HET VISSERIJBLAD

29e JAARGANG — nr 4
VRIJDAG 27 JANUARI 1961
PRIJS : 5 FRANK

Op zoek naar stemmige kiekjes, wist onze fotograaf op de zeedijk te Oostende deze buitengewone opname te maken. Een meeuw had een vis buitgemaakt, maar in de vlucht liet hij zijn lekker hapje vallen.
(Foto Roger)

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

UITVOER ZEEPRODUKTEN IN OKTOBER 1959-1960

Soorten	OKTOBER 1959		OKTOBER 1960	
	Hoeveelheid (kg)	Waarde (F)	Hoeveelheid (kg)	Waarde (F)
1 VERSE VIS	674.860	11.360.978	1.130.671	16.892.214
Zoetwatervis	14.737	770.010	1.781	242.104
Haring	——	——	392.055	3.133.473
Sprot	32.010	63.233	616	4.928
Makreel	——	——	14.741	117.868
Overige	628.113	10.527.735	721.478	13.393.841
2 GEZOUTEN, GEDROOGDE OF GEROOKTE VIS	232.452	4.100.839	180.934	3.416.649
Gezouten haring	54.343	422.740	61.072	576.354
Gerookte haring	42.107	683.736	3.228	85.439
Sprot	5.000	139.556	13.493	323.292
Makreel	10.000	167.500	——	——
Overige	121.002	2.687.307	103.141	2.431.564
3 SCHAAL. EN WEEKDIEREN	39.287	1.211.079	67.836	616.957
Ongepelde garnalen	27.244	589.755	2.717	49.502
Gepelde garnalen	753	87.430	——	——
Mosselen	5.466	22.698	55.339	112.098
Overige	5.824	511.196	9.780	455.357
4 VISKONSERVEN	44.775	1.196.232	12.084	745.279
5 KONSERVEN VAN SCHAAL- EN WEEKDIEREN	4.938	271.041	1.948	176.996
6 VISMEEL	422.300	2.921.000	312.700	1.205.000
ALGEMEEN TOTAAL	1.418.612	21.061.169	1.706.173	23.053.095

INVOER ZEEPRODUKTEN OKTOBER 1959 - 1960

SOORTEN	oktober 1959		(oktober 1960)	
	Hoeveelheid (kg)	Waarde (F)	Hoeveelheid (kg)	Waarde (F)
1. Verse vis	2.089.309	30.672 214	2 498.215	37.217.561
Zoetwatervis	193.281	7.809.814	193.163	8.200.126
Haring	810.384	5.568.785	1.030.533	7.204.080
Sprot	2.855	16.633	109.907	796.764
Makreel	459.424	2 253.616	416.813	1.951.485
Overige (bodemvis)	623.365	15.023.366	747.799	19.065.106
2. Gezouten, gedroogde of gerookte vis	1.606.621	15.990.375	1.606.902	16.881.006
Gezouten haring	1.312.637	10.516.195	1.385.597	11.757.146
Gerookte haring	88 793	1.116.335	82.136	972.124
Sprot	——	——	——	——
Makreel	32.365	446.877	——	——
Overige	172.826	3.910.968	139.169	4.151.736
3. Schaal- en weekdieren	3.985.123	28.405.605	4.236.047	31.544.039
Ongepelde garnalen	27.028	543.740	50.484	1.287.992
Gepelde garnalen	94.684	7.018.304	87.026	8.434.297
Mosselen	3.560.630	9.542.125	3.784.466	9.948.681
Overige	302.781	11.301.436	314.071	11.873.069
4. Viskonserven	2.081.746	59.778.231	1.607.384	49.039.909
5. Konserven van -schaal- en weekdieren	192.120	7.689.598	211.193	11.050.595
6. Vismeel	2.928.300	21.957.000	3.859.400	20.315.000
ALGEMEEN TOTAAL	12.883.219	164.493,023	14.019.141	166.048.110

DE INVOER

Het sekretariaat van de Bedrijfsraad voor de Visserij deelt mede:

In oktober 1960 werd voor ca 14.019.141 kg of 166.048.110 F visprodukten geïmporteerd; in vergelijking met oktober 1959 steeg de ingevoerde hoeveelheid met 1,1 mln kg en de waarde met 1,6 mln F. Deze toename van de invoer was opnieuw in hoofdzaak toe te schrijven aan de grotere invoer van vismeel. Ook de import van verse vis, bewerkte vis, schaal- en weekdieren en konserven van schaal- en weekdieren vermeerderde, terwijl de invoer van viskonserven terugliep.

Verse vis

Ten opzichte van oktober 1959 steeg de totale invoer van verse vis in oktober 1960 met 408.906 kg of 6,6 mln F.

De import van zoetwatervis daalde met 118 kg, terwijl de ingevoerde waarde met 390.312 F opliep Uit Denemarken (— 4 T), de USA (— 4 T), Nederland (— 2T), en Kanada (—2 T) werd minder betrokken; de invoer uit Noorwegen (+ 5 T), W.-Duitsland (+ 4 T), Frankrijk (+ 2 T) het Verenigd Koninkrijk (+ 1 T) en Joegoslavië (+ 1 T) nam evenwel toe.

Tegenover oktober 1959 steeg de invoer van verse haring met 220.149 kg of 1,6 mln F, vnl. uit Nederland (+ 179 T), Noorwegen (+ 62 T) en Denemarken (+ 5); uit Frankrijk (— 20 T) en W.-Duitsland (— 5 T) kwam minder.

De invoer van verse sprot vermeerderde met 107.052 kg, of 780.131 F,nl. uit Nederland (+ 107 T).

Er werd voor 42.611 kg of 302.131 F minder verse makreel geïmporteerd. De import liep terug uit W.-Duitsland (— 83 T) en Frankrijk (— 24 T), terwijl uit Nederland (+ 64 T) meer werd betrokken.

De invoer van verse bodemvis nam toe met 124.434 kg of 4,4 mln F. Uit W.-Duitsland (+ 114 T), Denemarken (+ 34 T) en Noorwegen (+ 18 T) werd meer geïmporteerd; in het Verenigd Koninkrijk (— 24 T), Nederland (— 12 T), Kanada (— 1 T) en Zweden (— 1 T) werd evenwel minder aangekocht.

Bewerkte vis

In vergelijking met oktober 1959 vermeerderde in oktober 1960 de invoer van bewerkte vis met 281 kg of 890.631 F.

Er werd 72.960 kg of 1,2 mln F meer gezouten haring ingevoerd, vnl. uit Nederland (+ 65 T), Noorwegen (+ 7 T), en het Verenigd Koninkrijk (+ 2 T).

In beide vergelijkingsperiodes werd geen bewerkte sprot ingevoerd.

De invoer van bewerkte makreel was nihil, waar in oktober 1959 voor 32.365 kg of 446 877 F werd ingevoerd, (nl. uit Nederland).

De import van andere bewerkte vis verminderde met 33.657 kg, terwijl de invoerwaarde steeg met ca 240.768 F. De invoer uit W.-Duitsland (— 26 T), Frankrijk (—12 T), Denemarken (— 11 T) en Nederland (— 2 T) daalde; uit Noorwegen (+ 16 T) en de U.S.A. (+ 2 T) werd meer betrokken.

Schaal- en Weekdieren

In de beschouwde vergelijkingsperiode noteerde men voor schaal- en weekdieren een stijging van de invoer met 250.924 kg en 3,1 mln F.

De invoer van ongepelde garnalen vermeerderde met 23.456 kg of 744.252 F, vnl uit Nederland (+ 22 T) en Noorwegen (+ 1 T). De geïmporteerde hoeveelheid gepelde garnalen liep terug met 7.658 kg; de invoerwaarde steeg evenwel met 1,4 mln F. Er werden minder gepelde garnalen ingevoerd uit Nederland (— 10 T), doch meer uit Zweden (+ 2 T).

In vergelijking met oktober 1959 steeg de import van mosselen in oktober 1960 met 223.836 kg of ca 406.556 F. Uit Nederland (+ 302 T) werden meer mosselen betrokken, doch minder uit Denemarken (— 78 T).

De import van overige schaal- en weekdieren vermeerderde met ca 11.290 kg of 571.633 F. Men noteerde een toename uit Nederland (+ 24 T) en Noorwegen (+ T), doch een vermindering uit het Verenigd Koninkrijk (— 9 T), Libanon (— 4 T) Frankrijk (— 2 T) en Ierland (— 1 T).

Konserven

De invoer van viskonserven boekte een daling, nl. met 474.362 kg of 10,7 mln F. Uit Japan (— 575 T), Portugal (— 159 T), Noorwegen (— 19 T), Kanada (— 13 T), Frankrijk (— 7 T), W.-Duitsland (— 6 T), Italië (— 3 T en Denemarken (— 3 T) werd minder betrokken; de invoer nam evenwel toe int Marokko (+ 108 T), Joegoslavië (+ 100 T), Peru (+ 50 T), de U.S.A. (+ 13 T), de Unie van Zuid-Afrika (+ 11 T), Nederland (+ 7 T) en Spanje (+ 2 T).

Vismeel

De invoer van vismeel kende opnieuw een zeer belangrijke toename: van 2.928.300 kg of 21.957.000 F in oktober 1959 steeg de invoer tot 3.859.400 kg of 20.315.000 F in oktober 1960. Dit betekent een vermeerdering naar hoeveelheid van 931.100 kg, doch een daling van de importwaarde met 1,6 mln F.

Er werd meer vismeel betrokken uit Angola (+ 635 T), Peru (+ 231 T), Noorwegen (+ 115 T) en Nederland (+ 1 T); uit Argentinië kwam minder (— 51 T).

REDERS, LEEST

UW VAKBLAD !

Het
VISSERIJBLAD

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

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

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

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

Onderzoek in de Britse visserijnijverheid

REEKS VAN AANBEVELINGEN VOOR DE TOEKOMST

Nu het jaar 1960 de hoek is omgegaan en nieuwe horizonten zich in de verte aftekenen, hebben de bevoegde Britse diensten een onderzoek ingesteld welke tot doel heeft verbetering te brengen aan verschillende punten die de visserij kunnen gewijzigd en heraangepast worden.

Volgens «Fishing News» zouden er subsidies moeten verleend worden aan reders die er naar streven hun schepen uitrustings- en verbeteringswerken te laten ondergaan of nieuwe eenheden laten bouwen, zelfs voor diepzeetreilers, waarbij een welbepaalde percentage zou moeten aangestipt worden voor de verschillende types van vaartuigen, dus van kustvisserij over middenslagvisserij tot de grote trawlers.

LENINGEN AAN DE VISSERIJ

Leningen zouden dienen toegestaan te worden ten belope van 60 % van de kostprijs voor het bouwen van een nieuwe eenheid of van de verbeteringswerken, met een maximum van 50.000 Engelse Pond. Er zou eveneens een tussenkomst dienen voorzien te worden voor vissers die het beroep van reder beginnen en een tweede-hands vaartuig aankopen.

Het geheel welke de lening omvat zou gegeven worden aan een kleine premie welke vóór de ondertekening van het kontrakt aan de reder zou medegedeeld worden en voor geen wijzigingen zou vatbaar zijn.

WETENSCHAPPELIJKE OPZOEKINGEN

De wetenschappelijke opzoekingen welke sedert ettelijke jaren ondernomen worden, zouden nog dieper en effektiever dienen uitgevoerd te worden, terwijl de steun van publieke fondsen nog zou moeten opgedreven worden, gezien het grote nut welke dergelijke experimenten hebben opgeleverd aan de gehele visserijnijverheid.

ANDERE LENINGEN

Naast de leningen welke toegekend worden voor de bouw of verbetering van vissersvaartuigen, zou eveneens een subsidie moeten toegekend worden aan de ondernemingen die de taak op zich nemen om de thans bestaande instellingen in de vissershavens te wijzigen en te verbeteren in het belang van de visserijnijverheid of de nieuwbouw van dergelijke installaties.

Subsidies zouden moeten toegekend worden aan ondernemingen die fabrieken bouwen en waarvan de oprichters niet aan de vereiste geldmiddelen kunnen geraken op andere terreinen en de overheden overtuigd zijn dat ze kunnen leiden tot een economische bloei.

ORGANISATIE VAN DE INDUSTRIE

Een enkele instelling «The Sea Fisheries Authority» zou dienen opgericht te worden om de huidige «White Fish Authority» en de «Herring Industry Board» te vervangen. Deze zou op haar beurt onderverdeeld worden in twee neventakken : één afdeling voor Engeland en Wales en een tweede voor Schotland en Noord-Ierland. Deze zouden moeten instaan voor de te voeren visserijpolitiek en kontakt houden met de industrie.

De taak van deze «Sea Fisheries Authority» zou er in die zien te bestaan de belangen van alle takken van de visnijverheid te verdedigen en de aandacht van de regering te vestigen op die punten welke het dringendst afdoende hulp nodig hebben. Ze zouden eveneens dienen in te staan voor de toekenning van leningen aan de visserij, waarbij zou gehandeld worden als tussenpersoon van de staat.

INRICHTING VAN DE HAVEN

In verband hiermede dient gezegd dat er op het huidig ogenblik weinig gehaaste problemen zijn voor wat de organisatie van de vissershavens en markten betreft, gezien deze thans op een zeer oordeelkundige wijze uitgebaat worden. Moest er echter vanwege deze overheden een rapport binnen komen bij de regering waarin melding gemaakt wordt van het feit dat weinig tastbare vooruitgang gemaakt wordt, dan zouden er door deze laatste instantie gemachtigde personen dienen aangesteld te worden om te pogen een verbetering tot stand te brengen, waarbij zij financieel zouden gesteund worden door de regering.

VANGSTEN, VERWERKING EN VERKOOP

Elke tot op heden ondernomen inspanning door de regering of de industrie werd ondernomen om het konservenprobleem op te lossen en een verdere kontrole van de internationale visserij tot stand te brengen, dient voortgezet te worden.

Door wetenschappelijke zendingen moeten nieuwe visserijgronden opgezocht worden. Er moet gestreefd worden om de gepaste visserijmethodes verder uit te werken op nieuwe types van vaartuigen.

Ook het aanvoeren van goede kwaliteiten kan niet uit het oog verloren worden voor wat de verwerkende visserijindustrie betreft, die instaat voor het verbruik van vis onder de bevolking.

De bevoegde diensten van het ministerie voor Visserij en Voedselvoorziening zou de invoer en aanvoer van mosselen, oesters en andere schelpdieren moeten kontroleren.

BEMANNING

De grote trawlers zouden moeten verplicht worden drie gediplomeerde officieren aan boord te nemen in plaats van twee en de motoristen zouden houder moeten zijn van een erkend diploma.

Ook het vraagstuk van het bemanningstekort moet aan een grondig onderzoek onderworpen worden en er moeten dringend gepaste maatregelen gevonden worden voor dit vraagstuk.

HAVENS EN MARKTEN

De «Sea Fisheries Authority» zou een deskundig onderzoek moeten ondernemen in alle vissershavens van het Britse Koninkrijk en nagaan in welke mate en op welke wijze er kan verbeterd worden aan de huidige methodes en praktijken.

Alle nijverheid, in verband met de visserij, zou oordeelkundig moeten heraangepast worden aan de vereisten van een moderne industrie teneinde het hoofd te kunnen bieden aan de steeds dreigender wordende konkurrentie vanwege de overige visserijstaten.

KUSTVISSERSHAVENS

De «Authority» zou een gedetailleerde enquête moeten doen in alle specifieke kustvissershavens en nagaan in welke mate er een vooruitgang geboekt werd en welke de middelen zijn om een verdere uitbreiding tot stand te brengen. Het is inderdaad gebleken dat de verkoopvooruitzichten voor dergelijke havens een goed aspekt bieden en er kan zonder enige twijfel een goed resultaat bereikt worden.

MINIMUM PRIJZEN

Voorstellen dienen gedaan te worden om minimum prijzen vast te leggen, en deze ontwerpen zouden moeten voorgelegd worden ter goedkeuring aan de «Sea Fisheries Authority». In overzichtelijke statistieken zou deze instelling een duidelijk zicht krijgen van de toestanden van een bepaalde visstapel. Zodoende zouden zowel de vishandel als de reders bevredigd worden.

DISTRIBUTIE

De «Sea Fisheries Authority» zou haar aktiviteiten eveneens dienen te bepalen tot een modernisatie en integratie van de verwerkings- en verdelingsindustrie, terwijl ook de kleinhandel niet uit het oog mag verloren worden. Hierbij zou beroep kunnen gedaan worden op de overheden der betrokken vissershavens, die alles in het werk zouden moeten stellen om de verdeling van vis, welke thans in vaak onmenselijke omstandigheden geschiedt, te doen ophouden.

Vishandelaars kunnen eveneens hun steentje bijdragen door er de verbruikers op het verschil tussen goede en slechte kwaliteit te wijzen.

(Vervolg blz. 2)

ONDERZOEK IN DE BRITSE VISSERIJNIJVERHEID

(Vervolg van blz. 1)

Het Departement van Wetenschappelijke en Industriële opzoekingen zou dienen te overwegen of het einig nut kan hebben een bepaald fonds uit te schrijven om de produktiviteit van de zeeprodukten op te voeren.

KWALITEIT EN HYGIENE

De «Authority« en uitbaters van de dokken en vismarkten zouden in een onderlinge samenwerking alle middelen dienen aan te wenden om de middelen tot het verkrijgen van een goede kwaliteit, gepaard aan een uitgesproken hygië zo ruim mogelijk toe te passen.

De vishandelassociaties in de verschillende Britse vissershavens zouden er de vissers moeten op wijzen dat een ruimer gebruik van ijs enkel de kwaliteit van de aanvoeren kan ten goede komen.

De vishandel zou meer kontakt moeten opnemen met de voedselbevoorradingsinstellingen en hen er op wijzen dat het verbruik van vis grotendeels afhangt van de wijze waarop ze bereid wordt. Het is inderdaad een feit dat de visschotel niet de plaats in neemt, welke ze in feite verdient op het dagelijks menu.

De «Authority» zou moeten overgaan tot het oprichten van een Komitee die zou instaan voor het opvoeren van het visverbruik, en die regelmatig zou dienen te zetelen om de indrukken uit te wisselen welke ze opgedaan hebben tijdens hun verschillende ekspedities over het gehele grondgebied.

PUBLICITEIT

In verband hiermede kan er nog heel wat gepresteerd worden op de Britse bodem, waar het visverbruik nu eens beneden alles ligt, al dient gezegd dat er toch reeds een lichte stijging kan waargenomen worden in vergelijking met vroeger.

(Wat moeten wij dan in België zeggen !)

Het komitee tot bevordering van het visverbruik zou nog meer in kontakt moeten komen met scholen en instituten voor beroepsopleiding voor meisjes. Het is een gekend verschijnsel dat vele Britse meisjes in het geheel niet vertrouwd zijn met het bereiden van een visschotel.

Er dient echter in de eerste plaats gezorgd te worden voor een goede kwaliteit en dit hangt af van de visser op zee. Het gaat inderdaad niet op publiciteit te voeren als het onderwerp hiervan zich niet leent tot het bereiken van goede resultaten.

Totdaar onze konfrater uit de « Fishing News » die het ogenschijnlijk niet aan moed ontbreekt, want er is inderdaad moed toe nodig om dergelijke verscheidene onderwerpen een voor een aan te pakken.

Zo te oordelen ligt er nog veel werk op de winkel voor de Britse visserijnijverheid, maar dit schijnt echter niet alleen in Groot-Brittannië het geval. Overal ter wereld, en dan denken wij inzonderheid aan ons kleine België, kan er nog veel verbeterd en heraangepast worden. Vele punten werden hierboven inderdaad vernoemd en het is een feit dat ze één voor één, vatbaar zijn voor verbeteringen.

Het is een bewezen feit dat ook in ons land vele mensen eerder afkerig staan tegenover de vis, omdat ze vaak op een miserabele manier aan hen gepresenteerd wordt. Weinig verse vis wordt hen voorgeschoteld die ze misschien een eerste maal door hun onwetendheid zullen kopen, maar het kan met zekerheid gezegd worden dat dit geen tweede maal het geval zal zijn. Daarom kan er niet genoeg op gewezen worden, dat de kwaliteit van de vis in eerste instantie afhangt van de visser. Wordt de vangst op zee in goede voorwaarden behandeld en voorzien van genoeg ijs, zonder overdrijving evenwel, dan is dit een eerste stap naar de goede kwaliteit.

Goede vis moet normaal leiden tot een goed verbruik wat per slot van rekening ten goede komt aan de vele takken van de uitgebreide visserijindustrie.

Ook over het uitbreiden van de haveninstallaties, visfabrieken en het bouwen van nieuwe viserssvaartuigen kan nog lang nagekaart worden. We kunnen slechts zeggen dat hiervoor in de eerste pleaats een gezonde financiële toestand vereist is, en het gebrek hieraan de grote reden is van de twijfel waarvan het overgrote deel van de reders en industrielen blijk geven.

Vele punten zouden nog kunnen opgerakeld worden en een interessant onderwerp uitmaken voor een debat. Wij zullen dit meer aan de lezer overlaten, want het is gebleken dat de vele stappen die ondernomen werden om de visserij opnieuw te laten opbloeien tot op heden nog geen vruchten hebben afgeworpen, en dit nog bezwaarlijk zullen doen, omdat onze overheid er weinig of niets voor voelt. — B.

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

Het tekort aan personeel in de visserij

Wij ontvingen hiernavolgend schrijven:

Geachte Redaktie,

Met belangstelling lazen wij de repliek van dhr L. Kramer in Uw blad van 20 jan. ll., in antwoord op een artikel verschenen in de kolommen van het nummer 2 dd. 13-1-1961 betreffende het tekort aan personeel in de zeevisserij in Nederland.

Of het al dan niet juist is dat Scheveningse «overlopers» de Urk se vaartuigen bemannen omwille van het toekennen van bepaalde materiële voordelen, weten wij niet. Wij zijn te slecht geplaatst om zowel de ene als de andere bewering van gegrondheid te ontzenuwen. Maar mocht dit nu wèl zo zijn, dan is het ons nog niet duidelijk waarom zulks een steen des aanstoots zou zijn. En in het geval het dan werkelijk het vrouwenhaar is dat sterker trekt dan het marszeil, wel dan kunnen wij zulks evenzeer waarderen.

Het is echter niet deze aangelegenheid die ons integreerde bij het lezen van deze repliek. Wat ons bijzonder getroffen heeft is het feit dat steller van bewust antwoord het als een **kardinale fout** bestempelt dat de Belgische visser... te veel doet. Mogelijk is dat juist. Meer zelfs, het is juist wanneer men zijn werk in relativiteit van de opbrengsten beziet, maar dan is zulks geen **kardinale fout** maar wel eerder een **hoogste noodzakelijkheid** om in het enige onderhoud en dit van zijn kroost te voorzien. Hoe meer een schip opbrengt, hoe meer de visser heeft. Dus hoe meer hij er voor werkt, hoe meer het **kan opbrengen.**

Een visser, zelfs één van gemiddelde ouderdom, die zijn spaarcenten in zijn vaartuig heeft geïnvesteerd, welke van jongsaf aan in dit beroep is groot gebracht, die er zijn levenswerk van gemaakt heeft en voor geen geld ter wereld zijn robust bestaan wil of kan laten varen, moet in de huidige omstandigheden wroeten om niets te verliezen, m.a.w. te veel doen om iets te verdienen, want in de veronderstelling dat hij zou willen omschakelen naar een ander beroep, is zulks niet altijd mogelijk. Hier ook geldt het spreekwoord dat oude bomen zich niet laten verplaatsen. Het daaraan verbonden risiko vraagt meer dan wat moed en doorzettingsvermogen; het betekent het laten varen van een traditie waaraan een Vlaamse visser met gans zijn hart en wezen verknocht is, en waarvan het stopzetten een even pijnlijke operatie zou zijn als het amputeren van de hoogst noodzakelijke ledematen!

EN DE JEUGD!

Ja inderdaad, het zware leven schrikt sommigen af. Maar niet deze faktor werpt het hoofdgewicht in de schaal. Wanneer het werk voldoende renderend mocht zijn, het zou wel aangepakt worden. Maar de kumul van deze beide faktoren, een zwaar beroep, plus een relatief al te geringe verdienste, is niet van aard om de belangstelling te trekken van de jongeren; het schept eerder een sfeer van antipathie t.o.v. het beroep van hun vader of naastbestaanden.

Maar dit alles betekent nog niet dat ze als slaven van hun beroep dienen bestempeld. Noemen wij ze veeleer stoere werkers, die vechten tegen het noodlot, met als enige drijfveer en hoop dat morgen wellicht een betere tijd zal aanbreken.

Want als men de zaak aldus in het licht stelt kan men net even goed spreken van een massa «boerenslaven»... enz., en zulks strookt niet met de werkelijkheid.

De Belgische schipper-eigenaar doorworstelt moeilijke tijden. Hij vecht voor zijn bestaan en kan daarbij in geringe mate rekenen op een steun vanwege de Belgische overheid.

Onze mening is dat zij die alles veil hebben voor hun beroep en niets onverlet laten om het broodnodige te verdienen, moeten kunnen rekenen op de nodige steun, niet mogen beklaagd worden in hun bestaan, maar verheerlijkt in de zware taak die zij volbrengen.

Een abonné.

Tel. 72.336

AANKOOP VAN ALLERHANDE

OUD PAPIER

en

KARTON

Afhaling ten huize vanaf 50 kgr

BURELEN - DRUKKERIJEN kunnen van ons ledige zakken bekomen. WAARBORG voor vernietiging van archiefstukken.

OUD PAPIER

VERLAATSTRAAT 5

OOSTENDE (Meiboom)

Werd gevonden in oud papier : 10 pakken luiers. Kan terug bezorgd worden.

2422V

STRUKTUURHERVORMING IN DE DUITSE ZEEVISSERIJ

(bron : A.F.Z. d. Thiede Kiel)

Gewijzigde vangvoorwaarden, stijgende bedrijfskosten, hogere eisen vanwege de verbruiker, prijsinzinking van de vismeelgrondstoffen, hebben samen met de vernieuwingen inzake techniek, ingewerkt op de bestaande stuktuur der Duitse zeevisserij wat tot een wijzigingsproces geleid heeft.

In de diepzeevisserij is reeds enige jaren een struktuur wijziging aan gang :

Op 31-12-'38 — 47 rederijen met 373 vaartuigen (122.722 brt.)

Op 31-12-'48 — 46 rederijen met 181 vaartuigen (60.667 brt.)

Op 31-12-'58 — 26 rederijen met 206 vaartuigen (114.473 brt.)

Uit deze cijfers volgt dat op nauwelijks 20 jaar tijd het aantal rederijen tot de helft herleid werd, eveneens het aantal vaartuigen.

Wat de vorm der rederijen betreft, hebben de groot-rederijen de bovenhand genomen.

Voor wat de vlootbouw betreft, drong de bouw van snellere en aangepaste vaartuigen zich op om renderende visgronden op te zoeken, en om kwalitatief betere waren op de markt te kunnen brengen.

Einde 1958 liepen in een vloot van 206 eenheden 4 schepen met vriesinstallatie aan boord van stapel. Op heteinde 1959 waren het er 6 in een gezamenlijke vloot van 198 eenheden. Einde 1960 waren er 11 zulke nieuwbouwen wat het totaal aan schepen met vriesinstallatie aan boord op 17 bracht. Voor einde 1961 voorziet men een toename van 18 eenheden. Rekening houdend met de oude eenheden die zullen wegvallen, voorziet men voor einde '61, 197 eenheden, met een toename van tonnage van 127.769 t.

De visruimkapaciteit evolueerde in de laatste jaren als volgt :
einde 1958 : 1.012.750 bennen ;
einde 1959 : 994.600 bennen ;
einde 1960 : 1.010.000 bennen ;
voor einde 1961 voorziet men : 1.007.000 bennen.

De diepvrieskapaciteit evolueerde in volgende zin :
einde 1958 : 290 ton diepvrieswaren.
einde 1959 : 370 ton diepvrieswaren.
einde 1960 : 1.600 ton diepvrieswaren. Voor einde 1961 voorziet men : 4.000 ton.

De gevolgen die voortsproten uit de onbevredigende haringvangsten van de laatste jaren en de daaruitvolgende struktuurveranderingen zijn in 1960 eveneens naar voor gekomen.

Het jaar 1958 was een bijzonder slecht jaar voor haringvangsten. De hoogzeevloot voerde als dan tot het einde van oktober 800 reizen uit met als resultaat 1.458.216 Ztr., wat dus een gemiddelde geeft van 1.823 (Ztr) per vaart. In 1959 waren er tot einde oktober 809 reizen, met 1.973.422 Ztr. ; een gemiddelde dus van 2.439 (Ztr). In vergelijking met deze cijfers is 1960 alles behalve een schitterend jaar geweest. Een aanvoer van 102.000 T. was vooropgezet. 57.000 ton werd slechts aangevoerd. Het aantal reizen liep terug tot 562 met als gemidd. resultaat 1927 (Ztr.) Iets beter dus dan in '58, maar veel slechter dan in 1959. De prijzen lagen in 1960 echter een weinig onder deze van 1958. De oorzaken hiervan zijn niet zo onmiddellijk te bepalen.

De haringverwerkende industrie diende dan ook noodzakelijkewijze in grotemate beroep te doen op geimporteerde grondstoffen. Een invoer van 61.000 Tt voor 1960 was vooropgesteld. Einde september bedroeg de invoer reeds 82.000 ton !

Invoer van zeevisserijprodukten in West-Duitsland in '59

De totale invoer in West-Duitsland van zeevisserijprodukten bedroeg in 1959 171.851 ton voor 104,27 D.M. Dit peil werd na de 2e wereldoorlog nog niet bereikt.

Naar de soort verdeelt zich deze invoer als volgt :

Verse haring :	95.115 T.
Gezouten haring :	10.946 T.
Verse vis :	31.109 T.
Viskonserven :	29.941 T.
Anderen :	4.740 T.
	171.851 T.

In vergelijking met voorgaande jaren kan vastgesteld worden dat de invoer van verse haring en viskonserven bestendig gestegen is. De invoer van gezouten haring viel echter terug.

De landen waaruit de produkten ingevoerd werden zijn de volgende :

Denemarken	48.990 T.
Noorwegen	30.923 T.
Nederland	28.952 T.
Zweden	17.043 T.
Portugal	14.760 T.
IJsland	10.092 T.
Japan	5.062 T.
Marokko	3.678 T.
België	3.522 T.
Joegoslavië	1.855 T.
Groot-Brittannië	1.602 T.
Spanje	752 T.
Frankrijk	576 T.
Polen	405 T.
Italië	43 T.

WEST-DUITSE UITVOER VAN ZEEVISSERIJPRODUKTEN IN 1959

In 1959 werd door West-Duitsland 46.051 ton zeevisserijprodukten uitgevoerd (1958 : 43.548 ton), (1957 : 38.768 ton).

De landen waarnaar uitgevoerd werd zijn:

Nederland	13.902 T.
Oostenrijk	7.935 T.
Italië	6.787 T.
Frankrijk	4.064 T.
Amerika	3.358 T.
België	3.326 T.
Azië	1.326 T.
Zwitserland	1.042 T.
Australië	906 T.
Denemarken	859 T.
Afrika	522 T.
Zweden	471 T.
Griekenland	319 T.
Groot-Brittannië	197 T.
Luxemburg	136 T.

VOORTBRENST EN EKSPORT VAN GEZOUTEN VIS IN W-DUITSLAND

VOORTBRENGST

Nadat in 1953 en 1954 de weg werd gewezen naar het zouten van kabeljauw heeft zich hieruit in de navolgende jaren een renderende bedrijfstak ontsponnen, welke in hoofdzaak op de uitvoer afgestemd is.

Aangaande gezouten hoeveelheden door Duitse trawlers :

	Groenland,	IJsland	Spitzenbergen, Barentzeil	Totaal
1953	235	614	34	883
1954	283	86		369
1955	437			437
1956	1.890			1.890
1957	2.861		786	3.647
1958	5.076		177	5.253
1959	3.031	62		3.093
1960	5.135	103		5.238

Van de in totaal 20 uitgevoerde reizen, werden er 10 rechtstreeks in Portugal en 2 in Spanje aangevoerd. 8 Trawlers voerden aan in Bremerhaven, Cuxhaven en Hamburg.

Zoals uit voorgaande cijfers duidelijk blijkt, is Groenland veruit 't voornaamste vanggebied. De meeste vaartuigen varen uit tussen 20 en 30 april. De Fyllasbank was de meest opgezochte vangplaatst, waar een gemiddelde dagelijkse vangst van 7,1 ton bekomen werd. De Nonamebank was in 1960 eveneens van groot belang, waar tussen 30-5 en 8-6, grote vangsten geboekt werden met een gemiddelde dagelijkse vangst van 9,3 ton per schip.

In 1936 is weerom gebleken dat in mei en juni de beste resultaten onder Groenland geboekt werden. In juli en augustus liepen de vangsten aanzienlijk terug, tot zelfs nauwelijks 4,9 ton per dag.

Een doorsnee reis duurt ongeveer 2 maanden (1960: gemid. 58,4 dagen; 1959: 59 reisdagen). De werkelijke visdagen beliepen in 1959 37,1 dagen en in 1960: 38 dagen per reis. Per reis werd in 1960 gemiddeld 270 ton gezouten vis aangevoerd, 71 ton vismeel en 15 ton levertraan. (Voor 1959 respekt. : 220 ton, 57 ton en 1 1ton).

Aan boord van deze trawlers worden de waardevolle vissoorten als heilbot, e.a. tot vismeel verwerkt. Het inleggen van vaartuigen met diepvriesinstelling maakt het mogelijk zulks te voorkomen.

Uit de hogere prijzen bekomen voor de gezouten vis, volgde in 1960 geen hogere winsten gezien de ineenstuiking van de vismeelprijzen.

EKSPORT

POTUGAL :

Kocht in 1960 3.000 ton. 10 trawlers landden er rechtstreeks en losten er 2.856 ton. De aanvoeren gebeurden te Oporto, Lissabon en Aveiro. Andere landen konkureren op de Portugese markt, nl. IJsland en Frankrijk.

SPANJE :

Twee Duitse trawlers voerden te Spanje rechtstreeks hun lading aan. In 1960 was het de eerste maal dat Spanje gezouten vis afnam. In het verleden betrok Spanje alleen gedroogde en verpakte vis uit het bbuitenland. Spanje kan in dit verband van groot belang worden voor de toekomst.

ITALIE :

Naar Italië werd in 1960 178 ton gezouten kabeljauw uitgevoerd. De aanvoer geschiedde in Duitse havens. Italië koopt gezouten vis, benevens van West-Duitsland, ook van IJsland, Faroërlanden en Denemarken.

Naar Italië worden eveneens gezouten kabeljauwfilets uitgevoerd.

ANDERE LANDEN:

West-Duitsland verhoopt, mits verdere uitbreiding van de vloot, andere markten te veroveren. Sedert jaren wordt onderhandeld met Griekenland, Frankrijk en Amerikaanse landen.

(Uit A.F.Z. Jahresheft)

ZIJ HADDEN PECH

SCHROEFBREUK

De N.818 «Julienne» van Louis Ghys moest met schroefbreuk door de N.701 naar Nieuwpoort worden gesleept.

STORMSCHADE

Het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.7 «Christiaan» van reder Dehantsetter kreeg het tijdens de laatste reis hard te verduren tengevolge van het ruwe weder. Tijdens de visserij kreeg het vaartuig een zware zee over stuurboordachter, ter hoogte van de galg waardoor de snatch-blok uit de zijde werd gerukt. Ook werd de beweegbare arm met schijnwerper afgerukt en over boord geslagen. — N.

OPGESLEEPT

De Z.547 van reder Neyts Leopold werd heden woensdag door de O.278 van de rederij Seghers naar de haven van Oostende gesleept met motordefekt.

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 kontakt 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

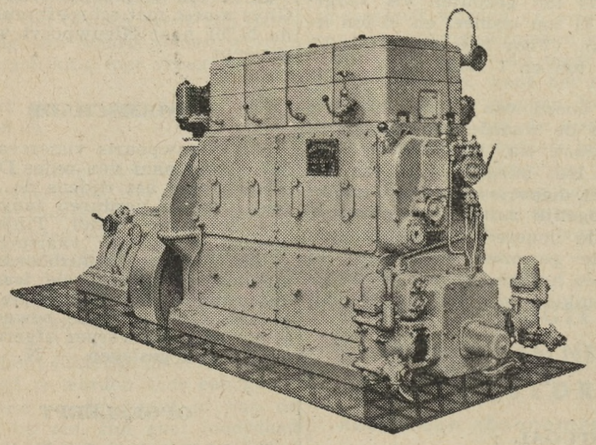
★ **Te koop : O.152,** gebouwd in 1946, met volledige uitrusting, gereed om ter visserij uit te varen, voorzien van een motor ABC van 135 PK van 1946. Kontante betaling vereist. Prijs bur. blad nr 2345V.

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

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

REDERS en VISSERS, VOOR UW
SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING
wendt U in volle vertrouwen tot de beroepsvereniging
HAND IN HAND
O. V. A., VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

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

VOOR
zijn stevigheid
zijn langdurigheid
KIEST
traaglopende of snellopende

n.v. eugène herbosch
ALLEENVERDELER VOOR BELGIE
4 VAN METERENKAAI
ANTWERPEN - TEL. 33.79.50

Agent voor de kust :
A. VERSLUYS, Bredene, Zegelaan 18. Tel. 746.56
2221V

AUTOMATISCH ROERGANGTOESTEL
" MARTINET "

DECCA-NAVIGATORS
voor schepen van kleine tonnemaat
Maakt het mogelijk een juistere koers te sturen met zekere besparing van brandstof en tijd. De roerganger kan gerust het stuur overlaten aan de ijzeren man.
even goede werking gedurende de treiling als tijdens de normale vaart
S.A.I.T.
ZEEBRUGGE : 4, Wandelaarstraat
OOSTENDE : 21, H. Baelskaai
NIEUWPOORT : 46, Kaai

BERICHTEN uit het BUITENLAND

EEN DIEPVRIESOPSLAGPLAATS TE MARTINIQUE

Een groep Amerikaanse en Franse industrieëlen hebben in augustus van vorig jaar een bezoek gebracht aan Martinique, om de mogelijkheden te onderzoeken om een diepvriesopslagplaats op te richten op voormeld grondgebied. Deze instelling zou ondermeer moeten instaan voor de verwerking van de tonijn welke aangevoerd wordt van de gronden langsheen de Afrikaanse kust en zou overgeladen worden op Amerikaanse vaartuigen.

De overheid van Martinique zou nu reeds haar akkoord gegeven hebben en reeds de plannen ontworpen hebben voor de inrichting van de vissershaven. — B.

NOORSE HULP VOOR GRIEKENLAND

Dhr Gunnar Rillefsen, direkteur van het Wetenschappelijk Zee-instituut en aquarium te Bergen, is in Griekenland aangekomen, om de wetenschappelijke opzoekingsmiddelen voor de visserij, waarover Griekenland thans beschikt, te onderzoeken. Hij zal ondermeer overwegen welke de mogelijkheden zijn tot het oprichten van een wetenschappelijk instituut en een aquarium. — B.

DE WERELDVLOOT DER FABRIEKSCHEPEN

Het is zeer moeilijk om het juiste cijfer te geven van het aantal fabriekschepen welke er op het ogenblik in de wereldvloot zijn, hetzij reeds in aktieve dienst of in aanbouw of bestelling. Volgens onze konfrater « Fisshing News » heeft in een brute berekening uitgemaakt dat er ongeveer 110 moeten zijn. Van dit cijfer nemen de Oostelijke landen van het vasteland er 88 voor hun rekening, waaronder Rusland (natuurlijk),, Polen en Oost-Duitsland. Een Russisch rederij alleen is reeds eigenaar van 14 van dergelijke eenheden, alhoewel hieraan dient toegevoegd dat ze niet alle in de vaart zijn of zelfs nog niet van stapel gelopen.

Hierna volgen West-Duisland met 8 fabriekschepen en Groot-Brittannie met zes. — B.

DE GRIEKSE DIEPVRIESVLOOT

Na de volledige verbouwing op een Italiaansescheepswerf, heeft de Griekse diepvriestreiler « Koutouriaris » van de rederij Stathakis & Son heeft op het einde van de vorige maand de haven van Genua verlaten met bestemming naar de Afrikaanse kusten.

Het vaartuig, dat door deze werken volledig aangepast werd aan de vereisten van de moderne diepzeevisserij, heeft en lengte van 65 meter en is 10 meter breed, terwijl het uitgerust is met een hoofdmotor van 1.250 pk.

De Griekse diepzeevloot bestaat thans uit 16 eenheden. Van 1 jan. tot 30 december heeft deze vloot in totaal 7.575 ton gevroren vis geproduceerd. — B.

EERSTE CAMPAGNE VAN DE « BERTOLD-BRECHT »

Het Oost-Duitse febriekschip « Bertold-Brecht » die in mei jl. vertrokken was naar New-Foundland, is terug gekomen te Rostock. Van deze eerste kampagne bracht het vaartuig 1.150 ton vis aan de wal, waarvan 250 ton aan boord verwerkt werden tot filets of ingevroren waren. — B.

Wetenschappelijke opzoekingen voor de visserij te Nice

In september 1959 ging er te Nice een bijeenkomst door onder de auspiciën van het plaatselijk komitee voor de visserij. Tijdens deze zitting werd besloten een poging te ondernemen teneinde de visserijbedrijvigheid langsheen de kust van het departement Alpes Maritimes te moderniseren en te verbeteren. Hiervoor werden twee kommissies opgericht, een kommissie belast met het technisch onderzoek inzake de visserij en een kommissie die tot doel had de vismarkt aan een gedetailleerde studie te onderwerpen.

Hierdoor werd de aandacht gewekt van « Le Conseil Générale des Alpes Marinimes » enhet Centraal Komitee voor de Visserij, die gezameleijk een financiele steun verleenden aan de onderneming, opdat deze tot konkrete resultaten zou mogen leiden.

Na afsluiting van een kontrakt tussen de vissers en de viskopers, die niet zonder veel lawaai verliep, werd in de maand oktober overgegaan tot de aankoop vaneen visserssvaartuig door het Centraal Komitee en die eenheid werd geschonken aan het Wetenschappelijk Instituut. Het vaartuig heeft een bruto-tonnage van 24 ton en is uitgerust met een motor van 90 pk.

De gevoerde wetenschappelijke opzoekingen omvatten onderzoekingen naar de bodemtoestanden op een diepte gaande van 15 tot 100 meter in de Golf van Juan, de baai van Cannes en La Napoule. Er werden verder ekspedities ondernomen tot bij de Italiaanse grens en anderzijds tot de kapen Roux, St Raphaël, Saint Tropez en Camarat.

Hierop werd de expeditie stilgelegd gedurende een week wegens de zeer slechte weersomstandigheden, tot op 3 november de opzoekingen werden verder gezet.

In de Oostenrijkse sektor werden talrijke proefnemingen gedaan waarbij hydrolische stations werden opgericht, ondermeer in de baai van Villefrance, Beaulieu, enz. Te Menton werd, in samenwerking met de lokale vissers een gedetailleerd onderzoek gedaan naar de plaatselijke visserijzones.

Ook in de centrale sektor werden talrijke proefnemingen gedaan waarbij grote hulp ondervonden werd van de lokale vissers.

Tenslotte in de Westelijke sektor werden enkele niet onbelangrijke banken ontdekt tie thans aan een nader onderzoek zullen onderworpen worden.

Uit al die opzoekingen heeft men kunnen vaststellen dat door de afkoeling van het water de sardienen een neiging tot konsentratie vertonen, en vooral voor Cros-de-Canges en voor Nice. Ook werden jonge sardienen en ansjovis aangetroffen zeer nabij de wateroppervlakte.

Deze kampagne werd afgesloten op 25 november en de direkteur van de onderneming wist mede te delen dat het hier maar een eerste stap gold, gezien er in de voormelde regionen omzeggens nog niets verwezenlijkt werd, wat in verband kan gebracht worden met de visserij. Hij heeft de hoop uitgedrukt dat in de loop van 1961 zal verder gegaan worden met deze opzoekingen op een grotere schaal en vooral gedurende twee langere perioden dan tijdens de eerste tocht, en meer bepaald in de lente en in de winter. — B.

NIEUWSJES UIT POLEN

De vier Poolse vismeelfabrieken produceerden tijdens het afgelopen jaar 2.400 Ton vismeel, in vergelijking met 1.718 Ton voor het jaar 1959. Mede door het voortdurende stijgend produktiecijfer hebben de Poolse vismeelproducenten besloten een poging te ondernemen om dit cijfer nog op te voeren tot 3.000 Ton voor het aan gang zijnde jaar, terwijl gehoopt wordt dat in 1965 een jaarlijkse kwantiteit van 8.700 Ton zal bereikt worden.

Om hierin te slagen werden de plans ontworpen voor de bouw van vier nieuwe fabrieken, terwijl de nu reeds bestaande zullen verbouwd worden en heraangepast aan de vereisten va nde moderne vismeel produktie.

Er zullen eveneens 14 fabriekschepen gebouwd worden, met de nodige installaties aan boord voor de bereiding van vismeel op zee. Deze nieuwe eenheden moeten geleverd worden tussen 1961 en 1965. Men ziet dat de Polen er alles opzetten om hun voorgenomen cijfer van 8.700 Ton vismeel in 1965 te bereiken. — B.

—0—

De laatste aanwinst, van Polen, het fabriekschip « Dalmor », welke we uitgebreid beschreven hebben in een onzer vorige nummers ter gelegenheid van het bezoek aan de Oostendse haven vorige maand is terug gekeerd in de thuishaven met een vangst van ruim 400 Ton vis, welke in grote mate bestaat uit rode ponen. De kampagne ging door op de visserijgronden van Newfoundland en Labrador. — B.

—0—

In een overeenkomst met de regering van Marokko, mogen de Poolse treilers die vissen op de visserijgronden nabij voormelde mogendheid en Noord-West Afrika gebruik maken van de Marokkaanse vissershaven, mits een betaling voor de geleverde diensten een de aanvoeren der vangsten.

De vangsten zullen aangenomen worden door de Marokkaanse diepvriesfabrieken voor de verwerking hiervan terwijl hierop geen taksen zullen geheven worden. — B.

—0—

Een eigenaardig eksperiment werd ondernomen door een Poolse rederij. Een 24 meter lange Poolse kotter welke door een scheepsbouwwerf te Gydnia gebouwd werd, werd uitgerust met een plastieken dek, inplaats van het gebruikelijke houten dek.

Na een aantal proefnemingen welke zes maanden in beslag zullen nemen zullen de resultaten bekend gemaakt worden. — B.

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

ADVERTEERT IN HET VISSERIJBLAD, UW VAKBLAD !

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

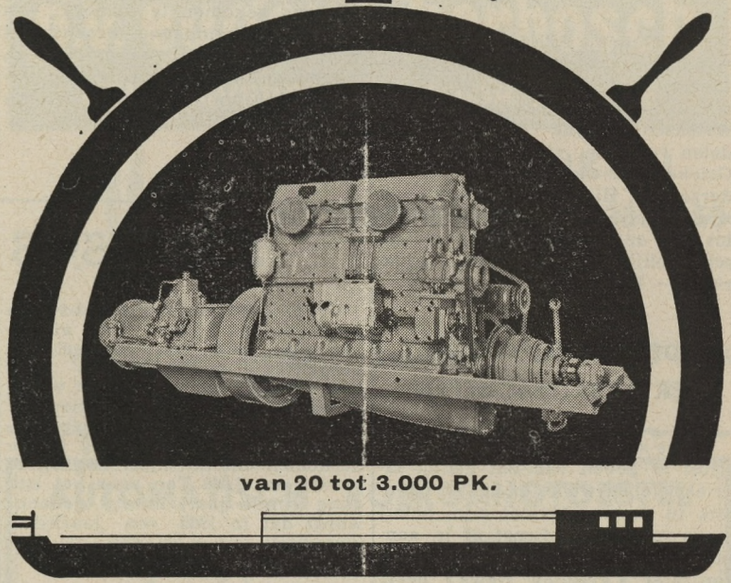
WORDT GEVRAAGD voor 10 maanden in Kongo, **TWEEDE STUURMAN.** Vereist diploma min. 2de klas.

Zich wenden : PECHE MARITIME DU CONGO
45, Pépinstraat
Brussel 2420V

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.)

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

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

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen

N.V.

Beliard-Crighton & Co

2189V

VISSERIJ EN VISSERIJPOLITIEK IN DE LANDEN VAN DE O.E.E.S

(vervolg)

SPANJE

Spanje plaatst zich, voor wat de voortbrengst betreft (+ 800.000 T per jaar), samen met W.-Duitsland op de derde plaats der West-Europese landen. De voortbrengst is voornamelijk gestegen sedert 1949.

De Spaanse vloot bevist voornamelijk de Atlantische Oceaan en de Middellandse zee.

De vloot bevat ongeveer 47.000 eenheden welke een gezamentlijke tonnage van 185.000 bruto-ton vertegenwoordigt. Al naargelang de visgronden die geëksploiteerd worden deelt men deze vloot in, in de Middellandse zee-vloot en de Atlantische vloot. Het is van deze laatste dat de eenheden de grootste tonnage hebben. De gemiddelde tonnage voor deze vloot is 40, terwijl deze voor de Middellandse zeevloot slechts 10 bedraagt.

Het aantal vissers bedraagt ca 155.000, zegge 1,4 % van de bevolking. 60 % ongeveer is slechts tijdelijk in deze sektor tewerkgesteld.

Momenteel wordt 60 % van de voortbrengst in verse toestand verhandeld, terwijl de rest op één of andere wijze verwerkt wordt. Het percentage dat verwerkt wordt is in de loop van de laatste jaren toegenomen.

Het zouten en drogen is in Spanje een voorname bedrijvigheid (62 instellingen). De voornaamste bedrijvigheid is echter de konservenijverheid, welke voornamelijk in het Noord-Westelijk gedeelte van Spanje gelegen is (525 instellingen).

De hoeveelheid van de vangsten die door deze nijverheid opgeslorpt worden zijn in de loop van de laatste jaren aanzienlijk toegenomen.

Het verbruik is verhoudingsgewijs hoog in Spanje nl. 14 kg per inwoner.

De kleinhanndel is niet goed georganiseerd in het binnenland.

De ingevoerde vis in Spanje is hoofdzakelijk verwerkt, en komt voornamelijk uit IJsland, Noorwegen en Denemarken. De visinvoer verteegnwoordigt in Spanje ± 1 % van de totale invoer.

Het zijn konserven die het grootste gewicht in de schaal werpen voor wat de uitvoer aangaat. Te vermelden eveneens dat de uitvoer van verwerkte vis de laatste jaren eveneens toenam. De uitvoer gaat in hoofdzaak naar Frans Ekwatoriaal Afrika, Italië, Nederland en de U.S.A.

De viseksport bedraagt ± 2,5 % van de totale uitvoerwaarde.

GEVOERDE POLITIEK

Doelstellingen :

a) De produktie verhogen.
b) Levensstandaard van de visser verhogen.
c) Een voornaam element in de gevoerde politiek is in het moderniseren van de vloot. Twee methodes worden hiervoor toegepast:

1) Aanmoedigen van de bouw van diepzeevaartuigen.

2) Motoriseren van de kleine vaartuigen.

d) Het sociaal aspekt neemt ook een voorname plaats in het streven van de Spaanse overheid. De levensstandaard van de visser is er inderdaad relatief klein.

e) De politiek beoogt een betere kommercialisatie en transport.
f) Door een prijzen-politiek toelaten dat alle lagen van de bevolking in staat zijn vis te verbruiken.

UITWERKING

a) Maatregelen in verband met de produktie :

Bestaan in het beschermen van de visgronden in de territoriale wateren. Verder is er een systeem bouw van vissersvaartuigen. Een onderzoekcentrum beijvert zich om van kredieten ,staatsteun en leningen ter bevordering van de op wetenschappelijke basissen hulp te verlenen.

b) Maatregelen in verband met de verhandeling:

De Staat komt niet tussen in de verhandeling of verdeling van de vis. Enkel bij overmate grote aanvoeren worden de overtollige hoeveelheden door een organisme opgekocht en naar het binnenland vervoerd. Zulks wordt gefinancieerd door heffingen op de invoer van zekere produkten.

c) Maatregelen in verband met eksport en import:

Om vis in te voeren is een vergunning noodzakelijk, terwijl anderzijds invoerrechten geheven worden. Voor de uitvoer is ook een vergunning vereist.

BESLUIT

Spanje, welke traditioneel een grote invoerder is van gezouten kabeljauw, voert sedert een tiental jaren een politiek om zelf in de behoeften te voorzien. De uitbreiding van de visserijindustrie werd in de hand gewerkt door het toestaan van leningen met verminderde intresten. Zo maatregelen in het leven geroepen worden om het distributienet in het binnenland te verbeteren, zou een groter verbruik een aanzienlijk gedeelte van de verhoogde aanvoer opslorpen.

SCHAALDIEREN EEN LUKSEARTIKEL ?

NOODKREET VAN DE BRITSE KUSTVISSERIJ

«Luxury or livelihood», twee woorden van bijna een identieke uitspraak zeggen de Britten, maar als ze in verband gebracht worden met de huidige toestand welke heerst onder de kustvisserij in het N.O. van Groot-Brittannië, verkrijgen ze inderdaad een geheel verschillende betekenis.

De kustvissers zijn van mening dat ze volledig aanspraak kunnen maken op een gewettigde steun van staatswege. Dit werd hen echter door de Minister van Visserij geweigerd op grond van het feit dat de verkoop van hun zeeprodukten neerkwam op een handel in lukse-artikelen.

» Begrijpt de Minister en de regering wel wat ze doen. Houden » zij er werkelijk aan onze bedrijvigheid aan te moedigen en » een nationaal aandeel in de vloot » te behouden.»

Dit is één van de vragen welke alom in de middens van de N.O. kustvisserij gesteld wordt, en het schijnt dat het antwoord hierop formeel is :«NEEN».

Is 1939 reeds zolang voorbij dat de hh. van de regering zich niet meer herinneren dat op een gewone aanvraag om dienstname in de «Royal Navy» deze vraag spontaan beantwoord werd door duizenden kustvissers? Zo stellen de vertoornde vissers zichzelf de vraag.

In het kleine vissersdorpje Staithes, langsheen de Yorkshire-klippen stelt een oude kustvisser, dhr Verrill, zich eveneens deze vraag en hij voegt hieraan toe dat zo in de zeer nabije toekomst niets wordt gedaan, omzeggens alle jonge vissers het vissersbestaan zullen opgeven en hun broodwinning op land verzekeren.

VERLOREN TIJD

» Wij vangen de visserij aan in » maart, en vanaf deze maand tot » het einde van oktober wordt » niets anders gedaan dan de krab- » benvisserij. Van november tot » maart beoefenen wij andere vis- » serijbedrijvigheden zoals o.m. » verse zeevis, maar hierdoor gaat » zo veel tijd verloren dat wij ons » seizoen uitsluitend moeten goed » maken door de krabbenvangsten. » Vorig jaar ging, van het begin » van november tot begin maart » voor omzeggens alle kustvissers » de helft van de tijd verloren » door de slechte weersomstandig- » heden.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

Hij kan zich niet akkoord verklaren op het punt waar de regering beweert dat deze zeeprodukten neerkomen op een luksehandel.

» Het is voedsel en gevraagd » door de huisvrouw in alle lands- » gedeelten, en ik weiger hierin » een lukseartikel te zien», aldus schipper Verrill.

Alles wat maar enigszins betrekking heeft met de visserij in Groot-Brittannië wordt gesteund behalve de kustvisserij en middenslagvisserij op schaaldieren, en dit is één punt onder de vele waarop de kustvissers de aandacht van de regering pogen te trekken.

Aan de Noord-Oost kust leeft een persoon, dhr William James die reeds gedurende meer dan 40 jaar lid is van het «North Eastern Sea Fisheries Committee» en er 'n hiernavolgende mening op na houdt:

» Het Komitee heeft in de loop » van de jaren verschillende voor- » stellen voorgelegd aan het Brit- » se Ministerie van Landbouw, » Visserij en Voedselvoorziening, » waarbij dringend verzocht werd » om financiële hulp voor de kust- » visserij langsheen de N.O.-kust. » Er werd voorgesteld dat een » steun ten bedrage van 1 shilling » per «stone» krabben zou toege- » kend worden aan de kustvis- » sers. Het moet zijn dat dit voor- » stel niet in de goede aarde is ge- » vallen want dit werd zonder ver- » dere kommentaar afgewezen. » Steeds wordt door de regering » aangehaald dat de handel in » schaaldieren neerkomt op een » handel in lukseartikelen.

EEN ARBEIDSVRAAGSTUK

In de kustvissershaven Whitby zijn er ca 30 vaartuigen, welke bemand worden door 4 tot 6 visers per eenheid. Deze vaartuigen gaan hoofdzakelijk op krabben - en kreeftenvangsten en dit gedurende 8 maanden per jaar.

Zoals dit echter ook in de andere visserijbedrijvigheden het geval is worden ook hier moeilijkheden ondervonden voor het bemannen van de scheepjes. Vaak zijn de blijven liggen wegens gebrek aan scheepjes verplicht gedurende min if meer lange tijd aan de kaai te vissers. Als men daarbij nog rekening houdt met 't feit dat er vaak ook niet kan uitgevaren worden omwille van de slechte weersomstandigheden, dan is het gemakkelijk te begrijpen dat de toestanden zich langsheen de N.O.-kust weinig schitterend afsteken.

Daarbij komt nog dat vele jongens aangetrokken worden door de werkzaamheden op land die veel regelmatiger zijn en ook goed betaald worden, waardoor soms uitstekende vissers met ervaring hun beroep in de steek laten.

Het is een vaststaand feit dat, moest de visserij op schaaldieren financieel gesteund worden, deze ook zou kunnen bijdragen om de visserij op een meer soliede basis te plaatsen. — B.

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen

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

★

BRUSSEL :
Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

LUIK :
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

★

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

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

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 71.791

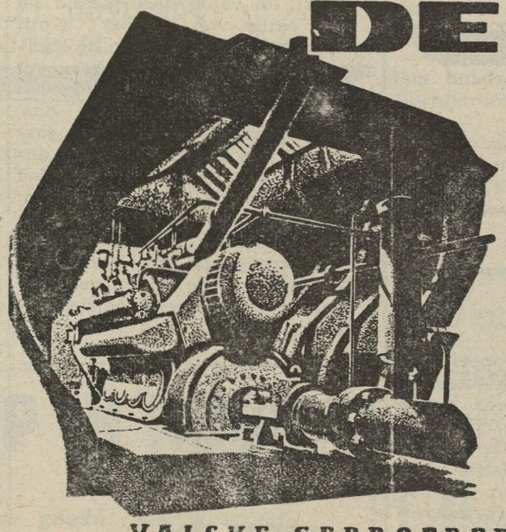
2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !

DEUTZ



Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN 5-1500 PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V

De Kustvisserij in 1960 te Oostende

Met de laatste dag van de maand december 1960 werd voor de garnaalvisserij een zeer slecht jaar afgesloten. In geen enkele maand van het voorbije jaar werd een renderende uitbating gekend en vooral in de laatste maanden van dat jaar was de garnaalvisserij erbarmelijk slecht. Zo werden in november en december 1960 respektievelijk 2.069 en 1.553 kg garnaal aangevoerd waar deze cijfers in 1959 opeenvolgend 28.938 en 10.859 kg waren. Het spreekt vanzelf dat in de andere maanden van het jaar de verhouding dezelfde was, zoniet nog slechter, zodanig dat uiteindelijk de totaalcijfers zeer slecht uitvallen in het nadeel van het zopas beëindigde jaar.

Voor 1960 werden 109.670 kg openbaar verkocht voor een totaal bedrag van 5.334.459 F hetzij aan een gemiddelde prijs van 48,64 F. Het jaar daarvoor waren deze cijfers als volgt: 356.709 kg voor 10.411.178 F of een gemiddelde prijs van 29,18 F.

Het spreekt vanzelf dat hiervoor verschillende oorzaken kunnen opgegeven worden en deze van het kleiner aantal vangsten is zeker niet de minste. Toch is deze reden een gevolg van een andere en wel van een onrenderende uitbating waardoor de meeste garnaalvissers werden afgeschrikt en in plaats van verder hun specifieke bedrijvigheid uit te oefenen, zijn ze op vis beginnen varen. Dat ze hierbij niet slecht hebben gevaren zal blijken uit de opbrengsten die door de visschepen werden bereikt en welke binnen enkele weken zullen bekend zijn.

Ondertussen kan het wel interessant zijn even het aantal vangsten van de twee jaren te vergelijken waardoor al een grote oorzaak van de verminderde aanvoer zal vooruitkomen. In plaats van 5.784 in 1959 werden er in 1960 amper 3 270 vangsten verkocht, hetzij een vermindering van 2.514.

Als we nu nagaan dat de gemiddelde vangst per schip in 1960 maar 33 kg was in plaats van 61 kg in het voorgaande jaar dan zijn we weer een stap verder en kunnen we ons reeds indenken van waar een verschil in aanvoer van 247.039 kg komt. De vermindering van het aantal vangsten alleen reeds veroorzaakte een vermindering in aanvoer van 83 ton.

Het spreekt vanzelf dat bij een dergelijke aanvoerdaling er ook sprake moet zijn van een prijsstijging. Dit was dan ook het geval en wel in zulke mate dat een zeker deel van het verlies door de kleinere vangsten opgelopen, door deze veel betere prijs werd opgeslorpt. Er werd in 1960 voor 1 kg garnaal gemiddeld 48,64 F betaald, hetgeen een prijs is die niet zo licht zal overtroffen worden. In vergelijking met 1959 werd aldus een prijsstijging geboekt van bijna 20 F. Toch bleef de totale opbrengst nog 5.076 duizend F onder het cijfer van 1959.

PIERRE DESECK ERNSTIG ZIEK

We vernemen dat de heer Pierre Deseck, ontvanger ter vismijn van Nieuwpoort, ernstig ziek is geworden en twee maanden rust werd voorgeschreven. De heer Deseck is voor de vissers van Nieuwpoort, evenals mijnmeester Verbanck, een onmisbaar persoon.

Sprotvisserij eveneens ongunstig

De kustvissers welke tijdens de wintermaanden op sprot vissen, hebben eveneens een minder goed jaar gekend dan in 1959. Weliswaar is de sprotvisserij 'n seizoenbedrijvigheid welke gedeeltelijk in het begin van 1960 en in het begin van 1961 wordt beoefend, maar als we de cijfers vergelijken welke op de 31 dec. van ieder jaar werden opgeteld, dan kunnen we ook voor deze tak van de kustvisserij een nogal belangrijke teruggang noteren.

In de loop van het jaar 1959 werd door de Oostendse kustvisserij 773.729 kg sprot aangevoerd voor 'n totale waarde van 3.156.008 F. In 1960 waren deze cijfers heel wat lager: 314.678 kg voor 1.828.700 F. Ook hier is de belangstelling van onze kustvissers nogal verminderd en de oorzaak hiervan is te zoeken in de zeer wisselvallige uitslagen. In tegenstelling met andere jaren, werd bij het begin van het seizoen geen enkele grote vangst binnengebracht zodat de seizoeninzet die anders mooie resultaten geeft, evenmin iets opbracht. Bovendien was het zo dat er voor sprot gedurende de maanden oktober en november niet erg veel belangstelling bestond zodat herhaaldelijk moest worden opgevangen. Het sprotseizoen werd ten andere 14 dagen te vroeg aangevangen. Tenslotte, toen de aanvoer nog schaarser werd, kregen onze vissers betere prijzen die tot nu toe op een renderend peil bleven. Nu zijn het echter de vangsten die uitblijven zodat van rendement tot nu toe geen sprake geweest is. De gemiddelde prijs ligt in 1960 een flink stuk hoger dan in 1959, feit dat niet veel verwondering moet baren. Alles bijeen dus voor de sprotvissers geen erg hoge inkomsten.

Minst slecht voor de visvangers

Reeds van bij de aanvang van 't jaar 1960 werd door de kustvisserij in groter getalle dan gewoonlijk op vis gevaren. Toen de visvangst meer dan bevredigende resultaten afwierp, hebben verschillende kleine kustvaartuigen, welke anders de garnaalvisserij beoefenen, deze visserij vaarwel gezegd en zijn verder op vis blijven jagen. Van al dezen die dit gedaan hebben, zal het zich waarschijnlijk geen enkele beklagen. Dank zij deze visvangst hebben meerdere kustvaartuigen een goed jaar gekend. De voornaamste soorten die door deze schepen werden aangevoerd waren wijting, gullen, tongen en wat kabeljauw. Voor deze soorten werd vaak een goede prijs betaald, terwijl de wijting die een zekere grootte had, zeker was aan 200 of 150 F per ben verkocht te zullen worden. Benevens de visvangst hebben sommige schepen van deze kategorie ook nog de haringvisserij in span bedreven; ook hiermede werden vaak aardige bedragen bijeengevist.

Kort samengevat kunnen we dus besluiten dat het voor de garnalen de sprotvissers een ongunstig jaar is geweest, maar dat de visvangst verschillende van deze schepen het jaar op een bevredigende manier heeft helpen doorspartelen.

Ernstige toestand in de IJslandse visserij industrie

Het gaat de IJslandse visserijnijverheid op het huidig ogenblik bepaald niet voor de wind. Inderdaad, uit een verslag welke uitgegeven werd door de betrokken regering, is het gebleken dat voormelde nijverheid thans een ernstige krisis doormaakt op financieel gebied.

Er werd inmiddels reeds door de bevoegde plaatselijke diensten een bijeenkomst belegd met als hoofddoel verscheidene plannen te ontwerpen en nader te bestuderen, teneinde niet het risiko te lopen dat de IJslandse visserijnijverheid regelrecht naar een bankroet gaat.

De oorzaak van de huidige toestand kan wel gezocht worden in het feit dat de IJslandse uitvoerders besloten hebben alle verzendingen naar het Britse Koninkrijk te schorsen zolang de besprekingen tussen de beide regeringen aan de gang zijn en dit in afwachting dat er een, voor beide staten bevredigende oplossing bereikt wordt. Het is sedert dit besluit genomen werd, dat de ekonomische toestand van IJsland, en meer bepaald de visserijnijverheid een dalende kurve vertoont. Hierbij dient nog gevoegd dat juist gedurende deze periode weinig renderende aanvoeren gemaakt werden en vele schepen opgelegd werden.

Het is in verband hiermede dat de IJslandse regering een wet ontworpen heeft waarbij voorgesteld werd de vroeger bepaalde tijdspanne tot terugbetaling van de toegestane kredieten te verlengen. Hieraan voegde dhr Asgeir Asgeirsson het volgende toe:

» Het is onontbeerlijk dat wel
» overwogen maatregelen genomen
» worden om de huidige wetge-
» ving der kredieten aan de vis-
» serij op een volledig nieuwe
» leest te schoeien, en meer be-
» paald, de huidige termijnen ge-
» voelig te verlengen, om aan de
» reders toe te laten zich volledig
» te herpakken op financieel ge-
» bied en zodoende de IJslandse
» visserij te doen herleven.»

De IJslandse regering heeft een boodschap gericht aan de overheid van de plaatselijke Rechtbanken van Koophandel en hen er uitdrukkelijk om verzocht dat, alvorens een rederij of enig andere tak van de visserij-industrie in staat van faling verklaard wordt, deze het onderwerp zou uitmaken van een nauwkeurig en gedetailleerd onderzoek. — B.

De Noors-Engelse Overeenkomst inzake de 12-mijlszone

EN BELGIE ?

Naar de bladen melden, zou nu toch tussen Engeland en Noorwegen een overeenkomst zijn tot stand gekomen, waarbij de Engelse treilers gedurende nog tien jaar de Noorse kust tussen de zes en twaalf mijlszone zouden mogen bevissen.

Het ligt in de bedoeling van Noorwegen waarschijnlijk met andere landen waarmee zij interessante handelsbetrekkingen onderhouden, een gelijksoortig akkoord af te sluiten.

Het is onze lezers bekend dat sedert IJsland zijn kusten beschermt, de grote Belgische treilers praktisch ook op de Groenlandse en Noorse kusten aangewezen zijn en dat, zo thans ook de 12-mijlszone daar in voege gebracht wordt, dit voor verschillende van onze rederijen de genadeslag betekent.

Ons land voert jaarlijks uit Noorwegen voor miljoenen F vis in, zonder te spreken van andere landbouwprodukten.

Het komt ons voor dat voor onze regering het ogenblik gekomen is om van Noorwegen dezelfde voorrechten te betrachten, daar 't hier voor onze vissers ook een levenskwestie mag genoemd worden.

Naar we vernemen zou de rederscentrale hierop de aandacht van het bevoegd departement gevestigd hebben.

Hopen we voor onze reders dat onze vertegenwoordigers in Noorwegen hieraan de nodige aandacht zullen verlenen.

WERKHERVATTING OP DE SCHEEPSWERVEN VAN VLAANDEREN TE BRUGGE

Indien alles verloopt zoals het is gepland, zullen de scheepsbouwers uit het Brugse over enkele weken terug aan het werk kunnen gaan. De kuratoren van het faillissement der Scheepswerven van Vlaanderen te Brugge hebben een regeling kunnen treffen waarbij alle betrokken partijen baat vinden, zowel de schuldeisers, reders, arbeiders en de bezittingen van het faillissement zelf. Er werd namelijk een akkoord bereikt tussen het Krediet aan de Nijverheid en de betrokken reders, dit op voorstel van de raad der kuratoren. Dit akkoord zal over enkele dagen door de koophandelsrechtbank van Brugge worden bijgetreden en goedgekeurd waarna terug tot aanwerving van personeel zal kunnen overgegaan worden.

Voor een periode van 6 tot 8 maanden zal er werkgelegenheid zijn voor 500 à 600 arbeiders en bedienden, d.w.z. tot wanneer de twee op de werf liggende schepen zullen afgewerkt zijn. Deze twee fruitkargo's die besteld waren door de Griekse reder Onassis werden intussentijd zoals gemeld verkocht aan een rederij uit Londen, de Bonnaventura Maritima.

Het beheer van de Nederlandse scheepswerven Wilton uit Feyenoord heeft inmiddels de verplichting aangegaan bedoelde schepen hier te Brugge volledig af te werken met de werkkrachten die vroeger bij de Scheepswerven van Vlaanderen waren tewerkgesteld. De leiding van de werken zal worden toevertrouwd aan de hh. Stout en Ackerman. Ten gevolge deze werkhervatting en het verder afwerken van de schepen zal het de kuratoren mogelijk zijn bij de levering van de schepen alle bevoorrechte schuldeisers te betalen, wijl de andere schuldvorderingen ten overstaan van het faillissement een gevoelige vermindering zullen ondergaan.

Alle materialen en grondstoffen die ten gerieve van de afwerking thans nog zullen besteld en aangekocht worden zullen door de scheepswerven Wilton onmiddellijk worden betaald.

Het Loon en een 13e maand voor onze Zeemacht

Vraag van dhr Piers :

Wegens de eenvormigheid der weddeschalen in de drie strijdmachten staat men vóór het feit dat een **zeegaand** lid van de Zeemacht (hetzij officier, hetzij onderofficier, hetzij matroos) precies evenveel verdient als eender welke kollega met zelfde rang en anciënniteit van het leger, luchtmacht (piloten uitgezonderd) of van de landdiensten van de Zeemacht.

Het weze opgemerkt welk verschil er bestaat tussen het **varend** personeel van de Zeemacht en alle andere kategoriën van militairen :

— in de verantwoordelijkheid :

welke luitenant of kapitein van het landleger of van een administratieve dienst draagt geheel en alleen de totale verantwoordelijkheid van mens nlevens (40 tot 100) en van een schip van ongeveer 80 miljoen frank ;

— in de werkuren :

als het schip vaart werkt ieder bemanningslid minstens 8 uur overdag plus 4 uur 's nachts, dag in, dag uit. Als het schip in de haven ligt moet een matroos of een jonge onderofficier één dag op drie, een ouder onderofficier of een officier, één dag op vijf wacht lopen, en is aldus belet naar huis weer te keren. Daarbij gerekend dat het werk die dagen doorloopt tot ongeveer 24 u. Vergelijke men met het landleger of een waldienst van de Zeemacht : een wachtdag om de twee weken ;

Antwoord :

De toestand van het varend personeel van de Zeemacht heeft steeds de aandacht van het departement van Landsverdediging weerhouden.

De voordelen die aan dit personeel toegekend worden stellen het maksimum voor, van hetgeen tot op heden is kunnen verwezenlijkt worden.

Ik kan het achtbaar Lid verzekeren, dat deze zaak niet uit het oog verloren wordt.

Nota der redaktie :

Waar in alle opzichten dient bezuinigt te worden en de Zeemacht voor ons land een nutteloze uitgave is (we hadden er vóór de oorlog ook geen),schijnt kamerlid Piers die uitgaven nog wat te willen opdrijven.

Zou het niet verstandiger, maar misschien minder publicitair zijn, de minister enkele voorstellen van besparingen te doen in de Zeemacht, weliswaar niet op de lonen, maar op talrijke aangelegenheden, waarvan we met gesloten ogen moeten vaststellen dat het verkwistingen en nutteloze uitgaven zijn.

We hebben al weinig volksvertegenwoordigers vragen aan ministers weten stellen, welke leidden tot besparingen.

Ze zouden immers hun kiezers hierbij mishagen.

Het huidig moto van velen is : veel beloven, veel uitgeven, veel misbruiken laten bestaan. Iemand zal het toch betalen. Maar ze vergeten dat die **iemand,** de Belgische belastingbetaler zelf is.

Schaf onze miljarden kostende zeemacht af en veel belastingen zullen bespaard, veel nuttiger werken zullen kunnen worden uitgevoerd en veel mensen tewerk gesteld.

VOOR DE EERSTE MAAL TE NIEUWPOORT

IJslandvaarder viert zijn diamanten bruiloft

«Kokske» Vanelverdinghe, de oude Nieuwpoortse IJslandvaarder, zal zijn diamanten bruiloft vieren op zaterdag 11 februari. Dit zal de eerste maal zijn in de Nieuwpoortse geschiedenis dat een IJslandvaarder dit heugelijk jubileum zal beleven. Geen wonder dat deze gebeurtenis door de Nieuwpoortse vissersbevolking niet ongemerkt zal voorbijgaan, en de 11 februari zal een feestdag worden voor de vloot, waar Kokske nog steeds als een van de hunnen wordt aangezien. In een stemmig huisje, gelegen langs de Arkevaart en voorbehouden aan ouden van dagen, troffen we onze jubilaris midden familieleden, op nieuwjaarsbezoek. Onmiddellijk voelde men aan in een vissersfamilie beland te zijn. De woonkamer was versierd met herinneringen uit Kokske's glorietijd als IJslandvaarder of visser. In een hoek bespeurde men een groot half opgemaakt vissersnet. Vissersnetten breien is Kokske's werk tijdens de lange winteravonden. Het was onnodig vragen te stellen. Kokske is nog steeds knap en rap en zijn radde tong is momenteel nog het minst versleten. Kokske is de oudste uit een «nestje» van elf, en werd geboren te Koksijde op 11 december 1878. Zijn vader deed 19 reizen op IJsland, terwijl Theofiel — want zo is zijn eigenlijke doopnaam — zevenmaal op kabeljauwvangst ging. Op 8 februari 1901 trad onze knappe kerel in het huwelijk met Marie Coutereel, uit Alveringem, waar ze geboren werd op 10 augustus 1880. Beide jubilarissen zijn dus de 80 voorbij. Hun huwelijk werd gezegend met 7 zonen en 6 dochters. Heden zijn nog 6 jongens en 6 meisjes in leven. Germaine en Reine hebben hun geluk gezocht in Canada. Marcel, Gerard, Rachel, Georges, Gaston, 't Jany en Vonne wonen in de omgeving, terwijl Jeanne en Bertha te Brussel wonen. Alleen Georges en 't Jany en een achterkleinkind volgen de stappen van hun vader en zijn nog visser. De familie Vanelverdinghe-Coutereel telt heden 40 kleinkinderen en 13 achterkleinkindeden.

De viering van hun diamanten jubileum zal voor de beide oudjes en voor gans de familie een bijzondere gebeurtenis worden. De regeling van het feest — want feesten wil Kokske — neemt nu reeds een groot gedeelte van hun dagen in. Op elf februari zal de dag ingezet worden met een kerkelijke dienst, waarna de jubilarissen op het stadhuis officieel zullen ontvangen worden door het stadsbestuur. Daar zullen de gevierden tevens een eremetaal, geschonken door Koning Boudewijn, overhandigd worden. Het programma voorziet verder een gezellig samenzijn voor de familieleden. Aan bloemen en geschenken zal het zeker niet ontbreken, want Kokske Vanelverdinghe is in alle middens een graag geziene figuur.

Eenmaal het programma besproken, verliep het gesprek veel vlotter, want onze IJslandvaarder begon zijn herinneringen op te diepen. Tijdens zijn derde reis, met de «Liane van Mardycke», had men met een geweldige storm af te rekenen. Het schip verloor zelfs zijn «kerstenbrief» (vissersterm beduidend dat de papieren verloren waren gegaan, waarop de datum van de doop van het vaartuig stond). Men liep zulke zware averij op, dat Reikjavik diende worden binnengelopen. Na 31 dagen blijven liggen werd het vaartuig afgekeurd en de Vlaamse bemanning werd met een kontrolerende Franse oorlogsbodem naar huis gebracht.

Koske bleef op zee tot hij ruim 70 jaar was geworden. Maar nu nog ziet men hem dagelijks op de visserskaai rondslenteren, of aan boord van een of ander vaartuig een klein karweitje opknappen. — N.

PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN !

Opnieuw massale invoer

MAAR GEEN MIJNRECHTEN TE BETALEN

Waar blijft de stad Oostende ?

Dat er in de Oostendse vismijn firma's zijn die alleen daar gevestigd zijn om zoveel mogelijk vreemde vis in te voeren en de nationale aanvoer te benadelen, is deze week nog eens gebleken.

De aanvoer was op maandag na, toen de mijn goed gevuld was, gering. Tot elkeens verwondering kende men lage prijzen.

Maar dat zal niemand verwonderen als men weet dat één groothandelaar, altijd dezelfde, zondag drie grote vrachtwagens over de grens bracht.

Het stadsbestuur, welke nog nooit iets voor de Belgische zeevisserij gedaan heeft, doet aan dat spelletje mee, want als door de vissers gevraagd wordt dat op de in de vismijn ingevoerde vis een zelfde mijnrecht zou geheven worden als op de aangevoerde vis, dan is het anwoord negatief.

En dan zoekt men het tekort in de stadsbegroting te schuiven op de nek van middenstanders, vissers en reders.

Inderdaad belasting op het personeel, belasting op de motoren, ook op de motoren van schepen en zware gas- en elektriciteitsprijzen.

Hier liggen er enkele miljoenen voor het grijpen op ingevoerde vreemde vis en zou men daardoor automatisch de prijs van de nationale vis zien stijgen, maar van steun door de stad... geen sprake!

Luister naar mijn woorden en zie niet naar mijn daden!

INTERNATIONAAL SALON VOOR DE SCHEEPVAART

Onder de ekonomische sektoren in ekspansie is er, althans in België, een die niet zoals de anderen zijn voordeel heeft opgedaan uit de konfrontatiemogelijkheden op het hoogste niveau.

De internationale Jaarbeurs van Brussel heeft haar ruime public relations ten dienste willen stellen van deze belangrijke aktiviteitstak. Zij heeft daarom beslist een Internationaal Salon van de Scheepvaart in te richten, dat de benaming « Mercator » zal aannemen, ter ere van de vermaarde geograaf en wiskundige uit de 16e eeuw, die zijn naam heeft gegeven aan het door hem uitgedacht projectiesysteem.

Deze nieuwe manifestatie heeft voor doel, de talrijke aspekten in het licht te stellen van de ekonomische aktiviteit die betrekking heeft op de scheepvaart, met name in de sektoren van het Zeewezen, de binnenvaart, de watersport en alle daarbij horende takken en diensten.

In 1961 zal de eerste fase van dit programma voornamelijk zijn afgestemd op de watersport. Het samenvallen van de openingsdata van dit salon en van de Internationale Jaarbeurs van Brussel **(van 29 april tot 11 mei)** zal het salon de gewenste weerklank op internationaal plan verzekeren.

Het zal niet het geringste voordeel van deze manifestatie zijn, dat de deelnemers de gelegenheid zullen hebben hun scheepvaartmaterieel in zijn natuurlijk kader ten toon te kunnen stellen. Met dit doel is, inderdaad, een standplaats voorzien op de linkeroever van de voorhaven van Brussel, ter aanvulling van de overdekte tentoonstellingsruimte die in de Eeuwfeestpaleizen is voorbehouden.

Samenvallend met allerlei officiële plechtigheden, waterfeesten, demonstraties en wedstrijden,... zal het « Mercator »-salon een der voorname gebeurtenissen in het komende Brusselse seizoen blijken te zijn.

DE SLECHTE TOESTAND VAN DE WRIJFHOUTEN TE NIEUWPOORT

Vorige week heeft de N.33 van reder Verleene en Schockaert aan de kaai te Nieuwpoort vismijn schade opgelopen tengevolge van het feit dat het vaartuig ter hoogte van de galg blijven haperen is aan een bevestigingsbout van een afgebroken wrijfhout aldaar.

Bij nazicht van deze wrijfhouten is gebleken dat er een viertal in verrotte toestand verkeren, wat dan aanleiding geeft tot schade aan schepen of wrijfhouten.

In dit laatste geval is het de Staat, die dan aan de reders schadevergoeding vraagt, waar zij praktisch zelf in fout is.

Een onbeholpen of goedzakkige reder loopt er in en.... betaalt.

Twee jaar geleden liep een visservaartuig te Nieuwpoort ook een driepikkel omver.

Toen alles grondig onderzocht werd, stelde men vast, dat die driepikkel rot was, veroorzaakte zulks een hoop kosten voor de rechtbank en... werd de Staat tenslotte afgewezen.

Wij menen dat het veel beter zou zijn, moest de toestand van dergelijke kunstwerken regelmatig nagegaan worden.

Dan zouden de schade berokkende schippers, die feitelijk niet verantwoordelijk zijn, niet ten onrechte moeten lastig gevallen worden.

Ook in de vissershaven van Oostende doen zich regelmatig dergelijke gevallen voor en wordt de reder geroepen om... te betalen.

HET NIET BESTELLEN VAN POSTABONNEMENTEN

Talrijk zijn de abonnees in het binnenland welke nog steeds klagen dat ze hun abonnement niet ontvangen, zelfs wanneer ze aan het postbeheer betaald hebben. Bij navraag doen brievenbestellers dan alsof ze niet toegekomen zijn en verwaarlozen zelfs hun elementaire plicht, zich in te lichten, met als gevolg talrijke klachten.

Het komt ons voor dat een krachtdadig optreden van de pers aan zo'n toestand een einde zou moeten stellen, daar de mensen abonnementskosten betalen om hun blad te ontvangen en niet om brievenbestellers of het postbeheer er lichtzinnig mee om te gaan.

HAVENSTATISTIEK ZEEBRUGGE IN DECEMBER 1961

In december 1960 zijn 147 zeeschepen, metende 278.295 ton, de haven binnengelopen tegen 110 zeeschepen, metende 198.641 ton in december 1959.

De ladingen in december 1960 bedroegen 117.665 ton bij de aanvoer en 24.791 ton bij de uitvoer, tegen respektievelijk 50.582 ton en 24.994 ton in december 1959.

Gedurende het jaar 1960 boekte men 1.679 zeeschepen, metende in totaal 2 825.704 ton met 792.092 ton goederen bij de aanvoer en 420.467 ton goederen bij de uitvoer, tegen 1 683 zeeschepen, metende 2.820.383 ton met 690.342 ton goederen bij de aanvoer en 413.487 ton goederen bij de uitvoer gedurende het jaar 1959.

De algemene goederenbeweging gedurende het jaar 1960 bedraagt 2.139.090 ton tege n1.736.297 ton gedurende het jaar 1959. — Z.

IN HET ZEEMANSTEHUIS « PASTER PYPE »

Onze filmavond van deze maand krijgen wij op dinsdag, 31 januari, om 20 u., zoals steeds in het Zeemanstehuis « Paster Pype », op het St Petrus en Paulusplein, te Oostende.

Wederom zullen er enkele interessante dokumentaire filmen afgerold worden over de visserij of iets dat er mee in betrekking staat, zodat U een leerrijke en toch aangename avond zult beleven.

Vooral aan te merken valt voor deze avond we krijgen met speciale toelating van de gekende kineast dhr A. Van Coppenolle, zijn nieuwe film over de visserij. Wie zijn film over de IJslandvaart «Noord Noord West » zag, zal zeker deze film niet willen missen, vooral dat het een reis geldt met onze Oostendse vissers en met het nieuwe schip « Prinses Paola » van de rederij P.V. onder schipper dhr Rob. Rycx. De reis gaat door de Fjorden van Noorwegen naar de visgronden van het Noorden.

Wie meeleeft met onze Oostendse vissers zal zeker deze avond niet willen missen. Allen zij U hartelijk welkom.

De families Vileyn-Viaene danken U voor de blijken van genegenheid hun betoond bij het afsterven van

MEVROUW

Marie-Sophie VILEYN

Weduwe van de heer

JAAK VIAENE

9827N-2423V

MAZOUTPRIJZEN VERHOOGD

Zoals elk jaar in de winter gaan de mazout en fuelprijzen opnieuw de hoogte in.

Waar de prijzen één maand geleden nog niet verhoogd waren, zijn thans drie achtereenvolgende verhogingen ingetreden.

Sedert maandag jl. zijn de prijzen van de mazout opnieuw van 4 centiemen verhoogd, zodat de officiële prijs voor de visserij thans tot,86 F gestegen is en één maand geleden nog 1,74 F was.

In stad kost de mazout sedert maandag 2,56 F waar dit één maand geleden 2,44 F betekende.

De lichte fuel is in stad van 2,03 F tot 2,10 F gestegen.

IN DE PARITAIRE KOMMISSIE VOOR DE ZEEVISSERIJ

Heden vrijdag heeft te 14 u. 30 een vergadering plaats van de paritaire kommissie voor de zeevisserij. Op de dagorde is vermeld :

Lonen der arbeiders en arbeidsters in de vispakhuizen tewerkgesteld ;

Rechten van de visser bij ziekte of ongeval overkomen in dienst van het schip ;

Vislosserskaarten voor het jaar 1961 ;

Gelijk loon voor gelijk werk.

Vaartdagen.

VERWACHTINGEN

Maandag 30 januari
Witte Zee en kust van Noorwegen : O.317 (1500 b.)
IJsland : O.294, O.242, O.269, O.86, O.89
Noordzee : Z.459, O.305, Z.425
Kanaal : Z.581, O.249, O.115, Z.745, O.175, O.127, O.265, Z.562
Witte Bank : O.218
West : O.196, O.327
Noord Hinder : O.333
Dinsdag 31 januari
IJsland : O.282, O.80
Witte Bank : Z.290, Z.539
Kanaal : O.153, O.247, O.131, O.279
West : O.276, O.806, O.152
IJsland : O.318
Woensdag 1 februari
Kanaal : Z.405, O.160, O.87, Z.537
Witte Bank : Z.488
West : O.128, O.349, O.77
Noordzee : O.335

oostendse markt en vismijnecho's

In de voorbije week werd opnieuw een daling van de aanvoer waargenomen. Het waren vooral de ronde vissoorten die in mindere mate werden binnengebracht hetgeen een gevolg was van de verdere daling van de IJslandse aanvoeren. Daarentegen kon een stijging van de kanaalvarianten worden geboekt terwijl ook Noordzeevis in ruimere mate in de afslag werd gezet. Wat de fijne vissoorten zoals tongen, tarbot, staart en rode knorhaan betreft, hiervan was de aanvoer ongeveer gelijk aan deze van verleden week.

Aangaande de prijzen moet helaas worden aangehaald dat deze slechts zeer geleidelijk tot een renderend peil terugkeren. Sommige soorten bleven zelfs de ganse week goedkoop en hierbij mogen we zeker platvis en roggen vernoemen.

Voor kabeljauw van IJsland werd in verhouding tot de prijs voor de witte kabeljauw, veel betaald. De Noordzeekabeljauw of de witte kabeljauw was dus tamelijk goedkoop en dit ondanks een betrekkelijk kleine aanvoer. Schelvis die wegens de geringe en kleine vangsten van IJsland niet veel op de markt was kreeg een renderende prijs. Hetzelfde kan trouwens gezegd worden van de meeste andere IJslandse soorten waarbij vooral blauwe leng en klipvis een puike markt kenden. De vangsten van deze grote schepen waren echter doorgaans te klein opdat er renderende uitslagen zouden geboekt worden. De beste resultaten kwamen dit keer van de kanaalschepen welke nogal grote vangsten konden aanvoeren. We zijn nu trouwens in de «kanaalperiode » waarin meest vis van die grond wordt aangevoerd. Toch kunnen de huidige vangsten nog bijlange de vergelijking niet doorstaan met deze welke in 1960 rond deze tijd werden aangevoerd en het ziet er niet naar uit dat dit het geval zal worden. Het is trouwens niet alleen van deze visgrond dat er merkelijk minder wordt gebracht. Ook de witte bankers doen het bijlange zo goed niet als vorig jaar.

De haringvangers hebben er nu allemaal het bijltje bij neergelegd en in de voorbije week werd alleen nog sporadisch haring aangevoerd door de kustvissers. Een goed seizoen is het voor de haringvissers zeker niet geworden en alles bleef beperkt tot een viertal goede weken. Dit is echter te weinig om er een gans seizoen mee goed te maken.

De kustvisserij moet ook deze week niet van de toren blazen al is er hier dan wel een lichte verbetering te noteren. De garnaalvangsten blijven gering, de prijs is steeds zeer hoog. De sprotvissers kenden een gunstiger week dan de voorgaande. Het sprotseizoen is overigens maar aan de flauwe kant.

De totale aanvoer bestond in de voorbije week uit 9.495 benen vis, 31.100 kilo tong en werd binnengebracht door 56 vaartuigen.

Zes IJslanders kwamen 3.095 bennen vis in de markt zetten. Het grootste deel hiervan, vier werden maandag aangevoerd, Zoals reeds gezegd kregen deze soorten renderende prijzen wat nochtans niet belette dat er geen enkele renderende opbrengst kon bereikt worden ; de grootste vangst die werd geland bevatte amper 750 bennen netgeen voor schepen met een PK van meer dan 1.000 eenheden veel te weinig is. Steeds meer beginnen onze rederijen de gevolgen van de IJslandse beslissing te gevoelen. De hoogste opbrengst was in de voorbije week deze van de O.316 die het tot 454.000 F bracht.

Zes Noordzeeeschepen voorzagen de markt van zowat 1.600 bennen vis. Deze vis was maandag het goedkoopst en kende een geleidelijke prijsstijging op dinsdag en woensdag. Bepaald duur konden deze soorten echter niet genoemd worden al werden dan voor koolvis, vlaswijting en gullen redelijke prijzen behaald. De uitslagen waren ook voor deze schepen meestal te klein.

Kanaalvis was er dus veel meer en dit dan bijzonder op de eerste verkoopdag. Die dag waren de vangsten ook het grootst. De hoeveelheid tong wordt langzaamaan groter zonder het peil van verleden jaar te bereiken. De duurste soorten van deze visgrond waren staart, rode knorhaan, mooie wijting, kabeljauw, grote tarbot en vlaswijting. In totaal van deze visgrond 11 vangsten met 1.840 bennen vis en 8.800 kg tong.

Dertien witte bankers zorgden voor een aanvoer van 1.130 bennen vis en 16.000 kg tong. Tongen kenden een redelijk vaste markt in die zin dat er niet veel verschil was tussen de hoogste en de laagste prijs. Zodoende werd nog een behoorlijk gemiddelde betaald. De vangsten tong waren echter te klein en de platvis te goedkoop opdat deze schepen renderende resultaten zouden kunnen bereiken. Slechts drie Oostschepen met gezamenlijk 550 bennen vis en 2.500 kg tong. Het grootste gedeelte van de vangsten bestond uit platvis, die erg goedkoop werd verkocht zodat ook hier van geen renderende opbrengsten kon gesproken worden.

Toch nog een behoorlijke westaanvoer aangezien 16 schepen van deze visgrond even veel omvangrijke vangsten aanvoeren zodat in totaal 1555 bennen vis en 3.650 kg tong werden aangevoerd. Roggen waren maandag zeer goedkoop en kenden dinsdag een zekere heropleving ; deze werd woensdag echter voor het grootste deel terug vernietigd.

Tenslotte nog twee vangsten van de Noord waarvan een zeer kleine na een onvolledige reis. Deze schepen konden evenmin tot een goed resultaat komen.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	23-1-1961	24-1-1961	25-1-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	40,50-45,—	40,—47,—	32,—44,—
3/4 tongen — 3/4 sole	44,—49,—	46,—52,—	46,—50,30
Bloktongen — Sole moyenne	45,—50,40	47,60-59,—	47,40-49,60
Voor-kleine — Toute petite	42,—50,—	48,60-52,—	46,—50,—
Kleine — Petite	34,60-40,50	36,—39,20	33,—37,20
Tarbot groot — Turbot, gros	40,20-44,—	44,—50,—	40,—58,—
Middel — Moyenne	25,—37,—	30,—	36,—48,—
Kleine — Petite	.....	.....	.....
Griet — Barbue		.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	5,— 7,50	5,— 6,60	5,— 5,40
Grote iek — Grosse	5,20- 5,60	5,40- 7,—	5,— 5,20
Kleine iek — Petite	7,80- 8,20	6,60- 7,60	5,— 5,20
Iek 3e slag — 3e sorte	7,60- 9,—	7,— 8,—	5,— 6,40
Platjes — Toute petite	4,— 5,40	4,— 4,20	4,40
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	5,20	.....	8,60
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	9,—17,—	14,—	.....
Kleine — Petit	7,40	.....	5,60
Rog — Raie	4,40- 8,40	5,40-12,—	4,50-10,20
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	7,20	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	10.—18.60	13,—21,40	14,60-19,—
Gullen — Petit cabillaud	6.60-11,40	8,—12,60	10.20-12,—
Hozemondhamme — Baudroie	28.—	27.—	26.—31.—
Wijting — Merlan	5,40- 8,—	2,80- 7,40	4,40-10,—
Schar — Limande	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	11.—19,—	17.—	14.20-18,—
Zeehaai — Aiguillat	9,—	11.50	11,40
Hondshaai — Rousette	5,—	8,20-11,50	10,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	30,—
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	23.30	.....
Keilrog — Raie radiée	8.—13.60	12,—16,—	10,—16,—
Zeekreeft — Langoustine	23.—32,—	.....	.....
Schaat — Flotte	8,—10,—	11,40	11,60-14,—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4,—	4,80- 7,50	4,— 6,60
Leng — Lingue	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	10,—18,—	21,—	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	2,— 2,20	3,— 3,60	2,— 2,80
Koolvis — Colin	36,—48,20	.....	44,—58,—
Steur — Esturgeon	7,60-11,—	11,80-12,—	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	13,—13,20	12,—14,—	12,—
Koningsvis	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

Maandag 23 januari

IJSLAND

O.298	20	700	——	426.090
O.239	18	400	——	193.590
O.286	18	375	——	216.100
O.316	18	750	——	454.860

NOORDZEE

O.295	16	250	——	113.729
O.231	11	250	——	155.270
O.215	17	240	——	124.122

KANAAL

		Tongen		
O.170	13	150	2000	148.820
O.243	13	200	1100	123.100
O.166	13	120	1000	98.740
O.187	14	200	800	137.700
O.155	14	250	200	124.080
O.66	13	170	1200	146.090
O.140	12	120	1000	118.500

WITTE BANK				
O.227	16	80	1400	101.160
Z.419	15	100	1600	110.820
Z.412	10	100	1500	97.960
OOST				
Z.510	10	200	800	98.130
WEST				
N.715	8	130	—	69.320
N.210	7	130	350	74.700
O.154	10	100	200	53.010
O.346	10	120	200	71.080
O.225	9	125	200	66.850
O.128	4	60	—	29.250

Dinsdag 24 januari

NOORDZEE				
Z.212	16	270	—	172.420
KANAAL				
O.94	16	170	—	111.330
WITTE BANK				
O.256	14	60	1450	85.020
Z.274	12	80	1000	86.370
Z.422	10	80	1000	83.940
WEST				
O.185	11	140	400	91.640
O.184	11	90	400	64.840
Z.462	11	90	1000	95.710
O.192	6	90	—	43.950
NOORD				
Z.526	10	110	500	72.770

Woensdag 25 januari

IJSLAND				
O.108		400	—	205.410
NOORDZEE				
O.88	12	350	—	208.210
O.278	13	200	—	122.800
KANAAL				
O.165	12	140	100	58.340
O.312	15	140	1000	147.170
O.174	12	180	400	109.540
WITTE BANK				
O.183	13	60	1200	67.600
Z.222	12	80	1000	73.060
Z.529	12	70	1000	68.510
Z.421	11	80	800	49.860
Z.583	12	60	1000	78.570
Z.549	12	80	1500	103.410
O.235	15	100	1400	99.650
WEST				
O.532	4	70	100	26.660
Z.201	7	70	200	36.640
O.267	3	50	—	20.910
N.710	7	100	100	43.440
N.763	5	110	300	60.350
N.762	5	80	300	53.530
OOST				
Z.554	11	160	800	81.460
Z.476	6	70	700	52.200
NOORD				
Z.457	4	30	—	19.080

MAANDAGMARKT : FLAUWE PRIJZEN

Maandag waren er minder schepen aan de afslag dan de voorgaande week maandag. De totale aanvoer was echter groter, hetgeen zeker te wijten was aan de grotere aanvoer van Noordzee en Kanaal. Het waren dan ook vooral deze soorten welke een prijsdaling ondergingen, dit van de aanvang van de markt naar het einde.

Tegenover verleden week was er wel een iets betere markt, vooral bij de inzet. Wanneer we echter vaststelen dat er voor de volgende dagen maar zeer weinig meer moet verwacht worden, dan is het toch moeilijk te begrijpen dat er nog slechts zulke kleine hoeveelheden kunnen verwerkt worden. Zelfs de witte kabeljauw, een vissoort die er nochtans veel nodig is naar de invoer te oordelen, kreeg maar een matige prijs die nooit de 20 F per kg overschreed.

Voor tongen was het niet zo bijzonder slecht, in die zin dat de prijs redelijk vast en slechts een klein verschil vertoonde tussen de duurste en de goedkoopste soort. Zodoende werd een nog bevredigende gemiddelde prijs bekomen.

Wat de besommingen betreft, voor verschillende schepen waren deze bevredigend, voor andere waren ze echter ook veel te laag. De IJslanders kunnen er dit keer best van meepraten. De minst slechte waren dit keer voor de Kanaalschepen in in imndere mate voor de Witte Bankers.

STEEDS KLEINERE IJSLANDVANGSTEN

Waar het op den duur heen moet men de IJslanders, is zeker nog niet vastgesteld, maar dat het zoals nu, niet veel langer meer kan duren, staat vast.

Maandag konden uit 4 vangsten amper 220 bennen vis gelost worden. Dit is nu juist genoeg om een van de grote IJslanders toe te laten een renderende reis te maken. Dit was ten andere de normale vangst voor zulk schip vóór de uitbreiding van de territoriale wateren rond IJsland. Om met zulke vangst als nu, een renderende reis te kunnen maken, zou er meer dan 1.000 F per ben gemiddeld moeten betaald worden, iets dat praktisch onmogelijk is. De 4 IJslanders kwamen dan ook maandag van een kale reis terug, iets wat dubbel spijtig is als men weet dat voor de bemanning ales afhangt van de opbrengst en dat deze mensen 3 weken lang hun leven gewaagd hebben om iets te kunnen verdienen.

De best verkochte IJslandse vissoorten waren schelvis, rode zeebaars, blauwe leng en kabeljauw. De opbrengsten waren begrepen tussen 193.590 F voor de O.239 en 154.860 F voor de O.316.

Van de Noordzee waren de vangsten ook erg klein. Voor deze schepen konden evenmin renderende cijfers worden geboekt. Ook witte kabeljauw was niet erg duur en kreeg als topnotering 930 F. Bij een dergelijke kleine aanvoer en wetende dat er de volgende dagen nog minder zal zijn, is dit niet zo erg veel. 2 van de 3 reizen waren tamelijk lang zodat die opbrengsten zeker te laag zullen uitvallen. Het waren ook deze schepen welde de laagste opbrengsten boekten. Deze schommelden van 113.000 F voor de O.295 naar 155.000 F voor de O.231.

GROTERE KANAALVANGSTEN

Het Kanaal is zo stilaan weer in de mode gekomen en maandag waren er van deze visgrond zeven schepen aan de afslag. Ieder loste een grote vangst waarmee toch een bevredigend resultaat bereikt werd. Sommige schepen losten tot 2.000 kg tong en het waren vanzelfsprekend deze schepen die de beste uitslagen noteerden. Toch bleken deze tongen minder duur te zijn dan verleden week toen ze reeds aan het dalen waren. Nu er weer meer tong van het Kanaal komt, zijn het niet langer de grote soorten welke het duurst zijn, wel de middensorteringen. Zodoende is deze tongenprijs tamelijk vast in die zin dat er geen grote prijsschommelingen optreden tussen de duurste en de goedkoopste soort. Buiten tongen werd van het Kanaal vooral rog, kabeljauw, wijting, keilrog, vlaswijting en steenholk aangevoerd. Alleen kabeljauw en vlaswijting konden een redelijke prijs bekomen. Wat de opbrengsten betreft, hier was de beste uitslag voor de O.170, het schip dat eerst verkocht en meteen de beste prijs van de dag kreeg; dit vaartuig besomde 148.820 F, terwijl de laagste uitslag voor de O.166 was met 98.740 F.

In plaats van 14 westschepen zoals verleden week maandag, kwamen er dit keer maar 6 verkopen. 5 va nde 6 vangsten waren zeer omvangrijk en bevatten rond de 150 bennen vis. Toch was dit voor de meeste schepen niet genoeg om er een renderende opbrengst mee te bereiken. Roggen waren inderdaad al te goedkoop en daalden zelfs tot het opvangpeil naarmate de markt vorderde. De opbrengsten van de westschepen varieerden van 29.000 F voor de O.128, naar 74.000 F voor de N.210.

WITTE BANK : BEVREDIGEND

Drie Witte Bankers losten ieder een middelgrote vangst waarvan platvis een groot deel uitmaakte. Tongen waren er niet zodanig veel en de opbrengsten waren dan ook niet in verhouding tot de grootte van de vangsten. Platvis was erg goedkoop en bereikte geen enkele keer de 10 F per kg of de 500 F per ben. Zo mager was het nochtans niet. Gelukkig dat de diepvries 'n goed deel kon gebruiken, zoniet had de opvangregeling er zijn deel wel van gehad. De opbrengsten voor deze schepen waren begrepen tussen 97.000 F voor de Z.412 en 110.000 F voor de Z.419.

Een vangst van de Oost, vangst die vooral bestond uit platvis en wijting. Daarbij nog een kleine 1000 kg tong en de opbrengst van 98.130 kan niet bijzonder geslaagd genoemd worden, al is het dan ook genoeg om dit schip, de Z.510 toe te laten een renderende reis te maken.

SCHAARS BEVOORRADE DINSDAGMARKT

Slechts 10 schepen en geen enkele IJslander op de 2e verkoopdag van deze week. Er was dinsdag dan ook niet veel vis op de markt waardoor de prijzen toch iets gunstiger waren dan op de openingsmarkt. Alleen platvis bleef erg goedkoop, terwijl roggen iets duurder waren. Ook ronde vis was meer in trek. Tongen en andere fijne vis kregen iets betere noteringen. Van hoge opbrengsten kwam echter niet veel in huis. Hiervoor waren de vangsten niet groot genoeg.

WEINIG NOORZEEVIS

Een vangst van de Noordzee van ongeveer 270 bennen. Het grootste deel van deze vangst bestond uit kabeljauw die verkocht aan prijzen gaande van 700 F in bennen naar 1.000 F op de grond. De opbrengst: 172.000 F was wel bevredigend.

Van het Kanaal was er vandaag maar één vangst, deze van de O.94. Groot kan men deze vangst niet noemen en tongen waren er niet bij. Vandaar dat een opbrengst van 111.330 F als bevredigend kan beschouwd worden. Roggen, vlaswijting, gullen, katrog en de meeste andere soorten kregen renderende prijzen die alleszins een flink stuk hoger lagen dan maandag.

KLEINE TONGENVANGSTEN VAN DE WITTE BANK

De drie schepen die van de Witte Bank kwamen verkopen losten erg weinig tong. De grootste vangst tong was deze van de O.256 die een grote 1400 kg in de afslag zette. Platvis dat veel werd aangevoerd door deze schepen, bleef goedkoop zodat dit niet veel zaad in het bakje bracht. Zodoende besomden deze schepen onrenderende cijfers die schommelden van 83.940 F voor de Z.422 naar 86.370 F voor de Z.274.

De Westvangsten waren ook dinsdag redelijk omvangrjik waardoor ook met lage prijzen redelijke opbrengsten werden bereikt. Dank zij de betere prijs betaald voor roggen, werden deze uitslagen toch iets beter dan maandag en varieerden van 43.950 F voor de O.192 naar 91.640 F voor de O.185.

GENT

VAN 14 TOT 20 JANUARI 1961

3/4 tonge n90 F; v/kleine tongen 78; midd. tarbot 85; kleine tarbot 56; kleine griet 55; grote iek 35; iek 3e slag 28; platjes 22; midd. schelvis 58; rog 40-55-60; kabeljauw 55-58-65; hozemondhamme 56; wijting 14-20; steenschol 34; repen zeebaars 46-60; ijle haring 14-20; gepelde haringshaai 38-55; heilbot 85-95; koolvis 35; verse garnalen 100-84 F per kg.

BRUSSEL

VAN 14 TOT 20 JANUARI 1961

3/4 tongen 100; v/kleine tongen 88; kleine tongen 75; grote tarbot 120; midd. tarbot 100; kleine tarbot 60; kleine griet 58; grote iek 35-40; iek 3e slag 30; midd. schelvis 65-80; vlerken rog 58-70; kabeljauw 58-70; repen gullen 56-60; hozemondhamme 60; wijting 24-30; repen zeebaars 60-75; ijle haring 20-28; heilbot 95-110; verse garnalen 100 F per kg.

Datum	Vangsten	Kgr.	F	Min.	Max.	Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

23-1	24	289.450	3.353.071			
24-1	10	64.750	907.990			
25-1	22	145.900	1.785.920			
Tot.	56	500.100	6.046.981			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

9-1	1	25	2.075	83,—	83,—	...-...
13-1	3	60	3.762	58,—	72,—	...-...
14-1	2	40	2.692	66,—	68,—	...-...
18-1	1	37	2.627	71,—	71,—	...-...
20-1	1	40	2.800	70,—	70,—	...-...

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19-1	1	226	2.404			
23-1	17	34.644	262.001			
25-1	5	19.640	190.524			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

19-1	1	51	2.420	66,—	69,—	67,50
21-1	1	63	4.014	63,—	66,—	63,71
24-1	1	80	4.800	60,—	60,—	60,—

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

21-1	2	50	275

VISAANVOER ZEEBRUGGE

19-1	14	5.200	111.720			
21-1	25	25.700	234.930			
23-1	16	67.000	634.650			
24-1	15	48.700	555.450			
25-1	26	61.800	638.770			

GARNAALAANVOER ZEEBRUGGE

19-1	1	112	6.832	61,—	...-...	...-...
20-1	4	130	7.219	52,—	59,—	...-...
23-1	3	205	11.403	50,—	59,—	...-...
24-1	5	158	8.534	49,—	61,—	...-...
25-1	5	599	36.681	55,—	65,—	...-...

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	23-1-1961	25-1-1961	
Grote schelvis	14,—20,—	19,40-20,20	.....
Middelmatige schelvis	8,80-18,60	12,—12,80	.....
Kleine schelvis	5,60-12,80	7,20-12,—	.....
Kabeljauw	11,—16,60	10,80-17,—	.....
Gullen	8,—11,40	10,—	.....
Wijting	5,—10,40	5,20- 9,80	.....
Schaat	6.—12,—	7,—10,—	.....
Zeebaars	8,—13,—	9,—11,80	.....
Leng	11,50-16,—	11,40-13,80	.....
Schartong	5,—10,—	10,—	.....
Heilbot	20,—53,—	20,—57,—	.....
Koolvis	8,50-11,20	10,—	.....
Hondstong	4,20-11,40	4,20-10,60	.....
Zeewolf	9,40	15,—	.....
Platen	.....	.....	.....

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Vrijdag 20 januari

Z.481	—	—	—	6.290
Z.104	—	—	—	6.300
Z.475	—	—	—	2.470
Z.802	—	—	—	2.360
Z.751	—	—	—	7.670
Z.493	—	—	—	7.670
Z.475	—	—	—	6.530
Z.481	—	—	—	5.990
Z.54	—	—	—	7.480
Z.404	—	—	—	7.480

Zaterdag 21 januari

Z.802	—	—	—	6.530
Z.751	—	—	—	5.840
Z.493	—	—	—	5.850
Z.104	—	—	—	5.950
Z.501	—	—	—	18.130
Z.555	—	—	—	20.050
Z.68	—	—	—	6.440
Z.47	—	—	—	7.7960
Z.52	—	—	—	6.260
Z.466	—	—	—	10.700
Z.525	—	—	—	14.050
Z.506	—	—	—	14.210
Z.22	—	—	—	18.200
Z.817	—	—	—	16.170

Maandag 23 januari

Z.541	4	600	35	37.090
Z.499	4	200	30	19.430
Z.447	4	175	45	20.350
Z.437	14	1300	100	91.700
Z.408	9	600	100	47.810
Z.251	4	200	40	19.710
Z.777	9	650	100	53.850
Z.508	5	220	50	28.260
Z.553	5	360	50	37.250
Z.704	5	275	50	34.970
Z.556	9	500	100	52.140
Z.473	9	800	130	65.420
Z.409	6	400	50	31.290
Z.557	9	650	100	48.750
Z.270	3	120	20	12.400
Z.548	5	320	45	34.230

Dinsdag 24 januari

Z.561	6	300	90	41.960
Z.560	5	150	50	43.810
Z.432	5	250	50	37.420
Z.468	10	800	90	70.140
Z.517	6	100	60	35.940
Z.186	9	300	80	49.550
Z.463	12	500	100	69.180
Z.544	11	1500	80	106.730
Z.453	11	1200	50	75.270
Z.493	—	—	—	2.020
Z.104	—	—	—	4.040
Z.751	—	—	—	2.010
Z.404	—	—	—	4.670
Z.481	—	—	—	6.050
Z.54	—	—	—	4.660

Woensdag 25 januari

Z.240	5	150	50	34.380
Z.30	6	250	70	37.300
Z.733	5	400	50	41.850
Z.523	7	300	60	33.320
Z.24	6	400	40	31.270
Z.454	5	250	60	30.070
Z.480	6	300	70	36.060
Z.512	5	200	45	32.440
Z.60	5	200	45	25.840
Z.515	4	190	40	23.490
Z.264	4	150	30	17.060
Z.475	—	—	—	7.120
Z.430	5	150	70	41.650
Z.445	6	200	70	42.450
Z.458	12	1400	90	100.960
Z.471	5	200	50	30.304
Z.52	—	—	—	8.260
Z.404	—	—	—	4.170
Z.47	—	—	—	8.940
Z.751	—	—	—	10.080
Z.450	—	—	—	5.530
Z.493	—	—	—	10.070
Z.862	—	—	—	7.130
Z.481	—	—	—	7.430
Z.54	—	—	—	4.170
Z.104	—	—	—	7.420

Donderdag 26 januari

Z.809	2	50	15	3.850
Z.465	2	40	10	4.550
O.56	2	50	15	6.430
Z.63	2	50	15	4.700
Z.725	2	40	15	8.010
Z.611	2	40	15	4.780
Z.485	2	40	15	7.460
Z.406	2	40	15	5.610
Z.817	2	20	6	5.980
Z.555	2	70	15	9.560
Z.478	2	50	15	8.140
Z.438	2	40	15	8.230
Z.525	2	50	15	9.040
Z.524	2	50	15	5.970
Z.22	2	70	25	11.140
Z.785	2	50	15	8.480
Z.466	1	25	8	3.550
Z.520	2	50	15	7.380
Z.467	3	100	30	13.110
Z.447	2	50	20	8.050
Z.538	2	50	40	11.540
Z.499	1	30	12	4.450
Z.553	1	30	10	5.790

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT — ZEEBRUGGE

Van 19 tot 25 januari

Grote tong — Grosse sole	38-45	48-52	43-47	41-46
Bloktong — Sole moyenne	47-50	44-48	43-47	43-47
Fruittong — Sole 3/4	51-53	47-51	46-52	41-49
Schone kleine tong — Petite sole	47-52	49-52	48-52	48-52
Kleine tong — Toute petite sole	38-41	47-51	47-50	47-51
Grote tarbot — Turbot gros	41-48	49-52	47-52	49-52
Middelm tarbot — Turbot moyen	37-42	42-44	39-45	45-47
Varia — Divers	32	23-27	27-32	27-32
Griet — Barbue	26-31	23-27	27-32	27-32
Pieterman — Grande vive	...	...-...	...-...	...-...
Grote pladijs — Grosse plie	5-6	5-6	5-6	5-6
Middelm. pladijs — Plie moyenne	6-7	5-7	5-7	5-6
Kleine pladijs — Petite plie	3-5	4-7	5-7	5-7
Deelvis — Portion	...	4-5	4-5	4-5
Kabeljauw — Cabillaud	20-21	17-19	16-19	16-19
Gul — Petit cabillaud	8-18	7-17	7-17	5-16
Keilrog — Raie radiée	11-15	10-13	...-...	...-...
Rog — Raie	7-10	11-13	10-13	10-13
Tilten	6-7	7-9	7-9	6-9
Scherpstaarten	4-6	6-8	6-8	7-8
Halve man	...	5-7	6-7	6-7
Grote wijting — Gros merlan	6-8	3-8	3-8	3-8
Kleine wijting — Petit merlan	3-4	...-...	...-...	...-...
Bot — Flet	2	1	1	...-...
Schar — Limande	12-14	7-9	7-9	8-10
Zeehaai — Aiguillat	9-10	10-12	10-12	13
Zeehond — Chien de mer	8-9	10-12	10-12	13
Robaard — Grondin rouge	6-14	...-...	...-...	...-...
Knorhaan — Grondin	6-9	...-...	...-...	...-...

SPROTAANVOER ZEEBRUGGE

DONDERDAG, 19 JANUARI 1961			
Z.475-802	925	6.30	5.850
Z.404-54	1.300	5.10	6.760
VRIJDAG, 20 JANUARI 1961			
Z.481-104	1.750	5.00	8.750
Z.475-802	878	5.40	4.730
Z.751-493	1.950	6.30	11.400
ZATERDAG, 21 JANUARI 1961			
Z.475-802	930	5.70	5.300
Z.751-493	1.350	5.90	7.960
Z.104-481	1.300	6.20	8.060
Z.54-404	1.680	6.50	10.920
MAANDAG, 23 JANUARI 1961			
Z.493-751	450	6.50	2.920
DINSDAG, 24 JANUARI 1961			
Z.481-104	950	6.30	5.980
Z.404-54	700	6.70	4.690
WOENSDAG, 25 JANUARI 1961			
Z.475-802	1.175	6.40	7.520
Z.54-404	750	6.90	5.170
Z.751-493	1.450	7.00	10.150
Z.491-104	1.200	7.10	9.230

NIEUWPOORT

18-1-'61	243	6.50	1.591
21-1-'61	50	5.50	275

REDERS, LEEST UW VAKBLAD !

Van de NEDERLANDSE Visserijgolf"

FELLE KRITIEK VAN ZEEUWSE VISSERS

HAVEN COLIJNSPLAAT NIET VEILIG, «RIJK MOET VOOR BROKKEN INSTAAN»

DE VISSERS VAN Arnemuiden en Veere hebben afgelopen zaterdag op een spoedvergadering in het Verenigingsgebouw van Arnemuiden felle kritiek uitgeoefend op de nieuwe en door Rijkswaterstaat ontworpen haven van Colijnsplaat. « Deze haven is thans niet aanvaardbaar als veilige haven. Wanneer we deze haven over enkele weken moeten gaan gebruiken en er geen veranderingen worden aangebracht, zal het Rijk ons genoegdoening moeten geven en voor de brokken instaan », aldus de vervolgen vissers.

Eind april kan de afsluiting van het Veerse Gat worden verwacht. Twee maanden voor deze afsluitingsdatum zal er al geen scheepvaart meer mogelijk zijn van en naar de Zandkreek. Een brief van Ged. Staten van Zeeland, waarin de snelle sluiting van het Veerse Gat werd meegedeeld, was de aanleiding voor de vergadering in Arnemuiden. Ook ongerustheid over de eventuële schade-uitkeringen aan de garnalenvissers, die door het Drie-Eilanden - en Deltaplan worden getroffen, dreef de vissers naar deze bijeenkomst...

De vergadering was georganiseerd door « Zevibel » en « D.E.L. », de beide Zeeuwse vissersorganisaties. Burgemeester Lockefeer van Hulst leidde de vergadering en leverde felle kritiek op Den Haag. De Deltaplannen zijn haarfijn uitgewerkt, zei hij ondermeer. « Maar met met de daaruit voortvloeiende schaderegeling is men zeer grof te werk gegaan. De vissers-organisaties kunnen zich daarmee niet verenigen ».

Besprekingen tussen minister Zevibel en D.E.L. zijn op niets uitgelopen. De vissers verweten Rijkswaterstaat, dat de plannen voor de nieuwe haven Colijnsplaat niet zijn uitgevoerd volgens de schetsen, die hen destijds zijn getoond. De kennismaking met de nieuwe haven is een bittere teleurstelling geworden.

In de haven kan niet veilig worden gemeerd, omdat de meerpalen verkeerd zijn geplaatst. Ze staan te ver van elkaar af. De haven heeft geen strekdam voor het breken van de stroom. Bij normaal weer staat er een golfslag van een halve meter.

Zo somden de vissers meer gevaarlijke nadelen van de nieuwe haven op. Zij droegen hun bestuur op om met Ir Maris, directeur-generaal van Rijkswaterstaat te gaan praten over een verbetering van de haven. Het is lang niet zeker, dat zij van de haven gebruik zullen maken. Zij zijn vrij in het kiezen van een aanvoerhaven. Twintig schepen zijn reeds van hun vloot naar Scheveningen en IJmuiden vertrokken en beoefenen nu vanuit deze havens de visserij....

SCHADERAPPORT

Het E.T.I. heeft inmiddels een rapport gepubliceerd over de schade, die de garnaalvisserij te Arnemuiden en Veere zal ondervinden als gevolg van de Deltawerken. Het E.T.I. komt tot de konklusie dat er voor de vissers een onhoudbare situatie zal ontstaan.

Zij missen de financiële middelen om de kosten verbonden aan de overschakeling op de visserij te Colijnsplaat voorlopig voor eigen rekening te nemen, aldus het rapport.

Financiering van de vernieuwing en verbetering van de vloot is nodig als kompensatie in de vorm van een kredietregeling met aanvaardbare faciliteiten. Verder noemt het E.F.I. nog als kompensatiemaatregelen:

— vrijstelling van het betalen van mijnrechten in de nieuwe vismijn;
— uitkeringen voor vissers tussen 55 en 65 jaar, die het bedrijf staken;
— gratis omscholing van jongeren voor de visserij (onder gewijzigde omstandigheden met financiële tegemoetkomingen) ;
— verhuisonkostenvergoeding voor de vissers;
— reiskostenvergoeding voor de vissers zolang er nog geen huisvesting bij de nieuwe haven mogelijk is Ook verhuiskosten wenst het E.T.I. geregeld te zien...

SCHEVENINGERS EN URK

In zijn ingezonden stuk, dat vorige week in het Visserijblad geplaatst werd, noemt dhr A. Kramer de in het artikel over de gevolgen van de komst van de hektreilers in Nederland gemaakte opmerkingen over het « overstappen van Scheveningers op de Urker kottervloot » onjuist. In het artikel werd echter niet gesteld, dat er reeds overgelopen drijfnetvissers op de Urker kottervloot aanwezig zijn.

Onze speciale korespondent signaleerde in feite alleen het ook reeds op de Urkervloot bestaande tekort aan vissers en het leuren in Scheveningen met huizen voor vissers, die bereid zijn om dit tekort op te heffen. De belangrijkste man van de visserijorganisaties in Urk heeft voor deze vissers huizen in Urk in het vooruitzicht gesteld.

ADRIE DE BOON HEKELT TOESTAND OP SCHEPEN VAN DE DRIJFNETVLOOT

OP C.V.K.-KONGRES TE UTRECHT

Op het kongres van de Centrale van Zeevarenden ter koopvaardij en visserij in Utrecht heeft Adrie de Boon, sekretaris van de C.V.K. de arbeidsomstandigheden op de Nederlandse drijfnetvloot fel gehekeld. «Men propageert: Eet meer vis, maar als het zo doorgaat zal de tijd niet ver meer zijn, dat wij moeten adviseren: «Eet geen vis, want daar kleeft bloed aan», zei de strijdvaardige C.V.K.-bestuurder bitter.

Het overgrote deel van de drijfnetloggers dateert uit de periode 1986-1904, zei dhr De Boon. Sommige schepen hebben zelfs de «aanvallige leeftijd» van zeventig bereikt. De akkomodatie op deze schepen is erbarmelijk slecht. Zij missen de meest elementaire voorzieningen, zoals bv. een W.C. Er is niet voldoende zoetwater aan boord voor de vissers om zich te wassen.

UITVAARTVERBOD?

«Er zal moeten worden gestreefd naar een uitvaartverbod voor schepen, die niet voldoen aan minimale bepalingen», aldus dhr De Boon. «De reders hebben een mentaliteit, die alles bij het oude wil laten. Onze vissers zijn echter te duur om zich op deze wijze te laten exploiteren. Dit is een stuk erbarmelijk beleid in de visserij, dat hoog nodig moet worden uitgesneden».

Ook de zeer lange arbeidsdag aan boord had de aandacht van dhr De Boon. Hij herhaalde ook zijn bezwaar tegen de te kleine bemaningen voor de nieuwe schepen, zoals de hektreilers. «De bemanningen zijn eigenlijk 24 uur per dag in touw».

Hij weet dit aan het beloningssysteem. Voor de bemanning wordt kollektief een percentage vastgesteld. Hoe minder mensen aan boord zijn, hoe hoger wordt het individuele loon. Dit maakt het varen met kleine bemanningen ook voor de vissers aanlokkelijk.

TRAWLER KW.135 RAMT DEENSE KOTTER

Op 54 graden Noorderbreedte in de Noordzee heeft de Katwijkse trawler KW.135 Emma Wilhelmina de Deense kotter «Grethe Thygesen» overvaren. Ongeveer acht uur na de aanvaring is de Deense kotter gezonken.

De 44 ton metende houten kotter werd door de KW.135, die woensdagavond uit IJmuiden naar de visgronden was vertrokken, geramd 's morgens om kwart over vier in hevig weer, bij windkracht 4 tot 5. Aan boord bevonden zich vier man, die later door de KW 135 zijn opgepikt en zijn overgegeven aan de Esbjerg 740, die het viertal terugbracht naar Denemarken. De Katwijkse trawler heeft de reis veel schade opgelopen.

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN EN BUITENLANDSE HANDEL

Verdrag nopens de oprichting van een Intergouvernementale Maritieme Konsultatieve Organisatie, en bijlagen, ondertekend op 6 maart 1948, te Genève. — Aanneming door IJsland.

Uit een bericht medegedeeld door het Judidisch Departement van de Organisatie der Verenigde Naties blijkt dat de IJslandse Regering 8 november 1960 haar oorkonde ter bekrachtiging van deze internationale akte heeft neergelegd. Haar oorkonde bevat het voorbehoud en de verklaring die hierna volgen :

» ...IJsland behoudt zich het
» recht voor zijn bekrachtiging in
» te trekken indien er later wordt
» beslist de bevoegdheid van de
» I.M.C.O. uit te breiden tot vraag-
» stukken van zuiver financiële of
» kommerciële aard».

» ...IJsland heeft groot belang
» aan de werkelijke geldigheid van
» artikel 59, betreffende de uittre-
» ding».

MARKTOVERZICHT SCHEVENINGEN

Het jaar 1961 is voor de grote Scheveningse motortreilers niet best begonnen. Om de noord zijn de vangsten schraal. Bovendien vallen ook de prijzen tegen. De afgelopen week moesten de reders en vissers tevreden zijn met besommingen van f.10.000 tot f.13.000 per treiler voor reizen van veertien dagen.

Voor een aantal reders is de slechte visserij om de noord aanleiding geweest om over te schakelen op de visserij in de Duitse Bocht. Hier boeken de schepen aardige suksesjes met de tongen- en scholvisserij. Weekbesommingen van f.9000 leveren deze visserij op.

Voor schipper H. de Mos is het jaar wel heel slecht begonnen. Hij werd in de Ierse territoriale wateren opgebracht. Hij moest f.30.000 storten, voordat hij met zijn schip en haringvangst Dunmore in Ierland mocht verlaten. Het kostbaar treilnet werd door de Ieren voorlopig in beslag genomen.

MARKT IJMUIDEN

Er zijn vorige week woensdag tot en met deze woensdag te IJmuiden zo'n 31.500 kisten vis aangevoerd. De meeste trawlers uit de Noordelijke Noordzee kwamen met schrale vangsten aan de markt, zodat de besommingen ondanks 'n middelmatige tot goede prijs voor de vis aan de lage kant waren. Bij de aanvoer waren van de kustvloot 4.000 kisten tong en een 7.800 schol. De trawlers zorgden voor 7.800 kisten haring, 2 200 makreel, 1.200 schelvis, 1900 wijting, 1800 kabeljauw en gul en 2.200 koolvis. De schol en tongaanvoer was dus groot: Engeland kocht grove en middelschol voor de goede prijs van f 45 tot f 25 per kist, de zuidelijke landen de tong voor f 4 tot f 2.20 per kg.

Van de verse vis was de koolvis gevraagd, omdat Duitsland deze goed kon gebruiken voor prijzen tussen f 38 en f 20 naar kwaliteit en soort per kist. Er was weinig schelvis en dus werd er door de Belgische handel flink voor betaald: grove soort f 65 tot f 40. Het binnenland kocht de middel en kleine soort voor f 60 tot f 30 naar soort en kwaliteit. De prijs liep in het midden van deze week op : f 70 tot f 50 voor alle soorten. Kabeljauw maakte toen ook meer dan vorige week: een stijging van f 75 f 30 naar f 112 en f 45. Wijting bracht deze week ook veel geld op: woensdag f 44 tot f 40, terwijl vorige week f 24 tot f 8 werd gemaakt.

De haring die uit de Noordelijke Noordzee kwam, was nog niet van al te beste kwaliteit en daarom liep de prijs van f 22 tot f 14 per kist. Makreel maakte van f 35 tot f 10 per kist, eveneens naar kwaliteit en soort.

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

Donderdag: 3400 kisten vis, waarbij 225 tong, 500 schol, 950 haring, 300 makreel, 375 schelvis, 250 wijting, 200 kabeljauw en gul en 350 koolvis.

Besommingen: IJM.10 13.400, IJM. 26 13.500.

Vrijdag: 4.200 kisten vis, waarbij 550 tong, 950 schol, 1400 haring, 125 makreel, 225 schelvis, 275 wijting, 175 kabeljauw en gul en 300 koolvis.

Besommingen: IJM.33 12.200, KW. 93, KW. 24, KW.90, KW.34 alle besommingen rond de f 11.000, terwijl de KW.52 f 13.100 maakte.

Zaterdag: 6.650 kisten vis, waarbij 1150 tong, 2350 schol, 625 haring, 275 makreel, 225 schelvis, 600 wijting, 70 0kabeljauw en gul en

Besommingen: IM.57 12.100, KW. 300 koolvis.
74, 12.300, KW.73 12 500,KW 131: 12.800.

Maandag: 9.500 kisten vis, waarbij 1 350 tong, 2.900 schol, 3.100 haring, 375 makreel, 225 schelvis, 425 wijting, 375 kabeljauw en gul en 475 koolvis.

Besommingen: IJM.18 11.000 KW 99 17.300, KW.95 13.400.

Dinsdag: 4.250 kisten vis, waarbij 475 tong, 875 schol, 1.350 haring, 750 makreel, 75 schelvis, 150 wijting 200 kabeljauw en gul en 275 koolvis.

Besommingen: RO.27 10.500, KW. 42 14.900, KW.85 11.400, KW.141 : 11.900, KW. 11.000.

Woensdag : 3.250 kisten vis, waarbij 100 tong, 250 schol, 325 haring, 425 makreel, 100 schelvis, 200 wijting, 125 kabeljauw en gul en 475 kisten koolvis.

Besommingen: IJM.97 19.200, IJM 154 11.500, SCH.171 16.200, SCH.261 16.200.

Brief uit Yerseke

BRIEFUIT YERSEKE nr 828

AUSTRALIE EN CONGO

Namen van landen en streken die duizenden kilometers van ons zijn verwijderd. Toch willen we beide landen in ons briefje van vandaag vermelden.

Daar hebben we we eerst Australie. In ons strekblad verscheen een artikel met als titel : « Zeeuw bouwde een bloeiend oesterbedrijf in Autralie ». Nader aangeduid is het Johannes Padmos, zoon van Johannes Padmos, kleinzoon van Johannes Padmos met als overgrootvader nogeen Johannes Padmos. Hij was tot voor enige jaren een gewone Yersekse jongen, werkzaam in het mossel- en oesterbedrijf, begonnen door zijn grootvader en voortgezet door zijn vader. Waarom en om welke reden Padmos junior ongeveer 10 jaar geleden naar het verre Australie trok ? We weten het niet, maar hij ging en kwam nu na 10 jaar terug op Yerseke.

Ik meen (van Julius Cesar) werd gezegd : « Hij kwam zag en overwon ». Van Padmos zouden we moeten zeggen : « Hij kwam, zag en wist hoe 't moest». Want de naam en het geslacht Padmos is er borg voor dat hij bereid was niet alleen te beginnen maar ook om flink aan te pakken, ja te werken als een paard. Met als gevolg dat hij nu na 10 jaar (een betrekkelijk korte tijd) met zijn compagnon (eveneens een Yersekse jongen) eigenaar en uitbater is van een bloeiend oesterbedrijf, dat zich te Saltisch aan de baai van de Stille Zuidzee bevindt. Naar de heer Padmos meedeelde gaat de kweek van oesters heel anders dan in Zeeland, maar de afzet is gemakkelijker dan hier, want in Australie is er nog steeds een groot tekort aan oesters. De oesters daar zijn niet van smaak, noch van vorm als de Zeeuwse. Ze zijn zoeter van smaak en aldaar zeer gewenst. We hadden nog niet het genoegen dhr Padmos te spreken. Evenmin kennen we zijn toekomstplannen. Wel hopen en verwachten we dat hij, wat hij ook zal ondernemen, zijn ontembare werklust hem zal bijblijven en wensen hem dien overeenkomstig veel sukses.

En nu Congo :

Plaats van 't gesprek : Poissonnerie Hollandaise. — Mijnheer, hebt U dinsdags reeds verse mosselen hier te koop ?

— Jawel mijnheer, dan zijn reeds twee zendingen aangekomen, want door een goede dienstregeling van onze leverancier komen reeds de maandagvoormiddag mossels aan die van zondag op maandag worden gevist.

— Kan ik mossels schoongemaakt en in plastiek verpakt hier de dinsdagmorgen gekocht, goed houden tot woensdag ?

— Ja zeker man, waarom niet ?

In orde zij de bestelder tot de handelaar, ik kom dinsdagvoormiddag om schoongemaakte mossels om ze dan woensdag aan mijn vrienden in Congo te geven.

Dus mossels hier maandagnamiddag gevist, worden woensdag in Congo gegeten. Tellen afstanden dan niet meer ?

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

	19-1-1961	20-1-1961	21-1-1961	23-1-1961	24-1-1961	25-1-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	4,30- 3,80	4,— 3,70	4,— 3,60	4,10- 3,60	3,80- 3,40	3,90- 3,70
3/4 tongen — 3/4 sole	3,80- 3.60	3,80- 3,50	3,60- 3,—	3,40- 3,10	3,40- 3,—	3,50- 3,20
Bloktongen — Sole moyenne	3,50- 3,30	3,50- 3,20	3,50- 3,—	3,30- 2,80	3,— 2,60	2,80- 2,60
Voor-kleine — Petite	3,80- 3,60	4,— 3,40	3,40- 3,—	3,60- 3,10	3,60- 3,10	3,50- 3,40
Kleine — Toute petite	2,70- 2,60	2,70- 2,30	3,50- 3,10	2,70- 2,20	2,70- 2,40	2,80- 2,60
Tarbot groot — Turbot, gros	3.70- 3,50	4,— 3,40	4,— 3,50	2,70- 2,20	2,70- 2,40	2,80- 2,60
Middel — Moyenne	.....	**90,—**	**176,—68,—**	4.— 3,50	3,90- 3,40	.....
Kleine — Petite	.....	**90,—70,—**	**72,—70,—**	**145,—75,—**	.....	.....
Griet — Barbue	———	———	———	**100,—75,—**	**115,—70,—**	.....
Middel — Moyen	———	———	———	———	———	———
Kleine — Petit	———	———	———	———	———	———
Schol — Plie	**30,—26,—**	**34,—26,—**	**30,—26,—**	———	———	———
Grote iek — Grosse	**32,—26,—**	**37,—32,—**	**36,—26,—**	**30,—25,—**	**28,—25,—**	**30,—28,—**
Kleine iek — Petite	**40,—32,—**	**44,—40,—**	**42,—34,—**	**35,—26,—**	**32,—26,—**	**29,—26,—**
Iek 3e slag — 3e sorte	**40,—32,—**	**44,—40,—**	**42,—34,—**	**42,—30,—**	**38,—30,—**	**44,—38,—**
Platjes — Toute petite	**36,—34,—**	**40,—37,—**	**40,—34,—**	**38,—28,—**	**36,—34,—**	**32,—27,—**
Schelvis grote — Aiglefin, gros	**30,—24,—**	**34,—18,—**	**32,—12,—**	**37,—11,—**	**30,—12,—**	**25,—17,—**
Middel — Moyen	**64,—52,—**	**56,—51,—**	**48,—46,—**	**51,—42,—**	.....	**60,—58,—**
Kleine — Petit	**66,—52,—**	**60,—48,—**	**48,—40,—**	**56,—40,—**	**65,—62,—**	**70,—60,—**
Heek grote — Merlu, gros	**65,—28,—**	**58,—18,—**	**56,—28,—**	**52,—25,—**	**68,—38,—**	**70,—56,—**
Middel — Moyen	———	———	———	———	———	———
Kleine — Petit	———	———	———	———	———	———
Rog — Raie	.....	**25,—**	**20,—**	**25,—24,—**	.....	.....
Rode poon — Perlon	———	———	———	———	———	———
Grauwe poon — Grondin	———	———	———	———	———	———
Kabeljauw — Cabillaud	.....	**28,—26,—**	**27,— 8,—**	**32,—18,—**	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	**106,—30,—**	**75,—38,—**	**82,—36,—**	**100,—40,—**	**102,—50,—**	**112,—45,—**
Hozemondhamme — Baudroie	**38,—18,—**	**38,—15,—**	**36,—15,—**	**40,—16,—**	**50,—24,—**	**48,—28,—**
Wijting — Merlan	.....	**112,—**	.....	**130,—115,—**	.....	.....
Schar — Limande	**19,—17,—**	**21,—16,—**	**24,— 8,—**	**34,—11,—**	**36,—24,—**	**43,—41,—**
Steenschol — Sole limande	.....	**36,—13,—**	**20,—13,—**	**36,—16,—**	**32,—13,—**	.....
Zeehaai — Aiguillat	———	———	———	———	———	———
Hondshaai — Rousette	.....	**27,—24,—**	**27,—22,—**	**34,—24,—**	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	———	———	———	———	———	———
Makreel — Maquereau	———	———	———	———	———	———
Horsmakreel — Saurel	**18,—16,—**	**30,— 9,—**	**30,— 8,—**	**35,—11,—**	**35,—10,—**	**35,—12,—**
Rode knorhaan	———	———	———	———	———	———
Keilrog — Raie radiée	———	———	———	———	———	———
Zeekreeft — Langoustine	———	———	———	———	———	———
Schaat - - Flotte	———	———	———	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	———	———	———	.....	.....	.....
Lom — Brosme	———	———	———	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	———	———	———	.....	.....	.....
Leng — Lingue	———	———	———	———	———	———
Schartong — Cardine	**30,—26,—**	**26,—24,—**	**26,—16,—**	**30,—26,—**	**45,—42,—**	.....
Volle haring — Hareng	———	———	———	**43,—**	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	———	———	———	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	**22,—14,—**	**20,—12,—**	**20,—12,—**	**21,—13,—**	**25,—15,—**	**22,—14,—**
Steenholk — Tacaud	———	———	———	———	———	———
Heilbot — Flétan	———	———	———	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	3,60- 2,70	3,70- 2,10	4,10- 2,30	4,10- 3,60	.....
Steur — Esturgeon	**38,—15,—**	**38,—17,—**	**38,—14,—**	**38,—20,—**	**38,—25,—**	**38,—30,—**
Zeewolf — Loup de Mer	———	———	———	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	———	———	———	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	**36,—**	**36,—30,—**	**37,—31,—**	**35,—**	.....	.....
	———	———	———	.....	.....	.....

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

(vervolg van vorige week)

1/3 Blgische kust
Station «Oostende-Radio»

B.a.Z. 1/3-1960 vervalt.

Frequenties, roepseinen, uitzendingen en luisterdienst.

A. Radiotelegrafie. (A1 en A2).

1. Frequenties :

a. voor aankondiging : 500 kHz (golflengte : 600 m).

b. voor uitzending (werkgolf) : 435 kHz (golflengte : 690 m).

2. Luisterdienst : bestendig op 500 kHz.

3. Draagwijdte : ca 600 zeemijl.

4. Roepsein : OST.

B. Radiotelefonie. (A3).

a. voor aankondiging : 2182 kHz (golflengte 137,5 m) en 2484 kHz (golflengte 120). (*).

b. voor uitzending (werkgolf) : 2761 kHz (golflengte 108m). (*).

2. Luisterdiensten : bestendig op 2182 kHz en 2484 kHz.

3. Draagwijdte : ca 300 zeemijl.

4. Roepsein : OSU.

*() De frequenties 2484 kHz en 2761 kHz (A3) kunnen ook in A1 gebruikt worden.

C. Uitzending van dringende berichten voor de Scheepvaart :

1. Radiotelegrafie (in het Engels)

a. voor aankondiging : 500 kHz.

b. voor uitzending : 435 kHz.

c. uren :

— na het einde van de eerstvolgende stilteperiode.

— eventueel op het einde van de eerstvolgende stilteperiode vallend in de diensturen van schepen H.8 (8 uren dienst verzekerd door één telegrafist),

— verder op de vastgestelde uren 0918, 1718 en 2118 GMT.

2. Radiotelefonie.

a. voor aankondiging : 2182 kHz in het Engels en 2484 kHz in het Nederlands.

b. voor uitzending : 2761 kHz in de twee talen.

c. uren :

— na het einde van de eerstvolgende stilteperiode.

— eventueel op het einde van de eerstvolgende stilteperiode vallend in de diensturen van schepen H.8 (8 uren dienst verzekerd door één telegrafist)..

— verder op de vastgestelde uren 0103, 0803, 1303, 1603 en 2103 GMT.

N.B.1. «Zeer belangrijke berichten».

De «Zeer belangrijke berichten» zullen als volgt uitgezonden worden, steeds voorafgegaan door het veiligheidssein :

— TERSTOND op de noodfrequenties 500 kHz en 2182 kHz, in het Engels en eveneens op de frequentie 2761 kHz in het Nederlands, na voorafgaande aanmelding op de frequentie 2484 kHz in de zelfde taal.

— op het einde van de eerstvolgende stilteperiode.

— op het einde van de eerstvolgende stilteperiode vallend in de diensturen van schepen H.8, indien het bericht gedurende die uren niet werd uitgezonden.

— vervolgens op de vastgestelde uren zoals hierboven vermeld voor radiotelegrafie en radiotelefonie.

N.B.2. Ter inlichting :

De stilteperioden zijn als volgt bepaald :

a. Radiotelegrafie :

ieder half uur gedurende 3 minuten, beginnende op ...u15 en ...u45;

b. Radiotelefonie :

ieder half uur gedurende 3 minuten, beginnende op ...u00, en ...u30.

(Med. Loodswezen, Oostende)

1/4 Weerberichten en aankondigingen van stormweder en harde winden

B.a.Z. 1/4-1960 vervalt.

A. Algemeenheden.

1. Ten behoeve van de scheepvaart langs de Belgische kust worden sedert 1 januari 1956 door het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België (afkorting : K.M.I.B) benevens de gebruikelijke weer- en stormberichten ook harde winden aangekondigd.

Al deze berichten hebben betrekking op de twee volgende maritieze zones :

a) Dover en Belgisch kustgebied.

Gebied begrensd in het Engels Kanaal door de denkbeeldige rechte gaande van Beachy Head tot aan de monding van de rivier Somme, enerzijds, en door de parallel van 51°25'N in de Noordzee, anderzijds.

b) Thames.

Zone begrepen tussen de parallellen van 51°25'N en 52°48'N in de Noordzee.

2. De kracht van de wind wordt uitgedrukt in eenheden van de schaal Beaufort.

3. De bekendmakingen per radio zullen geschieden door het kuststation Oostende-Radio in het Nederlands en in het Engels.

B. Weerberichten.

Uitzendingen door Oostende-Radio :

In telefonie : op 2761 kp/s, in het Engels en het Nederlands, na voorafgaande aankondiging op 2182 kp/s, in het Engels en 2484 kp/s in het Nederlands.

In telegrafie : op 435 kp/s, in het Engels, na voorafgaande aankondiging op 500 kp/s.

Op de vaste uren 0820 en 1820 MTG.

C. Stormberichten

1. De aankondiging geschiedt wanneer windkracht 8 of hoger verwacht wordt, doch niet meer dan 18 uur vóór de storm de desbetreffende zone zal bereiken.

2. Windveranderingen gedurende de storm worden bekendgemaakt in principe minstens 3 uur doch niet vroeger dan 6 uur van tevoren.

3. Bericht wordt eveneens gegeven wanneer het stormgevaar geweken is.

4. Uitzendingen over Oostende-Radio :

In de tekst van de radioberichten wordt de richting en de kracht van de wind, de betrokken zone, en de verwachte evolutie van storm zo mogelijk opgegeven.

De uitzendingen gesciheden in telefonie en in telegrafie op dezelfde frequenties als voor de weerberichten :

a) direct na ontvangst op het radiostation ;

b) op het einde van de eerstvolgende verplichte stilteperiode die voorkomt tijdens de openstellingsuren van scheepsstations met één telegrafist aan boord (Schepen H-8)

D. Waarschuwingen voor harde winden

1. De aankondiging geschiedt wanneer verwacht wordt dat de wind gedurende minstens 3 uur met kracht 6 of 7 zal waaien, maar niet vroeger dan 12 uur van tevoren.

2. Bericht wordt gegeven wanneer het gevaar voor harde winden geweken is.

3. Uitzendingen door Oostende-Radio.

De uitzendingen geschieden in teleofnie en in telegrafie op dezelfde frequenties en tijden vermeld in sub. litt. C. 4. a) en b) van de stormberichten hierboven.

E. Visuele seinen

Dag- en nachtseinen worden vertoond te :

Nieuwpoort, nabij en beW van het gebouw van het Loodswezen ; Oostende, op het Oosterhoofd nabij de getijseinmast.

Blankenberge, op de zeedijk even beW van de vuurtoren ;

Zeebrugge, boven op de toren van het gebouw van het Loodswezen.

Stormseinen :

1. Storm verwacht uit het NW kwadrant :

Over dag : een zwarte kegel met de punt naar omhoog ;

Des nachts : twee rode lichten boven elkaar.

2. Storm verwacht uit het SW kwadrant :

Over dag : een zwarte kegel met de punt naar omlaag ;

Des nachts : twee witte lichten boven elkaar.

3. Storm verwacht uit het NE kwadrant :

Over dag : twee zwarte kegels met de punten naar omhoog ;

Des nachts : een rood boven een wit licht.

4. Storm verwacht uit het SE kwadrant :

Over dag : twee zwarte kegels met de punten naar omlaag ;

Des nachts : een wit boven een rood licht.

Seinen voor harde wind :

Over dag : twee zwarte bollen boven elkaar ;

Des nachts : twee rode lichten naast elkaar.

De richting van de wind wordt niet opgegeven.

(Med. Loodswezen Oostende).

1/5 Bijzondere weerberichten voor de vissers uitgezonden door de Belgische Nationale Radio-Omroep

B.a.Z. 1/5-1960 vervalt.

Onder de benaming «Weerbericht voor de Zeevaart» worden door de zender BNRO weerberichten voor de vissers uitgezonden uitsluitend in het Nederlands.

Deze bijzondere uitzendingen, eveneens uitgaande van het KMIB hebben betrekking op de volgende zones :

1. Dover-Belgische kust ;
2. Thames ;
3. Humber ;
4. Wight en Portland.

De uitzendingen geschieden te 1130 MTG en na de nieuwsberichten van 0600, 0700, 1600, 1800 en 2100 MTG.

Frequentie : 926 kp/s.

De BNRO geeft geen speciale aankondigingen van stormweder en harde winden.

De vissers kunnen zich op het Waterschoutsambt te Oostende, een tabel aanschaffen, gevende de betekenissen van de termen gebruikt in de verschillende berichten. (Schaal Beaufort, Horizontaal zicht en Bewolking).

(Med. Loodswezen Oostende)

1/6 Noordzee — Belgischue kust
In span vissende treilers

B.a.Z. 1/6-1960 vervalt.

Op sprot- en haringvangst bezigen de Belgische vissers een kor gesleept door twee vaartuigen die op een afstand van 80 à 120 m van elkaar varen. Dit net wordt boven de zeebodem voortgetrokken op veranderlijke diepte.

Om de aandacht te trekken van schepen die zodanig naderen dat er gevaar bestaat voor aanvaring of beschadiging van het vistuig, zullen de aldus in span vissende vaartuigen, benevens de lichten en seinen voorgeschreve nin Regel 9, e) en f) van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee (ondenL 1948), de volgende bijkomende sienen mogen tonen :

a. over dag, aan de top van de fokkemast, het vlaggesein «D» van het Internationaal Seinboek ;

b. Des nachts laat elk der twee vaartuigen zijn zoeklicht op zulke wijze schijnen dat de lichtbundels elkaar kruisen vóór of achter en tussen beide vaartuigen in.

Om een naderend vaartuig dringend te verzoeken zijn koers te wijzigen mogen bovendien de zoeklichten snel horizontaal gezwaaid worden.

(Bestuur van het Zeewezen, Brussel).

1/7 Drijvende mijnen

B.a.Z. 1/7-1960 vervalt.

In het Zuidelijk gedeelte van de Noordzee worden soms nog drijvende mijnen gerapporteerd vooral na een periode van slecht weder.

Daar mijnen gevaar opleveren voor de scheepvaart en om tijdverlies en nutteloze onkosten aan de opsporingsvaartuigen te voorkomen, worden de zeevarenden verzocht in hun desbetreffende mededelingen, voor zover mogelijk de volgende bijzonderheden te verschaffen :

1. Positie va nhet voorwerp en asftand waarop het werd genaderd.

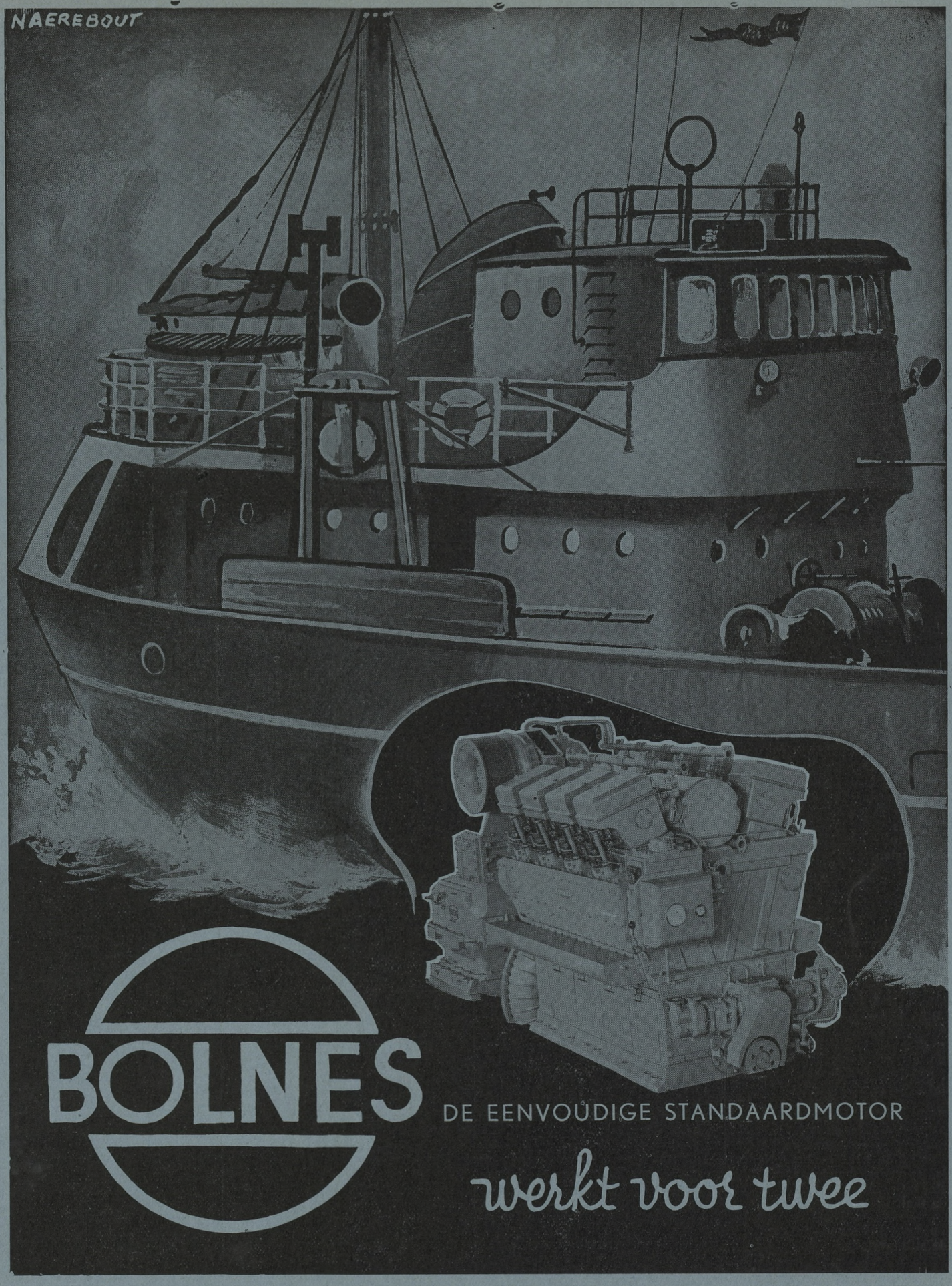
2. Grootte, vorm, kleur, staat van de verf en eventuele aangroei van zeegewassen en schelpdieren.

3. Aanwezigheid of niet van voelhorens of ringen.

4. Indien het voorwerp bepaald geidentificeerd werd of niet.

(Hydrografie Oostende)

(vervolg toekomende week)



Inlichtingen : N.V. MACHINEFABRIEK «BOLNES», Krimpen a.d. Lek. Tel. 341.
Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.
H. ZWART - Tel. 5459-5110
IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART
ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78