vier sektoren visten. Nogmaals is er thans in een waarschuwing aan alle kustvissers op gewezen, dat een uur voor de aanvang van de schietoefeningen een rode vlag aan de kust wordt gehesen. 's Nachts wordt dit aangegeven met een lichtsein: groen, rood, groen. De komende schietdagen zijn nu vastgesteld van 9 januari tot 1 februari dagelijks van 9 tot 16 uur op het schietterrein Botgat.

VISMEELTRAWLER «ROTTERDAM»

Voor de Nederlandse visserij heeft de reder D. Joh. Krijger te Zandvoort, die reeds de trawlers

STUURMANS-DIPLOMA OP KLEINE KOTTERS

Bij het Visserijchap in 's Gravenhage zullen binnenkort de volledig uitgewerkte voorstellen op tafel komen ten aanzien van een stuurmansdiploma voor schepen en van de kotter zelf zijn in de afgelopen jaar steeds met schepen in de vaart gekomen, die groter zijn dan 50 Ton. De eisen voor het thans bestaande stuurmansdiploma wilde men daarom saneren en meer aanpassen aan de nieuwe vaarwijzen op de verschillende typen kotters.

De Nederlandse Vissersbond heeft de Commissie Vakonderwijs voorgesteld om te komen tot een verlicht stuurmansdiploma voor schepen van 50 tot 80 Ton. De meerderheid in deze Commissie Vakonderwijs wil dit verlicht diploma echter laten gelden voor schepen van 20 tot 50 Ton.

De Nederlandse Vissersbond heeft het bestuur van het Visserijchap er thans van kunnen overtuigen dat dit voorstel niet aanvaardbaar is. De zaak is nu nog bij de Commissie Vakonderwijs in studie.

Verwacht mag worden, dat het voorstel nu als volgt zal worden: op vissersvaartuige, varende in de vaargebieden II en III tot maximaal 80 Ton zal het verlichte stuurmansdiploma worden ingesteld. Dit geldt dus ook over kotters beneden de 50 Ton in deze vaargebieden. Voor de garnalenvaartuigen (vaargebied I) zal gaan gelden, dat een stuurmansdiploma vereist is, waarvan de eisen overeenkomen met de huidige «Wet op uitwijking». Ook de Nederlandse Vissersbond kan met deze voorstellen instemmen.

Amsterdam IJM.28 en 's Gravenhage IJM.26 in bedrijf heeft, een uniek plan ontworpen. Half februari zal door de rederij Krijger de nieuwe trawler «Rotterdam» in de vaart worden gebracht. Dit 56 m lange schip, dat de grootste trawler van de vloot wordt, werd gebouwd op en in het casco van de oude Duitse trawler Rotersand.

De Rotterdam zal uitgerust zijn met een grote vismeelininstallatie en een traankokerij en zal als gewone trawler op de Noordzee kunnen vissen. Maar daarnaast, aldus de h. Krijger, kan het ook de visafval van andere op zee vertoevende Nederlandse trawlers en loggers overnemen en tot vismeel en visolie verwerken. Wanneer de vismeelprijs weer gunstig is gaat de Rotterdam dit plan onmiddellijk uitvoeren voor de twee schepen van de rederij Krijger. Daarmee zal de Rotterdam de schillenboer van de Noordzee worden.

De h. Krijger heeft voorts het plan een diepvriesinstallatie op de Rotterdam te laten inbouwen. De Rotterdam zou dan als moederschip zijn te gebruiken voor de Amsterdam en de 's Gravenhage, waardoor beide laatstgenoemde trawlers langer op zee kunnen blijven.

De vangsten van beide schepen zullen regelmatig door de Rotterdam worden overgenomen en tot diepvriesprodukt worden verwerkt.

Met van het trawlnet afneembare kuilen vol vis, die door de Amsterdam en 's Gravenhage aan een boei met radarreflektor worden verankerd, en die door de Rotterdam worden opgepikt, is dit systeem te verwezenlijken.

REKORD — Het aantal zeeschepen, dat in 1960 te IJmuiden arriveerde slaat alle voorgaande rekords. De IJmuiden pieren kwamen binnen 16.795 zeeschepen tegen 16.317 in 1959.

MARKT IJMUIDEN

Deze week maandag is de aanvoer te IJmuiden weer enigszins op gang gekomen. Bij de totale aanvoer waren er 25.000 kisten vis waarbij 15.500 kisten haring, 1250 tong, 2759 schol, 750 makreel, 575 wijting, 500 schelvis, 1200 kabeljauw en gul, 1650 koolvis. Het meeste werd deze week van de mandag tot en met woensdag aangevoerd.

Over de haringprijs noteerden wij al iets : van f.30 tot f.11 met een daling naar f.20 - f.10 in deze week door de haringvangst op de kust. De makreel, die gering in aanvoer was, maakte van f.40 tot f.10 naar kwaliteit en soort. Schelvis bleef nog duur : f.100 tot f.50 in deze week, waarbij België in de markt was voor grove soort. Kabeljauw ging ook de grens over. Hier werd van f.185 (!) tot f.90 in de vorige week betaald en van f.100 tot f.40 in deze week. Grove en middel schol bleven naar Engeland vloeien, waarvoor f.50 tot f.40 werd betaald. Tong was vorige week zeer duur en noteerde van f.6.50 tot f.4 bij de schaarse aanvoer. Deze week daalde de prijs al weer bij grotere aanvoer tot f.5 tot f.3,80 per kg.

AANVOEREN EN BESOMMINGEN
DONDERDAG : 250 kisten vis, waarbij 175 haring.

VRIJMAG : 750 kisten vis, waarbij 125 schol, 115 tong, 300 haring, 175 kabeljauw en gul.

ZATERDAG : 3600 kisten vis, waarbij 325 tong, 825 schol, 2.100 haring en 100 kabeljauw en gul. Besomming : KW.99, f.2600.

MAANDAG : 6600 kisten vis, waarbij 650 tong, 1150 schol, 2850 haring, 300 makreel, 225 wijting, 250 schelvis 425 kabeljauw en gul, en 650 koolvis. Besommingen : KW.42, f.23.200 ; KW.101, f.12.600.

DINSDAG : 9000 kisten vis, waarbij 50 tong, 150 schol, 7800 haring, 300 makreel, 250 wijting, 150 schelvis, 275 kabeljauw en gul en 500 koolvis. Besommingen : IJM.97, f.13.200 ; VL.84, f.13.000 ; VL.153, f.16.000 ; KW.87, f.20.200 ; IJM.211 : f.9000.

WOENSDAG : 4500 kisten vis, waarbij 125 tong, 350 schol, 2.600 haring, 150 makreel, 100 wijting, 75 schelvis en 200 kabeljauw en gul, 500 koolvis. Besommingen : KW.32 : f.23.200.

VISSERIJSNIPPERS

LEKKAGE — De Scheveningse motorlogger SCH.23 Dirk moest woensdagmiddag melden, dat op 40 mijl NNW van IJmuiden een lek in de motorkamer was ontstaan. Er waren acht man aan boord. Door twee pompen bij te zetten

slaagde men erin het water voor te pompen en het schip op eigen kracht naar Scheveningen te varen. Onderweg werd nog een losse pomp van de uitgevaren SCH.32 Jupiter aan boord geplaatst.

GOED PERSPEKTIEF? — Is er voor de Eelderse visafslag nog enig perspectief, nu de meeste kottervissers — 25 in getal — de IJmuidense afslag verkiezen? Op een

gemeenteraadsvergadering, te houden op 17 januari, zal hierover gesproken worden. In 1960 bedroeg de omzet van de afslag te Den Helder slechts ruim een half miljoen gulden. Te IJmuiden besomden de 25 schepen in totaal ruim f.1,5 miljoen. Het afslaggebouw te Den Helder moet thans wijken voor de aanbouw van een nieuwe brug naar het marine-etablisement.

Brief uit Yerseke

Nr 826

Yerseke, 7-1-61.

WAAR WORDEN IN DE TOEKOMST DE MOSSELEN GEKWEKT EN VERWATERD ?

Wat het eerste gedeelte van deze vraag betreft, zijn vrijwel allen er van overtuigd dat straks bij en na de beëindiging (wellicht reeds daarvoor !) van de Deltawerken in de Waddenzee zal (moeten !) worden gekweekt. Tenzij nog besloten zou worden tot het open laten van voldoende gaten (perforaties) in de afsluitdam van de Ooster-Schelde. Wijl hierop niet dient te worden gerekend kan als vaststaand worden aangenomen dat in de (betrekkelijk) nog verre

toekomst de Zeeuwse Stroom ongeschikt zullen zijn voor het kweken van mossels (en oesters) wegens verzoeting van het water en het niet meer binnendringen van ieder tij vers zeewater. Maar daar maakt men zich wonderlijk genoeg, nu geen zorgen over. Wel is (de laatste tijd vooral) een streven duidelijk geworden om (ook) het verwateren van de mossels naar de Waddenzee over te brengen. Zo heeft onlangs Dr Havinga, oud-directeur van het rijksinstituut voor visserij-onderzoek een rapport uitgebracht, waarin gepleit wordt voor de aanleg van een kunstmatige verwaterplaats voor de mossels in de Waddenzee in plaats van bij Veere of elders in Zeeland. Dat de Friezen er op uit zijn alles wat bij de mosselkweek hoort naar het Noorden te krijgen, is voldoende bekend. Allerlei faciliteiten worden verleend aan die mosselkwekers die zich rond de Waddenzee willen vestigen en van daaruit hun bedrijf uitoefenen. Dit is vanzelfsprekend hun goed recht en als straks werkelijk het kweken van mossels hier afloopt (en zelfs reeds nu !) vinden wij het lang niet zo dwaas, integendeel zeer begrijpelijk, dat de kweker zich liever kort bij zijn werk dan wel ver daar vandaan vestigt. Harlingen zou mij het beste lijken. Maar het verwateren kan daar niet gebeuren, daartoe leent Zeeland om verschillende redenen zich veel beter toe. Eerst voor het verwateren zelf en verder omdat voor de verzending van de verwaterde mossels Zeeland veel en veel gunstiger en dichter bij dan Harlingen en den Oever ligt ten opzichte van de grote afnemers België en Frankrijk. Wij staan dan ook op het standpunt om zo lang mogelijk in Zeeland te verwateren. Kan dit straks niet meer wegens de gevolgen der afsluiting en het moet zowel hier of in de Waddenzee kunstmatig gebeuren, dan dienen alle mogelijkheden te worden onderzocht, toch nog in Zeeland te blijven verwateren uit hoofde alleen om de zo veel gunstiger ligging. Zou in het Noorden zonder grote uitgaven kunnen worden verwaterd, dan was er uit een kostenpunt mogelijk iets voor te zeggen. Waarbij ondermeer nog dient te worden in aanmerking genomen dat het vervoer der te verwateren mossels per schip en (dus grote kwanta) nogal wat voordeliger zal uitvallen dan bij (betrekkelijk) kleine kwanta per auto. Om van het gemak voor besteller en verzender wegens het dichtbij voorradig zijn van verwaterde mossels maar niet te spreken.

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

	5-1-1961	6-11-1961	7-1-1961	9-1-1961	10-1-1961	11-1-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	6,50-5,50	6,50-5,50	5,50-4,80	5,50-4,50	4,80-4,40	4,40-4,—
3/4 tongen — 3/4 sole	6,50-5,80	6,—4,50	5,—4,50	4,80-4,20	4,80-4,40	4,40-4,20
Bloktongen — Sole moyenne	6,50-5,80	6,—5,50	5,50-5,—	5,—4,20	4,80-4,60	4,40-4,20
Voor-kleine — Petite	6,—5,20	7,—6,—	6,50-5,50	6,50-4,80	5,80-5,40	5,40-4,60
Kleine — Toute petite	4,80-4,—	6,—4,—	5,20-4,20	6,—4,—	4,80-4,40	4,40-3,80
Tarbot groot — Turbot, gros	6,—5,—	7,—4,80	5,—4,—	4,40-3,—	4,40-3,40	4,40-4,—
Middel — Moyenne	—	—	—	180,—	—	—
Kleine — Petite	—	125,—	125,—95	120,—100,—	95,—80,—	—
Griet — Barbue	—	—	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—	—	—
Schol — Plie	55,—	52,—46,—	50,—45,—	48,—40,—	50,—42,—	40,—36,—
Grote iek — Grosse	55,—	70,—60,—	50,—	50,—40,—	50,—42,—	42,—40,—
Kleine iek — Petite	90,—	100,—70,—	65,—52,—	65,—50,—	60,—54,—	94,—50,—
Iek 3e slag — 3e sorte	95,—	92,—72,—	60,—58,—	65,—45,—	60,—56,—	56,—48,—
Platjes — Toute petite	85,—60,—	85,—55,—	58,—42,—	65,—40,—	58,—50,—	54,—48,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	—	—	—	100,—90,—	80,—62,—	72,—66,—
Middel — Moyen	—	—	—	95,—75,—	80,—64,—	72,—
Kleine — Petit	—	—	—	92,—45,—	80,—30,—	80,—40,—
Heek, grote — Merlu, gros	—	—	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—	—	—
Rog — Raie	—	—	—	—	—	—
Rode poon — Perlon	—	—	—	—	—	—
Grauwe poon — Grondin	—	—	—	—	32,—	—
Kabeljauw — Cabillaud	185,—170,—	185,—90,—	140,—60,—	132,—60,—	96,—48,—	110,—42,—
Gullen — Petit cabillaud	—	80,—40,—	—	62,—40,—	50,—35,—	50,—35,—
Hozemondhamme — Baudroie	—	—	—	140,—	140,—	—
Wijting — Merlan	45,—30,—	56,—40,—	60,—35,—	60,—35,—	46,—26,—	42,—32,—
Schar — Limande	60,—50,—	75,—45,—	66,—50,—	62,—42,—	48,—38,—	—
Steenholk — Sole limande	—	—	—	—	—	—
Zeehaai — Aiguillat	—	20,—	30,—25,—	35,—25,—	36,—30,—	—
Hondshaai — Rousette	—	—	—	—	—	—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	—	—	—	—	—	—
Makreel — Maquereau	—	—	—	28,—20,—	42,—10,—	25,—11,—
Horsmakreel — Saurel	—	—	—	—	—	—
Rode knorhaan	—	—	—	—	—	—
Keilrog — Raie radiée	—	—	—	—	—	—
Zeekreeft — Langoustine	—	—	—	—	—	—
Schaat — Flotte	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	—	—	—	—	—	—
Lom — Brosme	—	—	—	—	—	—
Kongeraal — Congre	—	—	—	—	—	—
Leng — Lingue	—	—	—	54,—	48,—42,—	46,—
Schartong — Cardine	—	—	—	—	—	—
Volle haring — Hareng	—	—	—	—	—	—
IJle haring — Hareng guai	30,—25,—	28,—22,—	25,—18,—	20,—15,—	20,—10,—	20,—11,—
Haringshaai — Latour	—	—	—	—	—	—
Steenholk — Tacaud	—	—	—	—	—	—
Heilbot — Flétan	—	—	—	5,—4,20	4,80-4,—	—
Koolvis — Colin	—	—	—	40,—32,—	42,—34,—	40,—30,—
Steur — Esturgeon	—	—	—	—	—	—
Zeewolf — Loup de Mer	—	—	—	—	—	—
Pollak — Lieu jaune	—	—	—	—	54,—50,—	44,—
Zonnevis — St Pierre	—	—	—	—	—	—

DE AANVOER VAN ZEEPRODUKTEN IN SEPT. '60

DE AANVOER

SOORTEN	September 1959			September 1960 (a)		
	Hoeveelh. Kg	Waarde F	Gem. pr. F/kg	Hoeveelh. Kg	Waarde F	Gem. pr. F/kg
1. BODEMVIS						
Kabeljauw	299.525	2.523.380	8,42	575.748	4.382.681	7,61
Morues	351.923	3.822.222	10,86	291.004	2.764.358	9,50
Schelvis	148.497	1.461.347	9,84	182.058	1.760.440	9,67
Aigleflins	142.204	1.048.840	7,36	42.779	356.000	8,32
koolvis	318.895	2.342.657	7,35	139.876	1.072.247	7,66
Wijting	241.926	1.238.623	5,12	214.872	1.134.119	5,28
Schol	410.886	3.421.060	8,33	379.984	3.107.564	8,18
Tong	240.906	9.756.814	40,50	302.920	12.090.460	39,91
Tarbot	57.551	1.627.197	28,27	66.524	1.807.190	27,16
Roggen	391.120	2.804.543	7,17	329.049	2.681.353	8,15
Overige	804.375	7.019.488	8,73	716.654	6.061.531	8,46
Totaal	3.507.808	37.066.171	10,57			
2. PELAGISCHE VIS						
Haring	315.971	1.534.875	4,86	87.333	463.005	5,30
Makreel	113.261	545.792	4,82	9.945	47.765	4,80
Sprot	5.600	46.956	8,39	—	—	—
Overige	3.220	3.843	1,19	—	—	—
Totaal	438.052	2.131.466	4,87	97.278	510.770	5,25
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN						
Garnalen	244.772	3.787.550	15,48	81.778	2.433.116	29,75
Overige	138.764	1.546.534	11,15	141.641	1.951.608	13,78
Totaal	383.486	5.334.084	13,91	223.417	4.384.724	19,62
ALGEMEEN TOTAAL						
(a) definitieve gegevens	4.329.346	44.531.721	10,29	3.562.163	42.113.437	11,82

Uit wat voorafgaat blijkt vooral dat de aanvoer van haring, makreel en garnaal een gevoelige weerslag hebben op de totale opbrengst en dat het verminderd bedrag van 2 miljoen rfrank meestal gelegen is in die sectoren, waar niet in de aanvoer der andere soorten, waarvan er vergeleken bij vorig jaar tijdens dezelfde maand, een verbetering van tien ten honderd in de prijzen waar te nemen valt.

De verdere evolutie van de prijzen en aanvoer, die van zoveel factoren afhangen, dienen afgewacht.

vis verminderde met 44.535 kg of 357.384 F. De invoer uit W.-Duitsland (— 40 T), Frankrijk (— 13 T), Zweden (— 10 T) en de U.S.A. (— 2 T) nam af; uit Noorwegen (+ 13 T) en Denemarken (+ 10 T) werd evenwel meer betrokken.

Schaal en weekdieren

Voor de beschouwde vergelijkingsperiodes noteerde men voor schaal en weekdieren een stijging van 257.634 kg of 2,7 mln F.

De invoer van ongepelde garnalen nam toe met 21.844 kg of 742.425 F, vnl. uit Nederland (+ 21 T) en Noorwegen (+ 1 T). De import van gepelde garnalen liep op met 2.750 Kg of 1,4 mln F. Er werden meer gepelde garnalen ingevoerd uit Japan (+ 12 T), doch minder uit Nederland (— 9 T) en W.-Duitsland (— 1 T).

De import van mosselen vermeerderde met 208.122 kg of 393.278 F. Uit Nederland (+ 257 T) werd meer betrokken, doch minder uit Denemarken (— 49 T).

De import van overige schaal- en weekdieren steeg met 24.925 kg of 80.897 F. Men noteerde vooral een toename uit Nederland (+ 35 T), doch een daling uit Libanon (— 4 T), Noorwegen (— 2 T), China (— 2 T) en Ierland (— 1 T).

Konserven

De invoer van viskonserven boekte een stijging nl. met 322.322 kg of 11,4 mln F. Uit Marokko (+ 143 T), Portugal (+ 101 T), Japan (+ 75 T), Frankrijk (+ 12 T), de U.S.A. (+ 11 T), Spanje (+ 10 T) en Peru (+ 2 T) werd meer betrokken; de invoer daalde evenwel uit West-Duitsland (— 15 T), Kanada (— 13 T), de Unie van Zuid-Afrika (— 8 T), Noorwegen (— 5 T), Nederland (— 3 T), en het Verenigd Koninkrijk (— 1 T).

De import van conserven van schaal- en weekdieren steeg met 39.500 kg of 3,4 mln F, vnl. uit Japan (+ 17 T), Nederland (+ 15 T), de Unie van Z.-Afrika (+ 7 T), het Verenigd Koninkrijk (+ 6 T) en Noorwegen (+ 1 T); in Cuba (— 3 T), de U.S.S.R. (— 2 T), Kanada (— 1 T) en Frankrijk (— 1 T) werd minder gekocht.

Vismeeel

De invoer van vismeeel kende opnieuw een belangrijke toename : van 2.098.800 kg of 15.434.000 F in september 1959 steeg de invoer tot 2.804.400 kg of 15.204.000 F in september 1960. Dit betekent een vermeerdering van 705.600 kg; de invoerwaarde daalde evenwel met ca 230.000 F. Er werd meer vismeeel in Peru (+ 782 T), doch minder uit Nederland (— 73 T) en Noorwegen (— 4 T).

DE INVOER VAN ZEEPRODUKTEN IN SEPT. '60

SOORTEN	September 1959		September 1960	
	Hoevelh. kg	Waarde (F)	Hoevelh. kg	Waarde (F)
1. VERSE VIS				
Zoetwatervis	1.708.518	28.460.900	2.127.533	34.579.969
Haring	217.506	9.288.468	213.826	10.973.487
Sprot	744.041	8.899.335	917.933	5.093.518
Makreel	3.677	61.944	71.608	465.723
Overige (bodemvis)	114.060	662.129	267.193	1.310.349
	629.234	14.549.024	656.973	16.736.892
2. GEZOUTEN, GEDROOGDE OF GEROOKTE VIS				
Gezouten haring	1.187.407	11.877.406	1.232.262	13.369.396
Gerookte haring	952.062	7.260.823	1.093.282	9.841.332
Sprot	89.785	1.204.300	56.274	465.723
Makreel	—	—	—	—
Overige	18.319	249.133	—	—
	127.241	3.163.150	82.706	2.805.766
3. SCHAAL EN WEEKDIEREN				
Ongepelde garnalen	4.299.564	26.991.674	4.557.198	29.646.997
Gepelde garnalen	35.565	839.220	57.409	1.581.645
Mosselen	83.449	7.018.314	86.192	8.457.037
Overige	3.978.206	10.556.453	4.186.328	10.949.731
	202.344	8.577.687	227.269	8.658.584
4. VISKONSERVEN	1.166.103	32.508.771	1.488.425	43.917.482
5. KONSERVEN VAN SCHAAL- EN WEEKDIEREN	179.667	6.987.134	219.167	10.366.727
	2.098.800	15.434.000	2.804.400	15.204.000
6. VISMEEEL	10.640.059	122.259.885	12.428.985	147.084.571

DE INVOER

Het Sekreteriat van de Bedrijfsraad voor de Vissery deelt mede :

In september 1960 werden voor 12.428.985 kg of 147.084.571 F visprodukten geïmporteerd; in vergelijking met september 1959 steeg de ingevoerde hoeveelheid met 1,8 mln kg en de waarde met 24,8 mln F. Deze toename van de invoer was opnieuw in hoofdzaak toe te schrijven aan de grotere invoer van vismeeel. Ook de import van verse vis, bewerkte vis, schaal- en weekdieren, viskonserven en conserven van schaal- en weekdieren nam toe.

Verse vis

Ten opzichte van september '59 steeg de totale invoer van verse vis in september 1960 met 419.015 kg of 6,1 mln F.

De import van zoetwatervis verminderde met 3.680 kg terwijl de ingevoerde waarde steeg met 1,7 mln F. Er werd minder ge-

importeerd uit Denemarken (— 12 T), Nederland (— 8 T), Kanada (— 4 T), Italië (— 3 T) en Frankrijk (— 1 T), doch meer uit de U.S.A. (+ 19 T), W.-Duitsland en het Verenigd Koninkrijk (+ 1 T).

Tegenover september 1959 steeg de invoer van verse haring met ca 173.982 kg of 1,2 mln F, vnl. uit Polen (+ 108 T), Nederland (+ 77 T), Denemarken (+ 6 T) en Noorwegen (+ 3 T); uit Frankrijk kwam minder (— 20 T).

De invoer van verse sprot liep op met 67.931 kg of 403.779 F. Nederland voerde meer in (+ 70 T), doch het Verenigd Koninkrijk minder (— 2 T).

Er werd voor 153.133 kg of ca 648.220 F meer verse makreel geïmporteerd, nl. uit Frankrijk (+ 151 T) en Nederland (+ 3 T).

De invoer van verse bodemvis nam toe met 27.739 kg of 2,2 mln F. Uit W.-Duitsland (+ 43 T), Nederland (+ 26 T), en Denemarken (+ 5 T) werd meer geïmporteerd, terwijl uit het Verenigd Konink-

rijk (— 25 T), Noorwegen (— 14 T), Frankrijk (— 5 T), en Zweden (— 1 T) minder werd betrokken.

Bewerkte vis

In vergelijking met september 1959 steeg in september 1960 de invoer van bewerkte vis met 44.855 kg of 1,5 mln F.

Er werd 141.220 kg of 2,6 mln F meer gezouten haring geïmporteerd vnl. uit Nederland (+ 132 T), Noorwegen (+ 7 T) en Zweden (+ 2 T).

De import van gerookte haring kende een daling met 33.511 kg of 482.002 F. In Nederland (— 35 T) werd minder gekocht, doch meer in het Verenigd Koninkrijk (+ 1 T).

In beide vergelijkingsperiodes werd geen bewerkte sprot ingevoerd.

De invoer van bewerkte makreel was nihil, waar in september 1959 uit Nederland 18.319 kg of 249.133 F werd ingevoerd.

De import van andere bewerkte

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN :

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



BRUSSEL :

Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37



LUIK :

Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93



HAMBURG :

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

Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

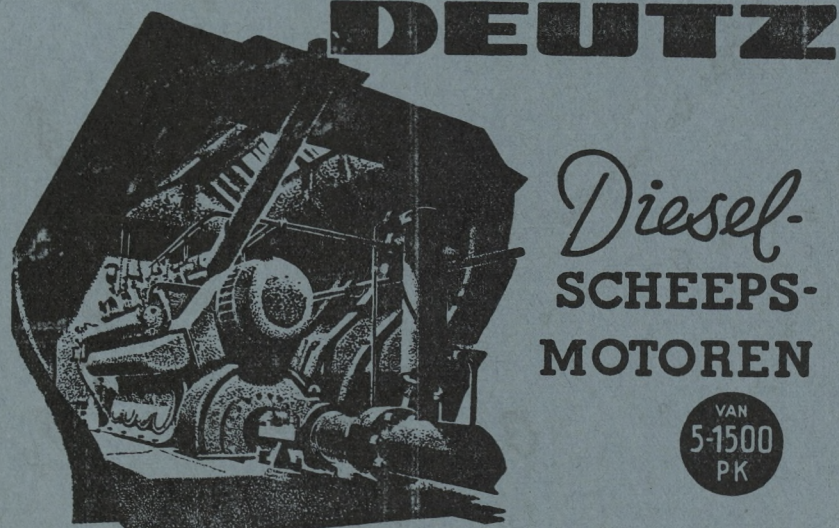
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE