

HET

29e JAARGANG — nr 10

VRIJDAG 10 MAART 1961

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



« Hulde aan de Paola » de tweede prachtige schilderij van kunstschilder Louis Royon van Oostende welke van 18 tot 30 maart in de zaal « Portenart », Namenstraat te Brussel geexposeerd wordt.

VAKBLAD VOOR :

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

★ 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.

VERKOOP GARNAALVISSERS- VAARTUIG

wegens uitbreiding van bedrijf - Mercedes Benz 120 PK - uitgerust voor boomkorvisserij - nog steeds in de vaart - zeer rendabel. Z. wendend hand in Hand, Zeebrugge, Deroose. 2436V

★ 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 Voorz. bureel blad nr. 2348V.

REDERS, LEEST
UW VAKBLAD !

★ 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



FIRMA

R. Huysseune ZEEBRUGGE

Export Import
TELEFOON : Priv. 540.06

Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

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

2182V

SCHADE AAN DERDEN
EIGEN SCHADE AAN
ROMP EN MOTOR
BRANDSCHADE
OPSLEPING
TOTAAL 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

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

AUTOMATISCH ROERGANGTOESTEL

” MARTINET ”

DECCA-NAVIGATORS
voor schepen van
kleine tonnage

Maakt het mogelijk een juiste 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. Baelskai
NIEUWPOORT : 46, Kaai



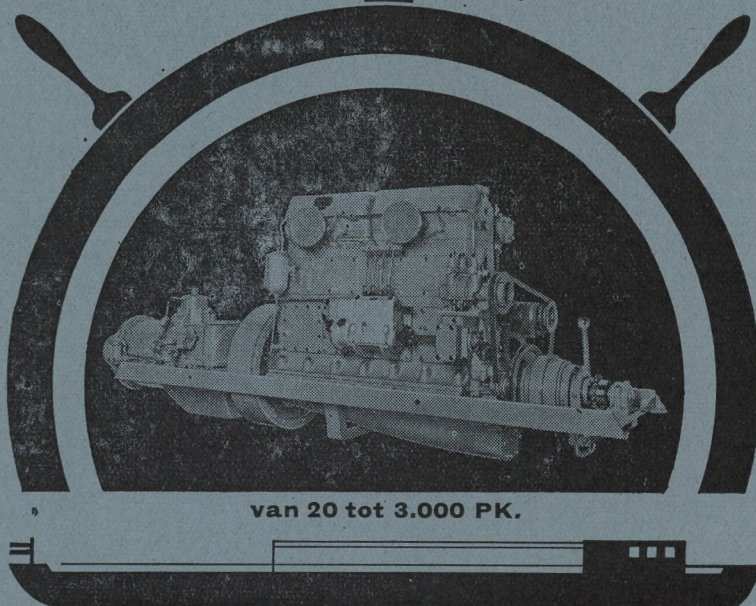
DIESEL



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.)

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

Britse IJslandse overeenkomst inzake

zeevisserijgrenzen

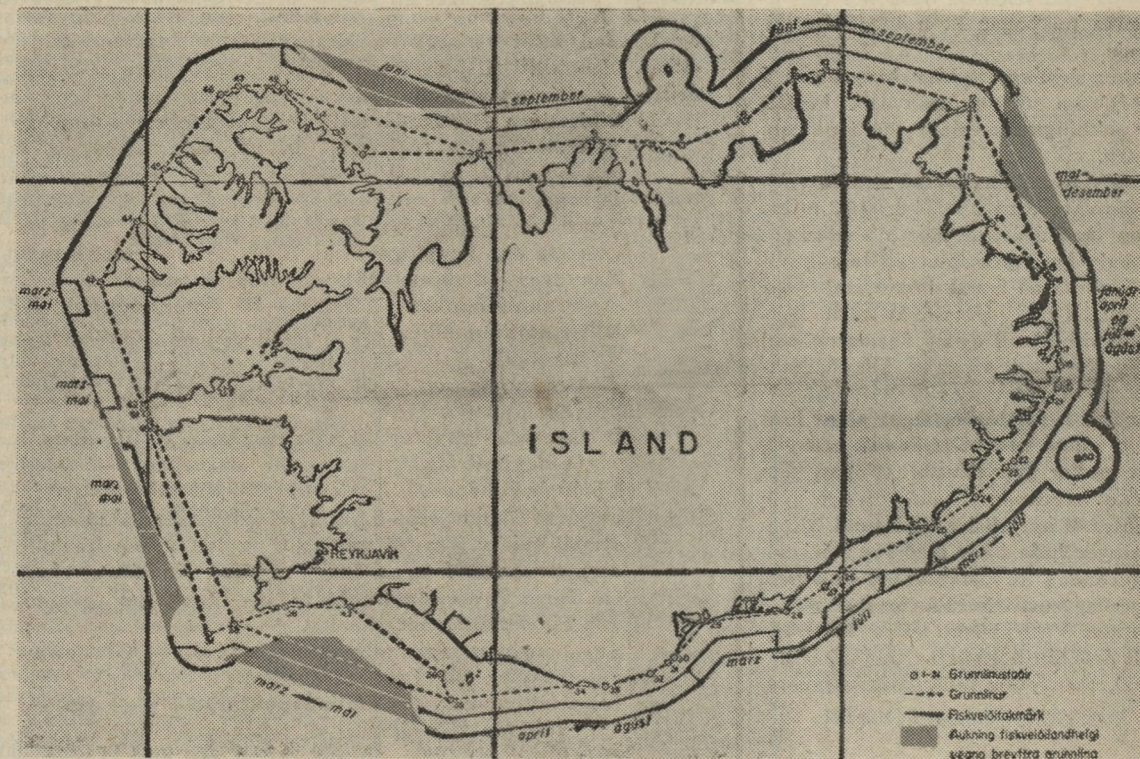
Het Brits-IJslands geschil inzake uitbreiding der zeevisserijgrenzen blijkt zijn eindstadium bereikt te hebben.

Er is inderdaad een overeenkomst bereikt, waarvan de voornaamste punten als volgt kunnen omschreven worden :

- Britse overheid moet zijn bezwaren tegen de 12-mijlenzone intrekken.
- De grenzen worden op 4 plaatsen uitgebreid en zijn vervat in de overeenkomst; 2 plaatsen in de omgeving van Reykjanes and Faxa Bay, een derde is Traflói (en een vierde de Z.O.-kust van Langanes).
- Gedurende 3 jaar zullen Britse trawlers gedurende zekere periodes in de zone begrepen tussen 12 en 6 mijl de visserij mogen beoefenen. De details in dit verband zijn in de overeenkomst vervat. De periodes variëren van de ene kust tot de andere. Bijgaande kaart toont aan welke tijden van het jaar zij gesloten of toegankelijk zijn.
- De IJslandse overheid verklaart dat zij haar streven naar uitbreiding der visserijgrenzen zal voortzetten. Elk toekomstig geschil dat hieruit mocht voortvloeien met Groot-Brittannië zal beslecht worden voor de wereldrechtbank van Den Haag. De IJslandse overheid neemt echter de verbintenis op zich 6 maand op voorhand elke verdere uitbreiding kenbaar te maken.

Tot daar de voornaamste elementen van deze overeenkomst, welke een punt zet achter een jarenlang geschil tussen Groot-Brittannië en IJsland, betreffende de uitbreiding van de IJslandse territoriale wateren.

In bepaalde Britse milieu's werden bezwaren geopperd voor wat de korte duur van de overgangperiode betreft en voornamelijk voor wat de strengheid van de beperkingen aangaat. Uiteindelijk werd toch ook in deze kringen de



verzekering gegeven dat het belang van een stabiliteit voor de toekomst de voorkeur verdient en verklaarden zij zich akkoord mede te helpen om een einde te stellen aan het geschil op basis van de overgemaakte voorstellen.

Dhr J.R. Cogley, ondervoorzitter van de Britse Trawler Vereniging heeft verklaard dat de Britse overheid een goede zaak heeft volbracht met te voorkomen dat IJsland verder zou gaan dan 12 mijl. De trawler-vereniging, zo voegde hij eraan toe, zal geen enkel voorrecht buiten de 12 mijlen dulden.

Enige ontevredenheid bestaat in Britse kringen omwille van het feit

dat de Britse-Noorse overeenkomst een overgangperiode voorziet van 10 jaar en dat de overgangperiode met IJsland slechts 3 jaar beloofd.

Bovendien is enkel 1/3 van de 6-12 mijlen zone open gedurende het ganse jaar en een aanzienlijk gedeelte van de oostkust voor het ganse jaar gesloten.

Men noemt de overeenkomst verre van overeenkomstig met de geest van de Konferentie te Genève in het voorjaar van 1960.

Wat ons nu, Belgische vissers, in gans deze aangelegenheid 't meest aanbelangt, is het feit dat één on-

zer voornaamste visgronden, nl. Selvogsbank, niet meer door onze vaartuigen zal kunnen bevestigd worden.

West-Duitsland onderhandelt met de Noorse overheid om eveneens op dezelfde voorrechten aanspraak te kunnen maken als Groot-Brittannië, vastgelegd in een Noors-Engelse overeenkomst.

De IJslandse visgronden gaan te loor, de Noorse wateren worden ontoegankelijk. Aan onze overheid nu de nodige stappen aan te wenden om te voorkomen dat aan de Belgische vaartuigen de meest renderende bronnen ontnomen worden.

BERICHTEN

uit het BUITENLAND

ISRAELITISCHE BESTELLING IN NOORWEGEN

Door een rederij uit Israël werd in Noorwegen een bestelling gedaan van een vissersvaartuig met een bruto-tonnage van 1.000 bruto-ton, die de naam « Ezgard » zal dragen. Deze nieuwe eenheid zal een jaarlijkse voortbrengst van 1.500 ton kunnen opleveren. Het vaartuig zal eveneens voorzien zijn van een diepvriesinstallatie. — B.

MOOIE KABELJAUWVOORUITZICHTEN IN GROENLAND

De Duitsers hebben een biologisch onderzoek ingesteld in de Zuidelijke sektor van de visgronden rondom Groenland. Als we deze studie mogen geloven dan is er voor de kabeljauwvangst een mooie toekomst weggelegd voor het volgende seizoen. De vangsten zullen hoofdzakelijk bestaan uit vissen van de klasse 1953. — B.

EEN VISSERSKLUB TE St JOHN (Newfoundland)

Onder de naam van « The International Fishermen Club » werd te St John op Newfoundland een ontspanningscentrum opgericht voor de bemanningen van de verschillende vaartuigen (van alle nationaliteiten) welke deel uitmaken van de kabeljauw en welke gemeerd zijn in de haven van Newfoundland. Deze club heeft tot doel de vissers rust en ontspanning te bezorgen. Hiervoor rekent het bestuur op giften in de aard van boeken, platen, tijdschriften, enz.... — B.

ZES ACHTERWAARTS VISSENDE VAARTUIGEN VOOR GHANA

De Ghanese regering heeft een bestelling van zes eenheden gedaan in Engeland die de visserij achterwaarts zullen bedrijven. Deze eenheden zullen een lengte van 41 meter hebben en voortgedreven worden door een Dieselmotor van 950 pk. Deze vaartuigen zullen hoogstwaarschijnlijk op de werven van « Seawork » gebouwd worden. — B.

RUSSISCHE FABRIKSCHEPEN

Het achste fabriekschip welke op rekening van de Sowjet-Unie op de scheepsbouwerven van Dantzig gebouwd werd is met de naam « Iwan Federow » gedoopt. Het vaartuig heeft een bruto-tonnage van 16.000 ton (zoals de Johannes Wares). Deze prachtige nieuwe eenheid zal weldra haar eerste reis ondernemen naar de waten van de Noordelijke Atlantische Oceaan.

De scheepsbouwerven van Amiraute te Leningrad hebben een fabriekschip krabbenvanger, de 12.000 ton metende « Andrei Zakharov » gelanceerd.

Op de scheepsbouwerven te Dantzig werd voor rekening van een rederij uit Sudiomport (Moskou) het fabriekschip « Mir » te water gelaten. Het vaartuig heeft een bruto-tonnage van 2.670 ton, met een motor van 2.400 pk. welke een snelheid van 12,5 knopen kan ontwikkelen. — B.

GROOT-BRITANNIE

— De commissie welke onder de leiding staat van dhr Alexander Fleek en die gedurende 3 jaar de uitbatingvoorwaarden van de zeevisserijindustrie in Groot-Brittannië onderzocht, heeft onlangs het verslag van de gedane onderzoekingen gepubliceerd.

De voornaamste aanbevelingen zijn de volgende :

- 1) de toelagen welke thans enkel aan de kustvissers en middenslag toegekend worden, en welke in 1963 zouden geschorst worden, mochten eveneens aan de diepzeevisserij toegekend worden. Anderzijds zouden deze toelagen nog voor een periode van 10 jaar moeten behouden blijven. Bovendien zouden deze toelagen een vast bedrag van de aankoopwaarde der vaartuigen moeten bedragen.
- 2) de White Fish Authority en de Herring Industrie Bound, zouden in één organisme moeten verenigd worden, met 2 komitees.
- 3) de grote trawlers zouden 3 gediplomeerde officieren in plaats van 2 moeten aan boord hebben. — De voortbrengst van ingevroren produkten heeft in 1960 een waarde bereikt van 46 miljoen Pond Sterling !

Hierna laten wij de waarden volgen van de ingevroren produkten in Groot-Brittannië in de laatste jaren :

1946 :	150.000 Ton
1953 :	3.500.000 Ton
1958 :	26.000.000 Ton
1959 :	36.000.000 Ton
1960 :	46.000.000 Ton

Het gewicht in 1960 bedroeg 110.000 Ton. De vis neemt ongeveer 30 % van deze hoeveelheden in verbruik in.

— Shipping World publiceerde onlangs een brochure waarin de lijst voorkwam van de vaartuigen welke in aanbouw waren. Voor Groot-Brittannië waren er op 1 jan. jl. 97 vaartuigen in konstruktie.

NIUWE VISSERIJGRENZEN VOOR GROENLAND

De uitbreiding van de visserijgrenzen voor Groenland tot 12 mijlen zal op gelijkmatige wijze als Noorwegen doorgevoerd worden. Denemarken wil in dit verband, zonder verdere onderhandelingen, dat aan deze landen welke traditioneel de Groenlandse visgronden bevesten, het recht zal toegekend worden om gedurende 10 jaar de zone tussen 6 en 12 mijl te bevissen.

DEENSE VISMEELINDUSTRIE VERZOCHT OM STAATSSTEUN

De Deense vismeelindustrie heeft bij het betrokken Ministerie om een Staatssteun verzocht. De concurrentie van andere landen welke van subsidies genieten, Noorwegen e.a., kan niet langer het hoofd geboden.

HOEVER STAAN WE NU MET HET TOEKENNEN VAN EEN SLOOPPREMIE AAN DE VISSERIJ ?

door DRIES CLAEYS, Volksvertegenwoordiger

Sedert meerdere jaren wordt door de betrokken visserijkringen gevraagd dat een slooppremie zou toegekend worden. Dergelijke premie zou absoluut vereist zijn om in een sneller tempo de noodzakelijke vernieuwing van de vissersvloot te verzekeren.

Waar wij einde 1959 de hoop hadden die slooppremie te zien opnemen in de begroting 1960 van het Ministerie van Landbouw, zijn wij hierin toch teleurgesteld. Alle pogingen welke wij hebben ondernomen, om een bedrag van 5 miljoen in de begroting op te nemen voor het toekennen van slooppremies, liepen schipbreuk. Uiteindelijk waren de Minister van Landbouw en ook de Eerste Minister van oordeel dat dit niets voor « Landbouw » was, gezien de bouw van schepen onder de bevoegdheid van Verkeerswezen valt.

De begroting 1960 van Verkeerswezen was toen echter reeds gestemd en dus waren onze kansen voor 1960 weer verkeken.

Toch hebben wij het daarbij niet gelaten. We zijn opnieuw en herhaaldelijk de zaak gaan bespreken met Minister Segers van Verkeerswezen. Deze verklaarde zich uitdrukkelijk gewonnen voor de zaak. Maar de moeilijkheid was : er nog een benoerlijke oplossing voor vinden. De oplossing is dan gevonden. De Regering heeft een bij-krediet gevraagd van 5 miljoen voor de begroting 1960 en dit werd door de Kamers toegestaan. Derhalve was de eerste grote stap gezet : er is een krediet voorzien.

De tweede stap is eveneens gezet : op de begroting van Verkeerswezen voor 1961 staat eveneens een post van 5 miljoen frank voorzien voor de toekenning van slooppremies aan vissersschepen.

Wij zijn gelukkig geweest Minister Segers te hebben mogen bedanken in naam van de visserij. Wij hebben dat persoonlijk gedaan van man tot man. Maar wij hebben dat ook gedaan omdat dit zijn betekenis heeft, in de vergadering van de Kamerkommissie van Verkeerswezen waar wij de begroting voor 1961 hebben behandeld.

HOE ZAL DAT NU

UITGEWERKT WORDEN ?

Een bedrag aan geld beschikbaar hebben is natuurlijk het voornaamste maar toch blijft het een vraag : hoe zal die premie toegekend worden en onder welke voorwaarden ?

Hiervoor heeft Minister Segers aan het Bestuur van het Zeewezen opdracht gegeven de nodige reglementaire basis vast te leggen met als grondregels de volgende vier punten :

- 1) Een slooppremie kan slechts toegekend worden aan vaartuigen die 30 jaar oud zijn, of die werkelijk niet meer renderend zijn. Het is inderdaad mogelijk dat een schip dat nog geen 30 jaar

oud is toch niet meer renderend kan zijn om een oorzaak die aan het schip zelf ligt. In dit geval zou een slooppremie kunnen toegestaan worden.

- 2) Het te slopen schip, moet in elk geval afgebroken worden en vervangen door een nieuw vaartuig. Wij zijn van oordeel dat het niet te bouwen schip zou moeten beantwoorden aan zekere vereisten en verhoudingen die een hoogste kans bieden van goed rendement. Ook de Minister is die mening toegedaan.
- 3) Het bedrag van de slooppremie zou vastgesteld worden op 5.000 F per B.R.T. van het te slopen vaartuig. Dit bedrag werd door de Bedrijfsraad van de Visserij terecht als een behoorlijk bedrag beschouwd en werd door Minister Segers aanvaard.
- 4) Een komitee zal belast worden met het onderzoek van de aanvragen en dhr Minister zal de beslissing treffen na het advies van dit komitee te hebben ingewonnen.

Er is opgeworpen geweest : moeten de vertegenwoordigers van de visserij niet in dit komitee opgenomen worden ?

Daar is vóór en tegen. Niettemin kan ik mij volledig akkoord verklaren met het feit dat dit komitee alleen uit ambtenaren zou bestaan. Ambtenaren die de betrokken departementen zouden vertegenwoordigen ; Evenwel zou het wenselijk zijn dat mensen uit de Visserij die het te behandelen geval goed kennen, gelegenheid gegeven wordt om op de vergadering van het komitee uitleg te verstrekken en hun mening te zeggen. Maar het advies moet dan onderling door de ambtenaren besproken worden.

- 5) Er is dan een laatste uitzicht : de vraag is gesteld of het schip niet een minimum aantal jaren moet gevaaren hebben voor rekening van een reder om die reder toegang te geven tot het genot van een mogelijke premie. Daarop heeft Minister Segers geantwoord dat hij dit als vanzelfsprekend beschouwde.

HET WOORD IS AAN HET BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN :

Het is nu reeds meerdere weken dat wij al deze kwesties welke hierboven vermeld zijn met Minister Segers hebben besproken.

Het Bestuur van het Zeewezen kreeg dus formeel opdracht een reglementering op te maken en voor te leggen. De Bedrijfsraad voor de Visserij had reeds een aantal punten voor die reglementering voorgesteld. Wij hopen dat het nu geen maanden meer aansleept vooraleer de visserij weten kan waar het met de toekenningsvoorwaarden van die premie aan toe is. De vernieuwing is te dringend opdat wij nog lang zouden talmen voor er aan te beginnen.

Dries Claeys

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

EVOLG

(vervolg)

TURKIJE

De voortbrengst van Turkije, welke grote schommelingen vertoont, schommelt tussen 100.000 en 130.000 Ton, een vijfde daarvan is zoetwatervis.

De visvangst wordt in hoofdzaak in de kustwateren beoefend.

De vloot kende een bestendige uitbreiding in de loop van de laatste jaren. Zij bestaat thans uit 1.245 motorboten en 4.500 zeil- en rismvaartuigen.

Het aantal vissers bedraagt thans ongeveer 25.000, waarvan 19.500 bestendigen. Sedert 1960 is het aantal vissers met 2.500 toegenomen.

Met betrekking tot hun loon dient een onderscheid gemaakt : a) deze welke tewerkgesteld zijn op de kleinere vaartuigen : de lonen zijn, relatief beschouwd, eerder laag.

b) deze welke tewerkgesteld zijn op de grotere vaartuigen : het gemiddeld loon blijkt voldoende.

Van de totale aanvoer wordt 30 à 40 t.h. bestemd voor de verwerkings-industrie, zegge dus ongeveer 40.000 T. Het grootste gedeelte daarvan wordt gezouten, gedroogd of gerookt voor inlands verbruik (27.000 T). 6.000 T wordt aangewend voor de fabricatie van vismeel en -olie. De konserveerijverheid slurpt slechts 1.000 à 2.000 T. per jaar op. Thans bestaan er in Turkije een zestigtal konserveerijverheden, waarvan slechts en 20-tal viskonserven bereiden. De voortbrengst van ingevroren vis heeft in 1953 een aanvang genomen. Momenteel zijn er 7 diepvriesinstellingen. De hoeveelheden welke daarvoor aangevoerd worden schommelen rond de 10.000 T. per jaar.

laag : 3,5 kg gemiddeld per hoofd, per jaar, alhoewel het verbruik ernstig toegenomen is, in vergelijking met voor 10 jaar. Hoofdoorzaak van het lage verbruik is de slecht verkoopsmethode in het binnenland, al te hoge prijzen in verhouding met de prijzen van de andere voedingswaren, de overvloed en verscheidenheid van groenten, fruit en landbouwprodukten, alsmede de lage levensstandaard.

In de grote havens geschiedt de verkoop per opbod, terwijl in de kleine havens de vis rechtstreeks door de vissers aan de verbruikers wordt verkocht.

Gezien het lage verbruik in Turkije, heeft de uitvoer een zeker belang. De hoeveelheden welke uitgevoerd werden, zijn aan schommelingen onderhevig en bedragen in de loop van de laatste jaren :

1940 :	25.000 T.
1951 :	3.000 T.
1954 :	6.700 T.
1956 :	24.000 T.
1957 :	19.600 T.
1958 :	9.000 T.

De uitvoer bestaat voornamelijk uit verse vis. De voornaamste afnemers zijn : Italië, Griekenland, Yoegoslavië en Roemenië. De ontwikkeling van de diepvriesrijverheid heeft de uitvoer van diepgevroren vis in de hand gewerkt daar praktisch de ganse produktie uitgevoerd wordt. Verder wordt eveneens, gezouten gedroogde en gerookte vis uitgevoerd. Uiteinde-

lijk is er eveneens een geringe uitvoer van viskonserven.

DOELSTELLINGEN VAN DE GEVOLGDE POLITIEK

kan in volgende punten weergegeven worden :

a) De visvangst in al zijn stadia, evenals de verwerking en verdeling van vis, reorganiseren met het doel de vangsten en de verkoop op te drijven.

b) Ontwikkelen en aanmoedigen van moderne vismethodes en van verkoop.

c) De visserij-industrie geholpen door technische voorlichting en marktstudie, verbetering van het distributiesysteem ; bescherming van de visgronden.

Teneinde deze doelstellingen te bewerkstelligen werden een aantal maatregelen in het leven geroepen die er toe strekken de technische voorlichting mogelijk te maken kredieten te verlenen door de modernisatie van de vloot.

BESLUITEN

De grote schommelingen in de voortbrengst buiten beschouwing gelaten, is er een tendenz van verhoogde aanvoer in de loop van de laatste jaren waar te nemen. Gezien het belang van de zeevisserij als bron van inkomen in de kustgebieden, alsmede omwille van de voedingswaarde van de vis, streeft de overheid naar een verhoogde aanvoer.

EINDE

INVOER VAN VISMEEL UIT PERU

Dat sommige landen zich meer en meer verzetten tegen de invoer van Peruviaans vismeel, is een feit.

In ministeriële middens schijnt bij ons de taxatie van de invoer van geen leien dakje te lopen en worden de uitvoeringsbesluiten geboycoteerd om zekere fabrikanten die de verkoopprijzen in handen houden, nog groter winsten te laten boeken in plaats van de boeren, die aan hen moeten bestellen.

Ondertussen is in Engeland een toelage en invoerrecht tot stand gekomen. In Noorwegen en Angola worden toelagen verleend, terwijl thans ook de Deense vismeel-industrie toelagen heeft gevraagd om zich te beschermen tegen deze ernstige dumping.

Bij het ter per gaan vernemen we dat ondertussen geen vergunningen meer gegeven worden voor de invoer van vismeel totdat het Kon. Besluit verschijnt waarbij een taks op de invoer geheven wordt.

Wij denken dat bij het verschijnen van dit artikel ook dit werkelijkheid zal geworden zijn, zodat de Belgische vismeelfabrieken hun prijzen voor visafval welke thans 0,10 F bedragen per kg, zullen herzien.

Motor van Amerikaans jachtvliegtuig opgehaald door N.710

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.718 Dorothea, met schipper Emiel Verstraete, die de visserij beoefende in het binnendiep op ca 14 mijlen N.O. van de thuishaven, kreeg bij het ophalen van de korre te kampen met een groot wrakstuk die in het vistuig verward zat. Weldra bleek dat het een vliegtuigmotor was, waaraan een groot gedeelte van de stuurhut en benzinetank verbonden waren. Het wrak had een lengte van 2,50 m en droeg duidelijke sporen van

het luchtgevecht, waardoor het in zee was gestort. Talrijke kogelopeningen waren merkbaar aan de benzinetank. Bij nader onderzoek van de motor bleek men te doen te hebben met een Amerikaans jachttoestel. De initialen U.S.A. waren nog zeer duidelijk leesbaar. Verder werden in het wrak, en vooral in de tank en motor verscheidene kogels gevonden, die laten vermoeden dat het door een kogelregen werd getroffen. Het vistuig van de N.718 werd beschadigd. — N.

SCHIKKINGEN VOOR DE VASTEN

Een herderlijk schrijven van Zijne Eminentie de Kardinaal Van Roey, zoals het in de kerken voorgelezen werd. Wanneer is het vastendag of kwatertemperdag of niet?

1) In ons land zijn de gelovigen verplicht te vasten op de vier volgende dagen: op Aswoensdag, op Goede Vrijdag, op 7 en 23 december; zij zijn verplicht vlees te derven op de vier vermelde vastendagen alsook op iedere vrijdag gedurende gans het jaar en op iedere woensdag gedurende de Vastentijd.

Dit jaar ontslaan de Bisschoppen van België het vleesderven op vrijdag 21 juli, Nationale Feestdag. — Eenieder blijft echter verplicht de algemene wet op de kristelijke versterving, die nooit wordt opgeheven, naar best vermogen te onderhouden.

De gelovigen die in staat zijn te vasten, worden ertoe aangezet zich vrijwillig dit offer op te leggen, op de woensdagen en de vrijdagen van de vastentijd.

— Wij verlenen vrijstelling van de wet op het vleesderven op de dagen van het jaar, uitgenomen op Goede Vrijdag:

- 1) Aan de militairen, aan hun familieleden en hun personeel, die met hen hun eetmalen nemen;
- 2) in de gevangenis;
- 3) in de niet-katholieke instellingen: aan de zieken, ouderlingen, leerlingen en personeelsleden, voor zover zij aldaar hun maaltijden gebruiken;
- 4) aan al degenen die zware of ongezonde lichamelijke arbeid verrichten; hun familieleden worden eveneens ontslagen, wanneer zij met hen hun eetmalen nemen;
- 5) aan al degenen die buiten huis hun maaltijden gebruiken en hiertoe hun eten met zich meedragen;
- 6) aan al degenen die op reis zijnde of omwille van hun bezigheden, hun eetmaal nemen in een spijshuis, of soortgelijke inrichting.

De vreemdelingen op doortocht mogen zich houden aan deze reglementering; dit geldt ook voor de diocesanen wanneer zij tijdelijk buiten het Bisdom verblijven.

— Wie twijfelt of hij zich mag ontslagen van de wet op vasten en vleesderven, of wie om bepaalde redenen verlangt ontslagen te worden, raadplege zijn pastoor of biechtvader.

De pastoors hebben de macht, in afzonderlijke gevallen en om billijke redenen, de personen en de families aan hun gezag onderworpen, alsook de vreemdelingen op doortocht in hun parochie, van het vasten en van het vleesderven te ontslaan.

Wij verlenen dezelfde macht aan de biechtvaders; zij mogen er evenwel slechts gebruik van maken ter gelegenheid van de biecht en ten opzichte van elke biechteling afzonderlijk.

De zieken en de personen met zwakke gezondheid zullen zich schikken naar de raad van een gewetensvol geneesheer.

— De gelovigen worden verzocht drie Onze Vaders en drie Weesgeroeten en éénmaal de akten van Geloof, Hoop, Liefde en Berouw te bidden, iedere dag van de Vasten, waarop zij gebruik maken van een algehele of gedeeltelijke vrijstelling van de wet op het vasten en op het vleesderven.

Zij die deze gebeden niet zullen opgezegd hebben, worden verzocht in het offerblok van de Vasten een aalmoes te storten, ieder volgens zijn godsvrucht en zijn vermogen.

TE KOOP :

Visservaartuig in zeer goede staat, varende, 15 ton, 60 pk, 4 korren, garnaalzeef en reserve schroef. — Reden bouwen groter vaartuig. Z.W. : Beyen Raphaël, Langestraat 104, tel. : 723.64. 2455V

★ Gevraagd : huisje voor 2jarige personen en dochter. (Haze-gras, Visserskwartier). Schr. bur. blad. 2456V

Naamloze Vennootschap

BELGE DU FROID INDUSTRIEL

Maatschappelijke Zetel : Rederijkaai 14 — Oostende Handelsregister Oostende nr 99

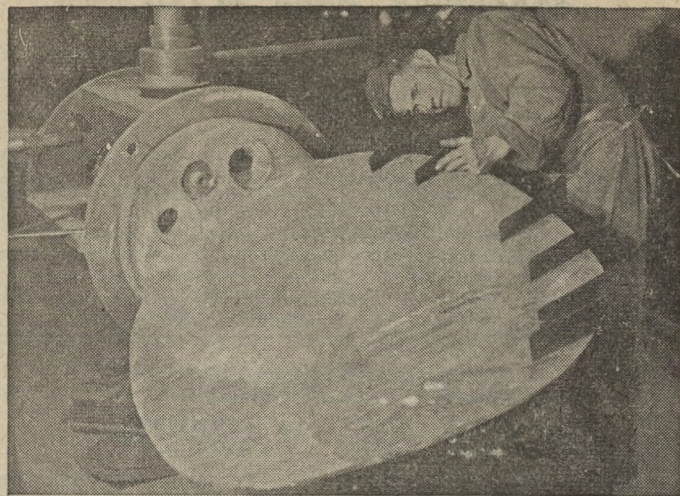
De heren aandeelhouders worden verzocht, deel te nemen aan de algemene vergadering op zaterdag 25 maart 1961, om 11 uur, ter maatschappelijke zetel.

DAGORDE :

- 1) Verslag van beheerders en commissarissen ;
- 2) Goedkeuring van balans en winst- en verliesrekening op 31-12-1960 ;
- 3) Ontlasting van beheerders en commissarissen ;
- 4) Statutaire benoemingen.

De aandelen moeten neergelegd worden ter maatschappelijke zetel of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf volle dagen voor de vergadering.

De Raad van Beheer.



TIPS

van **LIPS**

no 4

- Een ketting is zo sterk als z'n zwakste schakel. Zo ongeveer is het ook met een schroefblad.
- Een schroefblad is zo sterk als z'n zwakste doorance.
- Daarom zorgt LIPS dat bij zijn schroeven elke bladdoorance dezelfde sterkte heeft. Voor z'n varen in ijs heeft LIPS een speciaal dikteverloop voor de schroefbladen ontwikkeld.



zie uit naar de volgende Tips van Lips

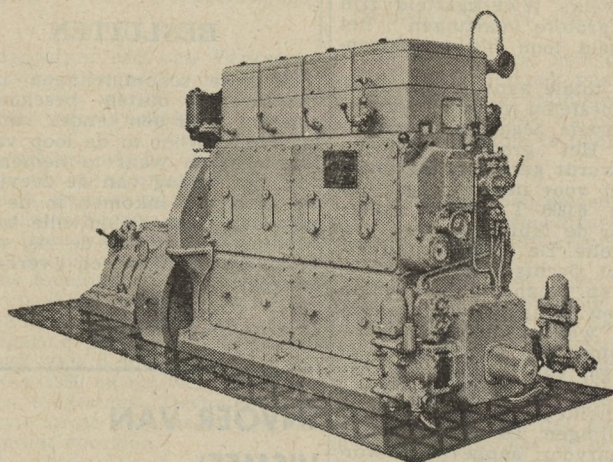
Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

*
Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

hand
in
hand

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

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

Nuttig werk over de behandeling van vis en garnalen aan boord

In ons vorig nummer zijn we aangevangen met de publikatie van een tweede brochure over onze visserijprodukten, welke uitgegeven werd door de Kommissie voor toegepast wetenschappelijk Onderzoek.

Met deze publikatie heeft deze kommissie welke werkt onder het voorzitterschap van Directeur Generaal Lievens, zeer nuttig werk verricht.

Dit werkje werd niet alleen verspreid onder alle reders, maar bij de Overheid, de visserij scholen, de bibliotheken en de normaalscholen van ons land.

Dit noemen we praktische vulgarisatie werk, waaraan niet alleen onze reders en vissers nut hebben, maar ook al wie zich daar

aan interesseert in onze politieke en onderwijsmiddelen.

Vorige week begonnen we met de inleiding over de factoren die het visbederf veroorzaken, de werking van de bacteriën, de bevaarbaarheid, enz...

Heden zullen we het hebben over de verschillende onderzoekingen welke plaats hadden en zullen we beginnen met de duur van de reis en de sleep.

Daarna zullen we handelen over de bevindingen omtrent vangst aan dek en in het ruim brengen; om daarna de **behandeling** met zoutwater, ijs, het koelen door middel van pekel of zeewater de mechanisch gekoelde visruimen, het bveriezen van de vangst en het gebruik van conserveermiddelen.

enquêtes hadden er 16 betrekking op bodemvis en 4 op pelagische vis. In tabel 1 zijn de geënquêteerde vaartuigen verdeeld volgens visgrond.

(a) Een reis van 18 dagen naar het Bristol Kanaal en Smalls ligt boven het normale aantal dagen voor deze visgronden; deze afwijking spruit voort uit het feit dat deze vaartuigen van visgrond veranderden.

Met uitzondering van het onderzoek voor ijle haring en sprot, geschiedde de enquête over de behandeling aan boord in de periode juli-augustus 1959; de enquête over de ijle haring en de sprot had plaats in de maand januari 1960.

§ 1. DE DUUR VAN DE REIS

Een van de belangrijkste factoren welke de versheid en de houdbaarheid van de visserijprodukten beïnvloedt, is de **duur van de reis** van het vaartuig. Hoe langer de reis, hoe minder weerstand de vis biedt bij verdere behandelingen en hoe meer zorg aan de vangst moet worden besteed.

De duur van de reis is afhankelijk van de ligging van de visgronden ten opzichte van de vissershavens en van de snelheid van het vaartuig; naargelang de bezochte visgrond kan de reis 1 tot 22 dagen duren.

Tabel 1 geeft een beeld van de duur van de reizen van de geënquêteerde vaartuigen volgens bezochte visgrond.

Volgens een rapport van de O.E.E.S. (13) zou 12 dagen na de vangst de grens vormen waarbij de kwaliteit van de vis als aanneembaar mag worden beschouwd. Hetzelfde rapport maakt volgende verdeling van de kwaliteit voor verse vis: vis van 0 tot 6 dagen oud: goed; vis van 6 tot 12 dagen oud: tamelijk goed en vis van 12 tot 18 dagen oud: minderwaardig of slecht. Deze klassificatie vormt een gemiddelde voor de meeste vissoorten. Haring, sprot en makreel bederven evenwel veel vlugger.

Andere deskundigen nemen 16 dagen na de vangst aan voor een aanneembare kwaliteit; zij houden hierbij rekening met de huidige bergings- en bewaringsmogelijkheden van de vis (14).

In West-Duitsland (Cuxhaven) heeft men aan de hand van de aanvoerstatistieken een verband kunnen leggen tussen de duur van de reis en de kwaliteit van de vis (15). Uit deze statistieken blijkt dat hoe langer de duur van de reis, hoe meer vis er afgekeurd wordt: bij reizen die niet meer dan 18 dagen duren, wordt het minst vis afgekeurd; bij reizen van langer dan 21 dagen wordt een grotere hoeveelheid afgekeurd, terwijl bij reizen van 25 dagen en meer een belangrijk deel, zoniet de gehele vangst, afgekeurd wordt. Er dient evenwel opgemerkt te worden, dat de verhouding tussen de duur van de reis en de kwaliteit van de vis enkel betrekking heeft op de door de veeartsen afgekeur-

DE BEHANDELING VAN VIS

Aantal gevallen

De enquête betreffende de behandeling van de vis aan boord werd aan de hand van een vragenlijst door het personeel van de Dienst voor de Zeevisserij en de leraars van de visserij scholen uitgevoerd.

In totaal werd het onderzoek verricht op 19 vaartuigen. Er konden evenwel 20 enquêtelijsten ingevuld worden, vermits op één vaartuig twee enquêtes konden gedaan worden (nl. over bodemvis en volle haring in Noordzee-noord); van de 20

Tabel 1 — Aantal enquêtes met overeenkomstige zeedagen, per visgrond

Visgronden	Aantal enquêtes	Aantal zeedagen
Bodemvis		
Noordzee-zuid	3	3-9-9
Noordzee-midden (west)	2	6-8
Witte Bank	2	13-15
Noordzee-noord	1	14
Moray-Firth	1	14
Kanaal	1	10
Bristol-Kanaal	2	15-18(a)
Smalls	2	15-18(a)
IJsland	2	19-21
Pelagische vis		
Volle haring		
Noordzee-noord	1	14
Smalls	1	13
IJle haring		
Kustzee	1	2
Sprot		
Kustzee	1	1 1/2
TOTAAL	20	

de vis ; de vis die niet geschikt is voor menselijk verbruik en die uit de markt wordt genomen door de marktafgevaardigden van de reders, de vishandel en de visnijverheid wordt niet in acht genomen.

In Canada worden kabeljauw en schelvis afgekeurd wanneer zij meer dan 11 dagen in het ijs zijn opgeslagen (16).

Bij toepassing van bovenstaande beschouwingen op de enquêtegegevens blijkt, dat de vis die wordt aangevoerd uit de Noordzee en het Kanaal tot ca 12 dagen oud is, terwijl de IJslandse vis op de grens van de aanneembare kwaliteit komt te liggen (ca 15 dagen oud).

Met berekking tot de kwaliteit moet ook een onderscheid gemaakt worden tussen de eerste en de laatste vangsten. De eerste vangsten zijn langer in het ijs opgeslagen, zodat de houdbaarheid afwijkt van deze van de laatste vangsten. Vaak wordt de vangst van de laatste slepen in het ruim op ijs gelegd (« shelffish » of « shelved fish »), waardoor de vis een glanzend uitzicht verkrijgt ; dit uitzicht is evenwel niet steeds determinerend voor de kwaliteit (17).

Veel hangt af van de degelijke behandeling van de vis aan boord en dit geldt zowel voor de korte als voor de lange reizen.

De duur van de zeereis tracht men te ondervangen door het verhogen van de snelheid van de vaartuigen — waaruit echter niet steeds een economisch voordeel wordt gehaald — en door het verbeteren van de methodes om de vis te bewaren. In dit laatste verband kan het in vaart brengen van fabriekschepen vermeld worden ; in de buurlanden (Groot-Brittannië, West-Duitsland) is men in deze richting ver gevorderd, terwijl in België de bouw van dergelijke vaartuigen nog niet wordt overwogen.

xxx

Met betrekking tot de duur van de reis moet ook gewezen worden op het verloop van het proces van bederf van de vis en het verlies aan gewicht (18).

Bij vergelijking van de organoleptische, chemische en bacteriologische veranderingen van zorgvuldig gegutte, gewassen en geijsde kabeljauw verdelen Cutting, Eddie, Reay en Shewan het bederfproces in vier fases (19).

Uit de bekomen enquêtegegevens blijkt dat naar de visgrond en de reisduur de aangevoerde bodemvis tussen de 3 en 15 dagen oud is. Uit kwaliteitsoogpunt is de vis aldus tussen de fasen I en III onder te brengen.

Er dient opgemerkt te worden dat aan de snelheid van het bederf afwijkingen zijn verbonden. Vooreerst moeten de gestelde voorwaarden vervuld zijn, d.w.z. de vis moet zorgvuldig gegut, gewassen en in ijs opgeslagen worden. Verder zijn er ook nog afwijkingen wegens factoren, zoals grootte, vissoort, visgrond, seizoen en maturiteitsstadia van de vis. De invloed van deze factoren op het bederfproces is evenwel nog niet voldoende gekend.

§ 2. DE SLEEP

Een sleep is een ononderbroken trek van de treil ; de duur ervan is afhankelijk van veel factoren ; normaal varieert hij van twee tot vier uur.

In de enquête werd voor een periode van 48 opeenvolgende uren (20) het aantal slepen opgenomen met de overeenkomstige duur ; ook werd het gewicht van iedere sleep geschat en genoteerd.

Voor de 20 enquêtes werden in de periode van 48 uren in totaal 211 slepen genoteerd ; 138 slepen, hetzij 65 %, lagen tussen de tijdsgrenzen 2u30' en 3u30'. Tabel 2 vermeldt het aantal slepen volgens duur.

In feite geven bovenstaande gegevens geen juist beeld, vermits rekening moet worden gehouden met de soort visserij, de motorsterkte, de bezochte visgrond, de weersomstandigheden (getij, wind), de aard van de zeebodem, de ligging van wrakken, de dag of nacht, moeilijkheden met het net, enz. Al deze factoren geven aan de enquêtegegevens geen vaste interpretatiebasis. Nochtans kunnen uit de gegevens over de gemiddelde duur van de sleep per visgrond, samen met het gemid-

Tabel 2 — Aantal slepen volgens duur

Duur	Aantal
— 2 uur	7
2 tot 2.30 uur	26
2.30 uur tot 3 uur	65
3 uur tot 3.30 uur	73
3.30 uur tot 4 uur	37
+ 4 uur	3

Opslag in ijs aantal dagen	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20												
	/	Fase I					/	Fase II					/	Fase III					/	Fase IV					/								
Organoleptische veranderingen		geen tekenen van bederf						Eerste tekenen van bederf : zachter vlees, slechter uit- zicht, intensiever reuk.						Merkbare ver- slechtering van het uitzicht en de reuk ; zacht vlees.						Snel bederf													
Chemische veranderingen	/	dimethylaminegehalte neemt toe										/	trimethylaminegehalte neemt snel toe										/	ammoniakgehalte stijgt snel									
Bacteriologische veranderingen							/	bacteriëngehalte neemt snel toe										/															

delde gewicht van de vangst per sleep, enkele aanduidingen naar voren gebracht worden (zie tabel 3).

Voor bodemvis schommelde de gemiddelde duur van de sleep tussen 2.25 u (IJsland) met een gemiddelde vangst van 1.410 kg en 4 u (Moray Firth) met een vangst van 150 kg ; voor pelagische vis lag de gemiddelde duur tussen 1.47 u (in de Kustzee voor sprout) met een vangst van 212,5 kg en 3.22 u (in Noordzee-noord voor volle haring) met een gemiddelde vangst van 674,5 kg. In het algemeen ligt de sleeptijd voor pelagische vis lager dan voor bodemvis.

Opvallend is in tabel 3 het feit dat er geen rechtstreeks verband bestaat tussen de duur van de sleep en de grootte van de vangst per sleep. Dit vindt in hoofdzaak een verklaring in de dichtheid van de visstapels en de visserijbekwaamheid van de schipper.

Uit tabel 3 blijkt eveneens dat er tussen de vaartuigen die dezelfde visgrond bezochten sterke verschillen voorkomen, zowel in duur van de sleep als in gewicht van de vangst per sleep. Dit moet toegeschreven worden aan de invloed van hogergevoemde factoren en de bekwaamheid van de schipper.

Tenslotte valt te noteren dat in de IJslandse wateren de duur van de sleep betrekkelijk kort is en de vangsten betrekkelijk groot ; een uitleg hiervoor is te zoeken in de grote dichtheid van de visstapel in deze wateren.

De in tabel 3 opgenomen gegevens zijn slechts gemiddelden. De invloed van de geciteerde factoren vormt dan ook een verklaring van de in de enquête genoteerde extreme gevallen. Aldus werd vastgesteld dat voor bodemvis de kortste duur van een sleep 1.50 u beliep voor een vangst van 15 kg (op de Witte Bank), en de langste 4.30 u voor een vangst van 275 kg (in Noordzee-midden-west) ; voor pelagische vis bedroeg de kortste sleep 1.35 u voor een vangst van 350 kg (sprot) en de langste 4 u. voor een vangst van 1.000 kg (volle haring in Noordzee-Noord).

Deze uiterste gevallen werden geciteerd omdat deze vangsten eveneens worden aangevoerd en meteen een verklaring kunnen geven voor de houdbaarheid en de kwaliteit van de vis.

In het algemeen mag men nochtans aannemen dat de duur van de sleep op de Belgische vaartuigen gunstig is en dit is een faktor die van betekenis is voor de houdbaarheid van de vis.

Bij het trawlen op bodemvis wordt de vis opgejaagd. De vis levert hierbij een inspanning die ver boven de normale ligt en waarbij alle spieren betrokken zijn. Daar een sleep meerdere uren kan duren, is de lichamelijke krachtsinspanning en de hieruit voortvloeiende spiervermoeidheid aanzienlijk. Volgens W. Ludorff en R. Kreuzer (21) brengt een uitputting van de vis door het slepen mede dat de energievoorraad — vooral de reserve aan spierversuiker (glycogeen) — vlug vermindert en dat het gehalte aan kreatinefosfaten en adenosinetrifosfaat sterk afneemt. Dit werkt zeer nadelig op de houdbaarheid van het visvlees. Het gebrek aan deze stoffen betekent eveneens een tekort aan energie voor het functioneren van het samentrekkingsmechanisme in de spiervezels, een verkorting van de lijkstijfheid en een tekort aan stoffen voor het vormen van melkzuur ; het gevolg van dit laatste is het uitblijven van de gewenste daling van de pH-waarde of verzuring. Een korte lijkstijfheidsduur en een onvoldoende daling van de pH-waarde vermindert sterk de houdbaarheid van het visvlees en laat aan de bacteriën toe vlugger met het ontbindingswerk te beginnen.

Het verdient aldus aanbeveling de duur van de sleep zo kort mogelijk te houden.

Tabel 3 — Gemiddelde duur van de sleep en gemiddeld gewicht van de vangst per sleep, volgens visgrond(a)

Visgrond	Gemiddelde duur van de sleep (in uren)	Gemiddeld gewicht van de vangst per sleep (in kg)
Bodemvis		
Noordzee-zuid		
vaartuig 1	3.30	63,7
2	2.45	37,5
3	3.00	110,0
Noordzee-midden-west		
vaartuig 1	3.58	226,0
2	3.30	202,5
Witte Bank		
vaartuig 1	3.28	30,4
2	2.48	81,4
Noordzee-noord	3.33	900,0
Moray-Firth	4.00	150,0
Kanaal	2.55	211,5
Bristol Kanaal		
vaartuig 1	3.31	97,5
2	3.07	102,0
Smalls		
vaartuig 1	3.30	180,5
2	2.55	101,6
IJsland		
vaartuig 1	2.45	1.731,0
2	2.25	1.410,0
Pelagische vis		
Volle haring :		
Noordzee-noord	3.22	674,5
Smalls	3.07	452,7
IJle haring :		
Kustzee	2.21	995,0
Sprot : Kustzee	1.47	212,5

(a) In de navolgende tabellen geschiedt de rangschikking van de vaartuigen per visgrond volgens de duur van de reis ; de vaartuigen met de kortste reisduur worden eerst vermeld.

REFERENTIES

- O.E.E.S. — Fish marketing in western Europe since 1950 — Parijs, 1957, blz. 59.
- Dr. Kaufmann — Fragen um die Qualitätsförderung von Seefischen — in Die Fischwirtschaft, november 1954, blz. 251.
- Dr. J. Schermer — Fangreise und Fangqualität im Spiegel der Statistik — in Die Fischwirtschaft, maart 1955, blz. 62-64.
- C.L. Cutting — Quality and Control — in Fish Trades Gazette, 16 mei, 1959, blz. 10.
- Zie P. Hovart, met medewerking van R. Boels en C. Gilis — Garnalenvisserij en Garnalenvissers - Studiereizen - Ministerie van Landbouw - Commissie voor T.W.O.Z. - Brussel 1960.
- Dit punt wordt in § 4 behandeld.
- C.L. Cutting, G.C. Eddie, G.A. Raey en J. M. Shewan — The Care of the Trawler's Fish — London, H. M. S. O., 1953, blz. 13.
- Voor vier enquêtes moest een kortere tijdsperiode genomen worden.
- W. Ludorff en R. Kreuzer — Der Fisch vom Fang bis zum Verbrauch — Bremerhaven, 1956, blz. 10. **(Vervolg toekomstige week)**

De visserij en onze Volksvertegenwoordigers

Vraaggesprek met Dries Claeys, volksvertegenwoordiger

Wij hebben het wenselijk geoordeeld nu we een mandaatperiode achter de rug hebben en nieuwe verkiezingen voor de boeg, eens te gaan praten met dhr Dries Claeys wiens streven voor verbetering van de Belgische visserij voldoende gekend is.

«Wel Dries», (we zijn gewoon hem zo aan te spreken omdat hij voor geen complimenten is, evenmin als het vissersvolk), «we zouden u graag bedanken in naam van de visserij voor al hetgeen door U sedert 1958 gepresteerd werd. 't is lange geleden zeggen de vissers, dat er zich nog een parlementair van ons heeft aangetrokken. Hoe gij er toe gekomen U dat aan te rekenen?».

— Ja, het antwoord ligt bij de raad een volksvertegenwoordiger moet toch zijn volk vertegenwoordigen? En derhalve de noden van zijn volk kennen en er trachten een oplossing voor te vinden en deze te verwezenlijken! Bovendien mag U niet vergeten dat ik, net als gij ten andere, op de oude vuurtorenwijk geboren ben en daar van kleins af tussen de Carbons, de Peere's, de Verbiests, de Everaerts, de Germonprez' en zoveel andere vissersfamilies groot gegroeid ben.

Ik heb het meegeleefd toen in 1924 een verschrikkelijke storm meerdere vissers uit ons «zinderstraatje» in zee gebleven zijn. Ik heb van kleins af gezien hoe onze sjouwers met hun kleine bootjes mochten slaven om aan de kost te geraken.

Moet het dan iemand verwonderen dat ik mij voornam om de visserijvraagstukken ernstig ter harte te nemen?

« Hoe hebt U die vraagstukken aangepakt ? »

— Mijn eerste werk was : mij trachten in te werken in de vraagstukken zelf, ze trachten te begrijpen en het geheel te overschouwen. Ik moet U zeggen : het was heel wat omvangrijker dan ik vroeger dacht. Bovendien zijn er meerderen die me van 't begin af hebben gegaarschuwd : « Begin daar niet aan, steek daar uw vinger niet in, ge zult er nooit aan uit geraken... » Ze moesten dat juist zeggen tegen mij, mij er niet mee bezig houden omdat het te moeilijk is ! Dat ziet ge van hier ! Ik moet U zeggen : reeds vóór de verkiezingen van 1958 waren een aantal reders en vissers die mij hun hoop en verwachting hadden bekend gemaakt.

Bovendien kan ik nooit vergeten dat één van mijn trouwste en meest toegewijde kiespropagandisten de machinist was van de O.246 Maurits Dedulle, welke op zo tragische wijze in een aanvaring met de «H.M. Karel Doorman» samen met zijn 4 gezellen het leven liet.

Het is dus zoveel als een morele verplichting die ik voelde en nog voel : zoals er aan boord van een vaartuig altijd iemand op de wacht moet staan voor het behoud van het schip, zo moet er aan de

wal ook altijd iemand op de wacht staan om de visserij in haar belangenstrijd te volgen, te helpen en te dienen ! Meer verlang ik niet : steeds ter beschikking zijn van de visserij in haar geheel en desgevallen ook klaar staan voor de afzonderlijke moeilijkheden van de vissers.

« Dries, ik moet U zeggen dat U op korte tijd het visserijvraagstuk beter hebt doorzien dan vele die er jaren mee te doen hebben en erin betrokken zijn. Maar mag ik U vragen : op welke wijze hebt zij in korte tijd een aantal verwezenlijkingen voor de visserij kunnen tot stand brengen ? »

— Laat mij toe op te merken, dat ik zelf niets heb tot stand gebracht, maar dat ik wel het mijne heb bijgebracht om een massa verbeteringen te laten verwezenlijken. Daartoe heb ik gedacht dat het allereerst nodig was een geest te veranderen, een geest van onverschilligheid die overheerste te Brussel ! In het Parlement en in de Ministeries heb ik niet opgehouden tot vervelens toe het vissersvraagstuk te stellen. Dit heeft me soms wel onaangenaamheden bezorgd. Vroegere vrienden en kennissen uit economische middens hebben mij bij herhaling hun teleurstelling geuit, omdat zij van mij « iets meer hadden verwacht dan altijd en overal de visserij te willen verdedigen... »

Ik heb geen enkel betrokken minister gerust gelaten : deze van Landbouw, van Economische Zaken, van Verkeerswezen, deze van Buitenlandse Handel, enz... Allen zonder uitzondering, na zeer korte tijd, wisten ze het : als ze mij zagen komen dat de Visserij aan de beurt was. Ik geloof bvb. niet dat er in het jaar 1959, behalve dan in de verlofperiode, één week voorbijging zonder dat de minister van landbouw door mij werd aangesproken om een of andere zaak van de visserij. In het parlement werd geen enkele begroting van Landbouw, Verkeerswezen, Economische Zaken, Buitenlandse Handel, besproken zonder dat ik tussenkwam om de visserijvraagstukken publiek te stellen. Daardoor is een waarlijk gunstige atmosfeer geschapen, ook in het parlement zelf, een sympathie voor het visserijvraagstuk. Dit alles was nodig om verwezenlijkingen mogelijk te maken. Maar daardoor weet iedereen in het parlement, partijgenoot of partijtegenstander, dat de visserij voor mij een bestendige zorg is. En daardoor heb ik steeds op alle banken omtrent dit vraagstuk een gunstige mentaliteit kunnen vaststellen en dat betekent wat !

« Het is dus hoofdzakelijk in het parlement dat U de visserij hebt gediend ? »

— Gij weet wel beter ! Hoeveel keren zijn wij niet samen naar de ministeries gegaan om daar, met de vertegenwoordigers van de reders één of ander belangrijk vraagstuk voor de visserij te behandelen ? Hoeveel keren heb ik niet de ministers persoonlijk gaan aanklappen om hen van de noodtoestand te overtuigen en aan hen

spoedtussenkomsten te vragen ? En hoeveel keren ben ik bij U en anderen uit de visserij niet gekomen om de eigen onderlinge spanningen en betrekkingen tussen de reders zelf niet te bespreken ? Hoe heb ik niet getracht de eenheid en de eensgezindheid van de reders zelf tot stand te brengen en te bevorderen ? Eenmaal dat we zover waren, konden we pleiten voor opvangregeling, voor wetenschappelijk onderzoek, voor breedheid in het toekennen van kredieten en tussenkomst in de rentelast, voor toelagen voor de boomkorvisserij, voor de bestrijding van de dumping, voor de bestrijding van de smokkel in vreemde vis, voor de beperking van de ongebreidelde invoer, voor de bestrijding van allerlei misbruiken, voor de taksering van de Peruviaanse vismeel, voor verbetering van het zeevissersrijonderwijs, voor het ter beschikking stellen van een schip aan onze scholen, enz... enz...

« Dries, U somt daar een indrukwekkende lijst op van zaken die tot stand gebracht zijn voor de visserij in haar geheel. Hebt U ook nog een of ander voorbeeld van een prestatie voor afzonderlijke reders ? »

— Er zijn er heel wat die ik zou kunnen vermelden, maar ik meen dat het mijn plicht is te zwijgen over hetgeen ik voor afzonderlijke vissers-reders gedaan gekregen heb, of getracht heb te bereiken. Zij zelf mogen daarover al vertellen wat zij willen, maar ik moet over hun zaken zwijgen. Eén zaak nochtans is voldoende bekend om er te mogen aan herinneren, het is ten andere toevallig als ik bij U was, dat reder en schipper van de O.247 hun Ierse historie kwamen vertellen. Ik heb daar met onzeglijk veel genoegen aan gewerkt omdat enerzijds de toenmalige schipper een schoolkamaaraad was en omdat anderzijds de redersfamilie van de O.247 tot de schoonste mensen behoren die ik in mijn leven tegenkwam ! Ik was na maanden inspanningen al zo gelukkig voor de uitslag als de mensen zelf !

« Mag ik nu nog een vraag stellen ? U hebt zo hard gewerkt om een slooppremie voor de visserij tot stand te brengen, komt die er nu of niet ? »

— Daarop kan ik U zonder aarzelen zeggen : niet alleen komt ze er, maar ze is er reeds ! Wij hebben niet alleen de principiële toezegging daarvan, maar ook de financiële voorziening. Spijts onze tegenslag met de begroting van landbouw voor 1960, en spijs het feit dat de begroting van verkeerswezen reeds gestemd was, als deze van landbouw aan de beurt kwam, hebben wij toch van minister Segers kunnen bekomen dat hij 5 miljoen bijvraag voor 1960, bestemd voor de slooppremie. Dat is toegezegd einde 1960 en is dus ter beschikking. Daarbij komt nog 5 miljoen op de begroting van 1961. Dit maakt dat er nu reeds 10 miljoen beschikbaar is voor de slooppremie. Het is alleenlijk nog maar de uitvoeringsformule die moet vastgesteld worden. Daar aan is men bezig. Ik moet u niet zeggen, U die ik regelmatig op de

hoogte hield van de stand van zaken, hoe gelukkig ik ben nu we weer die stap hebben gezet.

« Dries, ik dank U voor Uw inspanningen en Uw onverdroten toewijding aan de zaak van de visserij. Ik weet wat U dat allemaal gevraagd heeft. Maar ik mag U ook zeggen dat de visserij in haar geheel U ook dankbaar is. Zij weten bovendien dat ze U nog nodig hebben als volksvertegenwoordiger. Mag ik U nog vragen : hebt ge nog plannen voor de visserij voor de eerstkomende tijd ? »

— Wel, ik zou daarover liever niet spreken. In 1958 vroeg men mij ook om aan de vissers te gaan zeggen wat ik voor hen van plan was te doen. Ook toen heb ik geweigerd. Het ligt niet in mijn aard om vóór de verkiezingen te gaan beloven. Dat lijkt mij te flauw. Het ligt meer in mijn aard, na de verkiezingen te doen, wat mijn plicht gebiedt te helpen verwezenlijken. De vissers moeten dat nu toch ook al weten.

« Laat mij dan sluiten met U het beste te wensen voor U en de visserij ! »

— Gij hebt ons steeds ter zijde gestaan en vooral nuttig geweest om het bedrijf te helpen redden. En dat weten alleen zij die met U gewerkt hebben.

BETREKKING VAN HANDLANGER

Tijdelijke betrekkingen van handlanger voor zwaar werk bij de Pakketboten zijn te bevelen voor de duur van de zomerdienst 1961. Voorwaarden 20-30 jaar (35 jaar voor de prioritaire).

De kandidaturen moeten, uiterlijk op 15 maart 1961, aan het Bestuur van het Zeewezen, Nationaal 1, te Oostende, toekomen, gesteld op het bijzonder formulier dat door de postkantoren wordt afgeleverd en waarop geen zegel tot kwijting van inschrijvingsrecht dient geplakt te worden.

NOG EEN KOMMISSIE

Bij ministerieel Besluit van 9-2-'61 verschenen in het Staatsblad van 6-3-'61, is een gespecialiseerde nationale commissie van advies voor de zeevisserij opgericht inzake arbeidsbemiddeling en werkloosheid.

Hopende dat die commissie nuttig en praktisch weze.

OPSLEPINGEN en MOTORDEFECTEN

De Z.421 van de Wwe Vandieren-donck-Dewaele, heeft de O.300 met motordefekt naar de haven van Grimsby moeten slepen.

De Z.485 van Huyghe Albert moest de Z.53 van R. Vanthourhout met korre in de schroef naar Zeebrugge slepen.

De Z.54 van Creyf Oscar veroorzaakte in de haven van Zeebrugge avarij aan de bolden en de achterreling van de Z.404. Dezelfde Z.404 moest met motordefekt door de Z.54 naar de haven van Zeebrugge gesleept worden.

De Z.495 van de firma Galva moest met roerdefect door de Z.430 naar de haven van Zeebrugge gesleept worden.

O.216 « HENRI-JEANNINE » TE WATER GELATEN

Zaterdag, 4 maart, had onder een levendige belangstelling de te waterlating plaats van een nieuwe eenheid voor de Oostendse vissersvloot, de O.216 « Henri-Jeannine », welke gebouwd werd op de scheepswerven Béliard en Crighton, voor rekening van de rederij Henri en Charles Lambregt. Talrijk waren diegenen die eraan gehouden hadden deze plechtigheid bij te wonen en onder de vooraanstaande bemerkten we onder meer de heer Vandebosch vertegenwoordiger van de Minister van Verkeerswezen, Ere-Directeur-Generaal De Winne, Directeur Hoofd-Ingenieur Muyldermans, volksvertegenwoordigers Roger De Kinder en Dries Claeys, burgemeester Jan Piers, schepen Dehouck, stadsontvanger R. Mollemans, de HH. Raymond Bauwens van de rederij Pêcheres à Vapeur, Camiel Menu van de Motorvisserij, de HH. Jacques Bonnevie en Ingenieur Dufait van de Firma Valcke en de vroegere Ingenieur van voormelde Firma, de heer Vanthournout André, de heer A.

mens de scheepswerf. De heer volksvertegenwoordiger Dries Claeys had het over de vloot en de slooppremie; waarop de heer Charles Lambregt een korte rede uitsprak namens de rederij.

Wat het vaartuig zelf betreft kan het volgende gezegd worden. De lengte bedraagt 41 meter. Het is voorzien van een winch, geleverd door de werkhuisen Brusselle.

De geïnstalleerde motor is een Deutz scheepsdieselmotor type SB V6M 545, de welbekende motor welke reeds menigvuldig in de zeevisserij in 6 en 8 cilinderuitvoering werd geplaatst.

De Deutz motor type 545 zonder oplading levert voortdurend 500 PK bij 380 t/m terwijl voor de motor van de O.216 deze een oplading gekregen heeft van 50% waardoor de motor permanent 750 PK bij 380 t/m aflevert.

Dit type van motoren worden thans reeds gebouwd met een oplading tot 100% waardoor deze motoren tot 1.000 PK continu bedrijf kunnen ontwikkelen.

De vislier wordt aangedreven met een platte riemoverbrenging op een aangekoppelde topas op de krukas van de motor. Tussen de topas en de krukas wordt het aandrieffkoppel overgebracht door tussenkomst van een elastische koppeling van het type « Vulcan ».

De hulpgroep welke aan boord geplaatst wordt is eveneens een Deutz dieselmotor type F3M 710 van 70 PK bij 1500 t/m. Deze motor zal een compressor en een elastische dynamo aandrijven.

De treiler « Henri-Jeannine » O.21 heeft een totale lengte van 41,42 m en is voortgestuwd door een 750 PK motor, verbonden met een reductie-omkeerkoppeling met tweevoudige reductie en kan een snelheid van 12,5 knopen ontwikkelen.

Het vaartuig is uitgerust voor de visvangst langs beide zijden.

Het visruim is doelmatig gesoldeerd, de wegering is in cement met aluminium platen aan het plafond.

De 12-koppige bemanning is ondergebracht in het achterschip en het dekhuus met alle benodigde comfort.

Verder de klassieke trawlier wordt aangedreven door een riem.

De levertraaninstallatie is voorhanden.

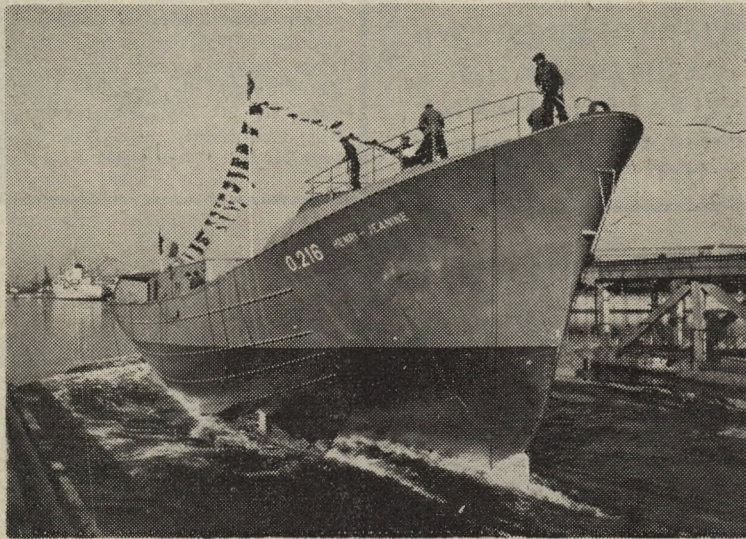
De meest moderne elektronische apparaten zijn opgesteld in de T.S.R'. Kaartenkamer naast de hut van de kapitein.



De meter van het schip, mej. Jeanine Lambregt. (Foto Roland)

Wij kunnen slechts verhopend dat met dit nieuwe vaartuig een volledige heropstanding mag ingeluid worden in de Oostendse vloot.

Aan reders en vaartuig zeggen we: « Goed Heil! »



Het prachtige nieuwe vissersvaartuig O.216 gaat te water. (Foto Roland)

Brusselle, leden van de zeevaartinspectie, E.H. Van Parijs en P. Vandenberghe. Tevens waren talrijke mensen uit de visserijwereld tegenwoordig alsmede de ganse familie Lambregt.

Ook de Directie en personeelsleden van de werf Béliard en Crighton waren aanwezig.

Het was de jonge meter, mejuffert Jeanine Lambregt, dochter van Henri Lambregt zoon, die de prachtige treiler het water inzond. Hierop werd de gebruikelijke erdrank geschonken op het goede heil van deze prachtige eenheid die de Oostendse vloot merkkelijk zal versterken.

Ook de redevoeringen bleven niet achterwege. De heer Williams richtte het woord tot de reders en talrijke aanwezigen na-

Hetzelfde type van motor werd reeds ingebouwd in de O.317 « Belgian Lady », 310 « Pemarco », in aanbouw op de scheepswerf Béliard en Crighton. O.215, O.286 van de rederij Lambregt, O.269 van de heer Walraeve, O.292 van de heren Cogghe, enz.

De motor is uitgevoerd met een aangebouwde zoetwaterkoeler, brutwaterpomp en circulatiepomp.

Het schroef wordt aangedreven via een Renk keerkoppeling met twee snelheden vooruit, t.t.z. 1 snelheid voor de vrije vaart en 1 snelheid voor de visserij en 1 snelheid achteruit.

De overbrenging van het motor-koppel op de schroefas gebeurt over een elastische koppeling van het type Periflex.

Onderzoeksraad VOOR DE Zeevaart

Te Oostende kwam onder voorzitterschap van dhr Vander Cruysen de onderzoeksraad voor de Zeevaart bijeen. Dhr Bentein vervulde het ambt van rijkskommissaris.

De raad sprak eerst vonnis uit inzake de aanraking van de Z 518 Belgica met het binnenschip Maria op 19 nov. 1960 in de havengeul te Zeebrugge. Schipper Augustin Popelier gaf in zijn verslag toe dat een slecht berekend manoeuvre aanleiding had gegeven tot de aanvaring. De raad hield rekening met de oprechtheid van de schipper die tenslotte bestraft werd met een waarschuwing.

Voor de raad verscheen dan matroos Werner Arnoys van de O.256. Deze was reeds als getuige verschenen doch nu werd hij als betrokkene gedagvaard. Hij bevond zich alleen op de brug van de O.256, terwijl het vaartuig met afgestrokken schroef stil lag in een stormwind met kracht 8 tot 9.

Hij was zo onvoorzichtig een tiental minuten de brug te verlaten om de stoof op te kotten. Ondertussen werd het schip door een dwarszee gegrepen en liep ernstige schade op.

De rijkskommissaris vorderde tegen schipper Albert Vincent een vermaning wegens het uitschakelen van de schroef, wat de rijkskommissaris zeer onvoorzichtig noemde gezien de weersomstandigheden en tegen matroos van wacht Werner Arnoys een waarschuwing

wegens het ontijdig verlaten van de brug.

De raad zal later uitspraak doen. Tenslotte vorderde dhr Bentein nog een waarschuwing tegen matroos Savels Leon van Z.435.

Savels fungeerde in mei 11, tijdens de visserij als hoofd van de wacht toen twee vaartuigen naderden. Savels verwaarloosde fluitsignalen te geven waardoor de Z.435 een van de vaartuigen, die tot nog toe niet geïdentificeerd werden, aan bakboordachter aanraakte. De rijkskommissaris is van oordeel dat de aanvaring bij de onbekende vaartuigen ligt die geen uitwijkingsmanoeuvre uitvoerden, maar is niettemin van oordeel dat matroos Savels geluidsein had moeten geven. Rekening houdend met zijn oprechtheid tijdens het onderzoek stelt hij dan voor hem te bestraffen met een waarschuwing.

De raad zal ook in deze zaak later uitspraak doen.

**WIE VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
OP DE HOOGTE
WIL BLIJVEN,
NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD**

Berichten van de Rederscentrale

RAPPORT OVER DE BEHANDELING VAN DE GARNALEN AAN BOORD

De Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek, werkgroep « Behandeling Vis » heeft een belangrijk rapport gepubliceerd in verband met de behandeling van de garnalen aan boord.

Het rapport werd opgesteld door dhr P. Hovart, met medewerking van dhr R. Boels en C. Gilis. Het verslag wordt in dit blad overgenomen. Deze reders welke echter graag een exemplaar van dit rapport zouden bezitten kunnen dit vragen bij:

voor Oostende : Movis of OVA
voor Zeebrugge : bureel Rederscentrale
voor Nieuwpoort : dhr J. Verbanck.

ALGEMENE VERGADERING

De beheerraad van de Rederscentrale, in vergadering bijeengekomen op vrijdag 3-3-'61, heeft besloten de jaarlijkse statutaire vergadering bijeen te roepen op vrijdag 31-3-1961 te 11 uur.

Dagorde en plaats van bijeenkomst zal nog tijdig bekend gemaakt worden.

Langs deze weg nodigen wij reeds

al onze leden uit deze datum vrij te houden en deze algemene vergadering te willen bijwonen.

TERUGBETALING BATIG SALDO OPVANGFONDS HARING

De opgevangen hoeveelheden haring werden gedeeltelijk afgestaan aan konservennijverheden en gedeeltelijk ingevroren, deze laatste hoeveelheden werden wederafgegaan voor uitvoer.

Rekening houdend met de vele moeilijkheden die zich in dit verband voordeden en in acht nemend dat wij ons nog steeds in een stadium bevinden waarin ervaring het zijne moet bijdragen om een perfecte werking uit te bouwen, is het ons een genoegen te kunnen mededelen dat het opvangfonds haring een batig saldo laat, wat toelaat aan al de haringvisserij 1,50 % van de door hen gestorte 2 % terug te betalen, m.a.w. de opvangregeling haring heeft hen in feite slechts 0,50 % gekost en van resultaten gesproken!

Het sekretariaat van de Rederscentrale doet het nodige opdat de uitbetalingen aan de betrokkenen zo spoedig mogelijk zou kunnen geschieden.

Scheepvaartbeweging te Zeebrugge

Nederlands ms Isis op ballast van Goole en geladen uit naar Londen met 249 ton glas en 106 ton vezelplaten.

Nederlandse m-lichter Deo Juvante geladen in van Wezel met 500 ton grint en op ballast uit naar Kerkdriel.

Nederlands ms Maria geladen in van Wezel met 300 ton grint en op ballast uit naar Kerkdriel.

Engels ms Millo op ballast in van Antwerpen en geladen uit naar Barry met 253 ton stukgoederen.

Belgisch ms Internos geladen in van Antwerpen met 398 ton diesel-oil en op ballast uit naar Antwerpen.

Fins ms Havskar in van Norden-dall en geladen uit naar Novorosisk met 551 ton diesel-oil.

Noors ss Skrymir in van Heroya en geladen uit naar Santander met 133 ton fuel-oil.

Engels ms Nascence geladen in van Newcastle met 613 ton kolen en op ballast uit naar Rotterdam.

Liberiaans ss Sunny Meth in van Antwerpen en geladen uit naar La Valeta met 44 ton stukgoederen.

Duits ms Dora Oldendorf in van Antwerpen en geladen uit naar Le Havre met 152 ton glas.

Belgisch ms Trio geladen in van Antwerpen met 820 ton fuel-oil en Liberiaans ss Agria in van Bre-op ballast uit naar Antwerpen.

merhaven en geladen uit naar Shanghai met 356 ton fuel-oil.

Nederlands ms Fiducia geladen in van Grimsby met 200 ton zaai-granen en op ballast uit naar Rotterdam.

Nederlands ms Skagerak geladen in van Grimsby met 160 ton zaai-granen en op ballast uit naar Rotterdam.

Belgisch ms Internos geladen in van Antwerpen met 384 ton fuel-oil en op ballast uit naar Antwerpen.

10 ferry-boten tussen Harwich en Zeebrugge met diverse goederen.

PROPAGANDA VOOR VISVERBRUIK TE GENT

13 maart :

Brugse poort Gent A., 8e studiejaar meisjeschool theorie en praktijk van vis en conserven.

15 maart :

Handelsschool meisjes, 5e studiejaar, praktijk van vis en viskonserven, 's morgens.

15 maart :

St Baafsinstituut, 's namiddags, praktijk van vis en viskonserven, 's morgens.

16 maart :

St Baafsinstituut, 2e studiejaar, 's morgens, vis en viskonserven.

16 maart :

Handelsschool, 4e studiejaar, 's namiddags, verse vis en viskonserven.

17 maart :

Brugse poort, 7e studiejaar voor meisjes, theorie en praktijk van de vis en viskonserven.

20 maart :

Brugse Poort Gent, 8e studiejaar B, theorie oesters, praktijk vis en viskonserven.

29 maart :

Openbare voordracht door het Gemeentebestuur van St Amandsberg over garnalen en kabeljauw.

Voor al deze voordrachten werd de medewerking verzekerd van de firma's Globus uit Denderleeuw, Baas en Zonen, verse vis uit St Amandsberg, de Rokerij Parlevliet van Drogen met de aangepaste groenten van «Proba».

Ministerie van tewerkstelling en arbeid

9 FEBRUARI 1961. — Ministerieel besluit tot oprichting van een Gespecialiseerde nationale commissie van advies voor de zeevisserij (1).

De minister van Tewerkstelling en Arbeid

Gelet op het organiek besluit van de Regent van 26 mei 1945 betreffende de inrichting van de Rijksdienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid, gewijzigd bij kon. besluit van 7 oktober 1955, inzonderheid op artikelen 15bis en 16 ;

Gelet op het advies van het beheerscomitee van de Rijksdienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid ;

Gelet op de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State, inzonderheid op artikel 2, leid 2 ;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid,

Besluit :

Artikel 1. — Er wordt bij de Rijksdienst voor arbeidsbemiddeling en werkloosheid een Gespecialiseerde nationale commissie van advies voor de zeevisserij opgericht.

Artikel 2. — Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt.

Brussel, 9 februari 1961.

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

Huldiging bij Béliard & Crighton



Tijdens een plechtigheid welke doorging op 4 maart ll. werden volgende personeelsleden van de scheepsbouwwerf Béliard & Crighton gehuldigd.

De gouden medaille der Orde van Leopold II wordt verleend aan Oscar Caytan.

Het ereteken van de Arbeid van Eerste Klasse wordt verleend aan André Reniers; Georges Vollemære; René Maxant de Beaubef ;

DE GARNAALANVOER IN FEBRUARI

Ook in de tweede maand van 1961 was de garnaalaanvoer zeer miniem. Er werden amper 24 vangsten gelost die 679 kg opleverden. Deze aanvoer bracht het enorme cijfer van 19 484 F op. Dit is natuurlijk een hoog cijfer in vergelijking met de kleine aanvoercijfers. Er werd dan ook door de weinige garnaal een zeer goede prijs betaald die zelden onder de 70 F per kg bleef. Hiermede waren ook veel betere cijfers en resultaten te bereiken. Slechts een 4-tal vaartuigen bleven de ganse maand op garnaal vissen. De rest lag stil of bedreef de sprootvisserij.

Een vergelijking met de cijfers van verleden jaar februari toont duidelijk aan, dat er opnieuw een achteruitgang moet genoteerd worden, aangezien in die maand toch nog 1416 kg werden binnengebracht, welke verkocht werden voor 80 231 F. Het aantal vangste nwas toen het dubbel van nu, zodat er wat de opbrengst per schip betreft, niet zoveel is veranderd.

Na twee maanden is er al weer een redelijke achterstand, voor zover er hier van hoge cijfers sprake kan zijn. Toch daalde de aanvoer van 4 557 kg tot 1.092 kg, terwijl de opbrengst verminderde van 231 184 F tot 78.806 F.

André Werbrouck; Pierre Drogenbroot; Raymond Desodt; Achiel Jansene; Eduard Bleyaert; Maurice Van Acker.

Het ereteken van de Arbeid van Tweede Klasse wordt verleend aan Lucien Vandembroele; Marcel Pottier; Maximilien Bonny en Prosper Gys.

Aan allen onze hartelijke gelukwensen.

oostendse markt en vismijnecho's

De aanvoer, welke voornamelijk op de eerste twee verkoopdagen wordt binnengebracht, ging in de voorbije week verder in de hoogte. Zodoende kregen we ongeveer de grootste hoeveelheid op de Oostendse markt, sedert de inzet van de Vasten. Het overgrote deel van deze aanvoer werd ook nu weer maandag verkocht, aangezien toen niet minder dan 10.000 bennen vis en ongeveer 45.000 kg tong aan de man werden gebracht op een totaal van iets meer dan 14.000 bennen vis en 60 ton tong. Het gevolg hiervan was dat de markt van eerste verkoopdag oververzadigd was hetgeen een prijsdaling in de hand werkte. Dinsdag kenden de prijzen dan toch een zekere heropleving en sommige soorten wendden in ruime mate duurder verkocht dan op de maandagmarkt. Vooral op het einde van de verkoop gingen maandag de prijzen aanzienlijk dalen vooral voor roggen, kabeljauw en platvis. Zelfs tarbot daalde tot een abnormaal laag peil.

De kwaliteit van de aanvoer was deze week niet altijd onberispelijk. Er werden enkele zeer lange rei-

zen gemaakt. Het is dan nog zo dat de slechtste kwaliteit gewoonlijk de maandag wordt gebracht, waar de aanvoer het grootst is. Bovendien moet die vis nog het langst bewaren, alleszins tot de woensdag en dikwijls tot op vrijdag. In deze periode waar ook op woensdag veel vis wordt verbruikt, is dit nog niet zó slecht, in de navastentijd is dit echter zeker iets dat zou moeten vermeden worden. Ondanks dat de prijzen maandag niet best waren, bleven er weinig schepen met een opbrengst die niet renderend was. Vooral van het Kanaal werden prachtige uitslagen geboekt en het ziet er naar uit dat we toch weer naar de grote vangsten van vorig jaar terugkeren. In elk geval bleven nu reeds een 5-tal schepen boven de 200.000 F opbrengst en kon zelfs één schip 300.764 F besommen, iets dat slechts zeer zelden voorkomt. Minder goed was het voor sommige IJslanders en voor de meeste Witte Bankers. Ook van de Noordzee was het niet al koek en ei. Over het algemeen moet toch worden toegegeven, dat het nogal meevallen is, waarbij we rekening hou-

den met het feit dat ook de andere landen grote vangsten aanvoeren dat van uitvoer niet veel in huis komt, integendeel.

De kustvisserij gaat verder voort op de goede weg. Er wordt meer garnaal aangevoerd, nog steeds is er sprake van de visvangsten stijgen in aantal. Voor sprat worden steeds goede prijzen betaald. De grote vangsten blijven echter uit. Toch kon nog iets verdiend worden en dat er nu nog sprake is, kan zeker uitzonderlijk worden genoemd. De garnaalvisserij begint langzaam die naam terugwaardig te worden. Het aantal garnaalvisserij is vergroot en de meeste vangsten zijn groot genoeg om een renderende uitbating toe te laten. De visvangsten doen het ook al beter en zijn reeds een paar dagen na elkaar aan de afslag geweest. Met het gunstige weer zullen de vangsten wel gauw groter worden.

De totale aanvoer bestond in de week van 3 tot 9 maart uit 14.390 bennen vis, 64.740 kg tong en 2.800 kg kreeftjes.

9 IJslanders waarvan 7 op maandag verkochten, zorgden voor 7.300

bennen vis, hetzij meer dan het dubbele van verleden week. Aldus was het nogal normaal dat IJslandvis goedkoper werd verkocht. Inzonderheid voor schelvis was de prijs lager, terwijl ook kabeljauw goedkoper was. Best verkochte soorten waren rode zeebaars, leng en koolvis. De opbrengsten waren begrepen tussen 220.000 F voor de O.239 en 521.000 F voor de O.316.

Slechts drie Noordzeeschepen, welke zorgden voor 1.080 bennen vis. 2 van de 3 opbrengsten waren renderend, de 3e was te laag. Witte kabeljauw kreeg dezelfde prijs als verleden week zonder evenwel ooit de 1000 F te bereiken. De hoogste opbrengst was hier voor de O.335 die 308.080 F besomde, dit na een korte reis die mooi verzorgde vis opleverde.

23 Kanaalschepen voorzagen de markt van 4.565 bennen vis en 50.500 kg tong. De prijzen voor Kanaalvis stegen geleidelijk van maandag naar woensdag. De aanvoer nam in verhouding af. Tongen waren de voornaamste soort die van de prijsstijging profiteerde, terwijl ook tarbot en rog gunstiger werden verkocht. De opbrengsten van al deze schepen waren minstens bevredigend. Voor sommige vaartuigen was het schitterend. 4 Witte Bankers zetten 310 bennen vis en 8.300 kg tong in de markt.

Woensdag werden de beste resultaten geboekt door deze schepen. Toen werd voor platvis en tong ook veruit de beste prijs betaald. Waar maandag tot 10 F werd betaald voor platvis steeg de prijs op de sluitingsmarkt tot 20 F. De hoogste opbrengst was hier voor de O.218 met 124.000 F.

De 111 westschepen voorzagen de markt van 830 bennen vis en 1040 kg tong. Geen overgrote vangsten die de eerste twee dagen iet bijzonder duur werden verkocht. De opbrengsten waren woensdag het minst slecht. 3 Kreeftenputters losten samen 245 bennen vis, 2900 kg tong en 2800 kg kreeft. Kreeftjes waren weer erg duur. De uitslagen waren voor deze schepen wel bevredigend.

Tenslotte werd ook nog één vangst van de Oost binnengebracht die 60 bennen vis en 2000 kg tong bevatte. Dit was maandag niet genoeg om er een renderende opbrengst mee te boeken.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	4-3-1961	6-3-1961	7-3-1961	3-3-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	41,20-45,—	37,—41,20	39,40-42,—	41,40-43,40
3/4 tongen — 3/4 sole	49,40	36,20-39,—	37,40-42,—	41,—45,60
Bloktongen — Sole moyenne	53,—	35,40-38,60	39,50-43,40	42,80-47,40
Voor-kleine — Toute petite	49,—	37,—39,20	41,—44,20	46,—47,20
Kleine — Petite	32,—	22,60-39,40	34,60-34,—	36,40-41,40
Tarbot groot — Turbot, gros	39,40-50,—	41,80-52,—	42,60-51,50
Middel — Moyenne	34,—36,—	37,—46,—	30,—44,—
Kleine — Petite	24,—33,—	26,—32,—	26,—28,—
Griet — Barbue
Middel — Moyen
Kleine — Petit
Schol — Plie	4,— 4,40	4,— 5,—	4,20 -4,60
Grote iek — Grosse	4,— 5,40	5,— 7,60	10,—12,60
Kleine iek — Petite	4,— 9,40	5,— 9,—	10,—19,60
Iek 3e slag — 3e sorte	8,—	4,— 9,—	5,— 8,—	17,60-20,—
Platjes — Toute petite	4,—	5,— 6,—	5,80- 8,20
Schelvis grote — Aiglefin, gros	11,—	11,—11,60	.....
Middel — Moyen	8,— 8,60	10,—	.....
Kleine — Petit	9,40	4,—10,—	.....
Heek, grote — Merlu, gros	26,—	.....
Middel — Moyen	16,—	12,80
Kleine — Petit	9,80	.....	.....
Rog — Raie	5,60-11,—	6,80-14,—	7,40-15,70
Rode poon — Perlon	12,80	12,—14,—	10,60-20,—
Grauwe poon — Grondin	8,40	9,60	7,60-12,20
Kabeljauw — Cabillaud	8,—17,80	10,20-17,80	14,60-15,40
Gullen — Petit cabillaud	7,50-10,—	6,80- 9,60	10,—14,—
Hozemondhamme — Baudroie	29,60-34,40	33,—35,—	29,—35,—
Wijting — Merlan	3,—	3,— 7,40	4,— 5,20	3,— 8,—
Schar — Limande	4,40- 6,40	4,— 5,60	.....
Steenhol — Sole limande	8,20-18,—	.....	9,80-18,50
Zeehaai — Aiguillat
Hondshaai — Roussette	6,— 9,—	10,—	9,— 9,20
Arend (Pieterman) — Gr. vive
Makreel — Maquereau
Horsmakreel — Saurel
Rode knorhaan	13,40-13,60	11,80-20,—	10,—26,80
Keilrog — Raie radiée	7,—17,—	8,—17,—	18,—20,—
Zeekreeft — Langoustine	17,—24,50	.....	19,60-39,30	19,60-38,20
Schaat — Flotte	16,—18,—	10,—17,—	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.
Lom — Brosme
Kongeraal — Congre	4,— 6,—	5,450- 7,50	5,— 7,80
Leng — Lingue	7,40	9,80	10,40
Schartong — Cardine	7,60-21,50	16,—19,50	.....
Volle haring — Hareng
IJle haring — Hareng guai
Haringshaai — Latour
Steenhol — Tacaud	3,20- 3,60	3,60	3,60- 3,80
Heilbot — Flétan
Koolvis — Colin	9,80-10,40	10,—14,—
Steur — Esturgeon
Zeewolf — Loup de Mer	13,—	.....
Pollak — Lieu jaune	9,40-11,30	9,40-11,—	.....
Zonnevis — St Pierre	30,—31,—	.....
Koningsvis	35,—	36,—	.....
Hondstong — Plie cynoglosse

ZATERDAG 4 MAART

Kreeftenput		Tongen	
Z.547	10	5	300
		Kreeften	
		1500	

MAANDAG 6 MAART

IJsland			
O.316	17	1150	521.410
O.88	16	650	226.015
O.298	18	1000	400.705
O.286	17	1100	335.387
O.239	17	600	220.370
O.324	22	800	343.670
O.331	22	630	251.380
Noordzee			
O.333	16	400	231.300
Kanaal			
		Tongen	
O.170	14	200	141.400
Z.537	15	200	149.060
O.135	14	200	267.930
O.119	15	250	127.780
O.140	13	220	179.640
O.342	15	150	128.700
O.153	14	150	138.590

O.120	15	350	600	173.720
O.204	14	250	5400	300.765
Z.546	14	180	2500	184.890
O.69	14	200	3000	214.740
O.227	14	275	1500	216.500
Z.516	16	200	2000	171.600
O.131	15	100	2000	133.000
O.193	14	180	2000	175.620

Oost

Z.514	10	60	2000	89.010
-------	----	----	------	--------

Witte Bank

O.218	15	100	2600	124.070
Z.290	13	80	2000	80.820

West

N.715	9	110	—	55.850
O.225	10	110	—	54.020
O.532	4	40	100	16.090

Kreeftenput

Z.547	10	120	1200	96.000
-------	----	-----	------	--------

DINSDAG 7 MAART

IJsland

O.217	12	570	—	241.910
O.92	18	800	—	303.312

Moray

Z.425	14	230	—	124.740
-------	----	-----	---	---------

Noordzee

O.335	12	450	—	308.080
-------	----	-----	---	---------

Kanaal

Z.435	16	140	2700	170.460
Z.562	16	300	2600	219.200
Z.25	13	120	2000	132.120
Z.542	15	250	5000	294.270
O.128	12	150	—	96.350

Kreeftenput

Z.545	11	80	1000	97.510
-------	----	----	------	--------

West

O.327	3	40	1000	24.440
O.148	10	100	—	77.820

WOENSDAG 7 MAART

Kanaal

O.346	13	110	1500	135.010
O.105	14	200	500	131.500
O.249	13	190	2700	215.370

Witte Bank

Z.528	13	70	2000	110.310
O.256	13	60	1700	104.190

Kreeftenput

Z.550	8	40	400	61.660
-------	---	----	-----	--------

West

O.147	6	40	400	43.160
N.819	9	110	200	58.700
O.806	6	50	200	28.500
O.152	6	60	—	31.360
O.267	6	100	—	56.920
N.33	4	70	—	54.280

ENKEL KREEFT OP ZATERDAG

De Z.547 was dit keer aan de beurt om zijn vangst op zaterdag te verkopen. Dit schip verkocht echter niet zijn ganse vangst maar alleen een gedeelte van de tongenvangst en gans de kreeftenvangst. Deze laatste bestond uit ca 50 bennen waarvoor redelijke prijzen betaald werden, al was het dan merkbaar minder dan verleden week. Zaterdag van voorgaande week no. terden de grote kreeft inderdaad 1500 F. Nu was dit juist de helft. De kleine sortering was duur in verhouding tot de rest en kreeg meer dan 500 F. De ongeveer 300 kg tong werden goed verkocht en kregen zelfs betere prijzen dan verleden week. Zodoende werd nog een opbrengst geboekt van 54.115 F.

Behalve de Z.547, kregen we ook nog enkele kustvaartuigen op de markt. Dat het beter is geworden, was duidelijk merkbaar aan het aantal schepen en aan de grootte van de vangsten. Ze bestonden hoofdzakelijk uit wijting waarvoor

echter een prijs van 3 F per kg is verzekerd. Als het goede weer aanhoudt, zal ook het aantal kleine kustvaartuigen wel gaan vergroten, vooral nu de garnalvisserij op haar laat wachten en de sprotvisserij toch ook op haar laatste benen loopt.

ZEER VEEL VIS OP MAANDAG

30 schepen brachten ca 10.000 bennen vis en 42.000 kg tong binnen. Het grootste deel hiervan kwam van de IJslanders met 5.900 bennen vis. De 7 IJslanders waren ook oorzaak dat er niet bijzonder veel tijd gewonnen werd met de verkoop op 2 plaatsen. Zolang er IJslandse vis wordt verkocht, moet de kleine vis die van achter staat bij de Kanaalschepen, afzonderlijk worden verkocht. Hierdoor gaat het grootste gedeelte van de tijdswinst verloren. Eenmaal er geen IJslandse vis meer is, gaat men thans immers op een gans andere manier dan vroeger te werk. Op het ogenblik dat de grote vis, die bovenaan staat, verkocht is van een niet-IJslander, gaat dezelfde ploeg tegenschrijvers voort met de verkoop van de kleine vis. Een andere ploeg begint ondertussen reeds aan de volgende beurt zodat er geen tijd meer verloren gaat.

Deze methode van verkopen is voor verbetering vatbaar.

AFWISSELEND GOED EN SLECHT VAN IJSLAND

Van de 7 IJslanders die verkochten, waren er 2 grote. Deze 2 gelukten er niet in een renderende opbrengst te boeken. De resultaten van de kleinere IJslanders waren in verhouding veel beter en vooral de O.286 maakte een mooie reis, zegge 335.387 F. De O.324 boekte wel een hogere besomming maar was hiervoor ook meerdere dagen iager in zee. Schelvis was van bij de marktinzet goedkoop, evenals kabeljauw. Alleen rode zeebaars kan duur genoemd worden. De hoogste opbrengst was maandag voor de O.316: 521.410 F. De laagste uitslag was voor de O.239: 220.370 F.

SLECHTS EEN NOORDZEEVANGST

De aanvoer van Noordzeevis is de laatste weken zeker niet groot. Toch blijft de prijs voor witte kabeljauw op een laag peil aangezien maandag weer maar 890 F per ben werd betaald. Dit was dan de topprijs, notering die slechts voor een 20-tal bennen werd betaald. De kabeljauw in bennen was nog veel goedkoper zodat al dat gebaat over te weinig witte kabeljauw en niet gaarne invoeren wel wat overdreven zal zijn. Het is nu inderdaad vastenperiode en dus de tijd waar de beste prijzen zouden moeten betaald worden.

Het zal nu echter voorzeker te warm zijn voor de tijd van het jaar, waardoor de vraag sterk zal gedaald zijn. Zo is het altijd iets. Als het te erg vriest, zijn de banen onbereikbaar en als het niet vriest is het ook wat. Ondertussen kon de O.333 dank zij een vangst van

rond de 400 bennen een opbrengst bereiken van 231.000 F. De gemiddelde prijs bleef dus beneden de 500 F per ben, terwijl het grootste deel van de vangst uit kabeljauw bestond. Een soort die goed werd verkocht was kleine schelvis.

NOG MEER KANAALVIS

15 Kanaalschepen of de helft van het totaal aantal verkopende vaartuigen, kwam maandag aan de afslag. De vangsten van deze schepen waren allen renderend. Best van al was het natuurlijk voor de O.204, die een opbrengst lukte van 300.765 F, dank zij een tongenvangst van meer dan 5000 kg. Ook de O.135 loste een ruime tongenvangst en bracht ook een flinke uitslag op het bord: 267.930 F, voorzeker het beste cijfer reeds door dit schip bereikt. Tongen werden vooral van deze visgrond aangevoerd, zodanig zelfs dat deze schepen alleen reeds voor meer dan 35.000 kg zorgden. Het was dan ook niet te verwonderen dat de prijzen lager waren dan verleden week, al was de prijsdaling niet zo uitgesproken als wel kon verwacht worden, bij dergelijke aanvoer. Het waren inderdaad alleen de kleinste soorten die werkelijk goedkoper waren, de grotere soorten hielden het peil van de marktinzet. Soorten die erg goedkoop waren, heten rog, platvis en kabeljauw. De kleine vis werd nog vlot en redelijk goed verkocht, uitgenomen dan de zandschullen en de platjes. De laagste opbrengst was van deze visgrond voor de O.119 die 127.780 F besomde.

WEINIG WESTVIS

Die was er ook zo bijzonder veel niet nodig, aangezien de roggen in voldoende mate van het Kanaal werden aangevoerd. Voor deze vissoort is het warme weer dat we nu kennen zeker niet goed. Ze waren dan ook de voornaamste slachtoffers van de markt. Zelfs keilrog daalde van bij de marktinzet. De westschepen die in verhouding tot de duur van de reis geen zulke bijzonder grote vangsten binnenbrachten, besomden van 16.000 F voor de O.532 naar 55.000 F voor de N.715 en de O.225. Eén vangst van de Oost bracht een 100 bennen vis en 2000 kg tong in de markt. Dit was niet voldoende om 100.000 F te besommen, alhoewel de opbrengst toch wel kan bevredigen. De reis was immers niet erg lang en het vaartuig niet bijzonder groot.

REEDS TWEE WITTE BANKERS

Dit is inderdaad reeds het dubbel van het aantal dat verleden week kwam verkopen. De vangsten waren eveneens groter dan gewoonlijk van deze visgrond zodat ook de O.218 'n renderende uitslag kon bereiken: 124.000 F. Voor de Z.290 was het echter merkbaar minder, dit schip moest tevreden zijn met 80.280 F. Nadat de Z.547 zaterdag reeds een opbrengst van 54.115 F

bereikte, deed dit schip er nu nog 96.000 F bij dank zij een vangst van 120 bennen vis en zowat 1000 kg tong. De totale opbrengst voor dit vaartuig 150.000 F is ook zeker bevredigend.

STIJGENDE PRIJZEN OP DINSDAG

Een veel geringer aantal schepen op de dinsdagmarkt en een veel kleiner visaanvoer, waren er oorzaak van, dat de prijzen voor bijna alle soorten beter waren dan maandag. De bijzonderste prijsstijgingen werden genoteerd voor tongen, roggen, tarbot en platvis. Alleen wijting was een soort die minder goede prijzen kreeg en zelfs dikwijls moest worden opgevangen. Opnieuw een paar grote tongenvangsten die de Kanaalschepen renderende reizen deden maken waarbij met een niet, weer de 300.000 F werd gemist. Voor de Z.542 werd inderdaad 294.270 F besomd. Ook de Z.562 bleef boven de 200.000 F, zodat er deze week al een 6-tal schepen meer dan 200.000 F bereikten.

Voor de IJslanders was het niet zo goed al was er toch voor de O.217 maar een korte reis nodig om 241.000 F te besommen. Voor de O.92 was het veel slechter. Dit schip bracht 't inderdaad maar tot 303.000 F en dit is ongetwijfeld te weinig voor zulk vaartuig. De goede uitslag was voor de O.335 met 308.080 F, de minder goede voor de Z.425 met 124.740 F. Witte kabeljauw kreeg dooreen een betere prijs dan maandag, al bleef men opneuf ver beneden de 1000 F per ben.

Een Kreeftenputter deed het evenmin slecht en zongde voor een aanvoer van 90 bennen vis, 1000 kg tong en 700 kreeft. De opbrengst hiervoor was 97.000 F. Kreeft en platvis waren duurder dan de voorgaande dagen. De aanvoer van de west was zeer gering, zodat ook deze soorten goede prijzen kregen, waardoor de opbrengsten nog hoger uitvielen dan verwacht: van 24.440 F voor de O.327 naar 77.820 F voor de O.148.

STEUR AANGEVOERD

Op de maandagmarkt van deze week werd door de O.170 nog eens een steur aangevoerd. De zeer zeldzame vis haalde een gewicht van ca 111 kg en werd verkocht aan de firma Verleye uit Gent voor de prijs van 930 F. Er werd dus bijna 90 F per kg betaald, prijs die zeker niet te versmaden is, evenmin trouwens als de vis.

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN !

VISAANVOER TE OOSTENDE

4-3	1	2.050	54.115
6-3	30	544.150	5.750.032
7-3	12	175.500	2.090.212
8-3	12	65.200	1.030.960
Tot.	55	786.900	8.925.319

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

17-2	1	25	2.325	93,—	93,—
18-2	2	61	4.636	76,—	76,—
20-2	2	95	6.216	65,—	66,—
22-2	1	18	1.188	66,—	66,—
23-2	3	98	6.058	58,—	63,—
24-2	3	99	5.392	52,—	57,—
25-2	1	9	459	—	—
28-2	2	29	1.874	—	—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

3-3	2	953	6.974
6-3	16	20.329	234.019
8-3	11	29.387	341.944

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

2-3	4	101	5.313	48,—	58,—	52,63
4-3	9	246	14.190	53,—	62,—	57,68
6-3	3	87	5.132	54,—	65,—	59,—
7-3	8	205	10.930	46,—	58,—	53,31
8-3	7	125	7.224	55,—	61,—	57,—

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	6-3-1961	7-3-1961
Grote schelvis	6,80-12,—	7,60-12,—
Middelmatige schelvis	6,40- 8,20	7,— 8,20
Kleine schelvis	5,— 8,—	6,20- 8,20
Kabeljauw	7,—12,40	7,—12,60
Gullen	7,— 9,60	8,40- 9,60
Wijting	5,— 8,—	5,— 7,60
Schaat	12,50-16,40	15,—16,60
Zeebaars	7,40-12,—	8,20-12,20
Leng	8,—13,40	8,40-12,50
Schartong	8,—10,—	6,—
Heilbot	26,20-50,—	23,50-56,—
Koolvis	7,— 9,60	6,— 9,—
Hondstong	4,—11,80	4,—11,20
Zeewolf	7,— 9,—	7,40- 8,60
Platen	6,— 9,40	5,60- 7,—

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	3-3	6-3	8-3
Grote tong — Grosse sole	40-41	40	40-42
Bloktong — Sole moyenne	40-41	43	44-45
Fruittong — Sole 3/4	43-44	45	46-51
Schone kleine tong — Petite sole	43-44	44	46-50
Kleine tong — Toute petite sole	35-36	40	36-41
Grote tarbot — Turbot gros	50	—	58
Middelm tarbot — Turbot moyen	—	47	52
Varia — Divers	—	33	34
Griet — Barbue	—	28	36
Pieterman — Grande vive	—	—	40
Grote pladijs — Grosse plie	6-7	5	4-5
Middelm. pladijs — Plie moyenne	6-10	10	13
Kleine pladijs — Petite plie	4-5	7	6-9
Deelvis — Portion	—	—	—
Kabeljauw — Cabillaud	—	20	18
Gul — Petit cabillaud	12	14	16-12
Keilrog — Raie radiée	—	—	21
Rog — Raie	6-7	11	14-11
Tilten	5-6	9	11
Scherpstaarten	5-6	8-6	10-8
Halve man	—	—	—
Grote wijting — Gros merlan	6-7	9	8
Kleine wijting — Petit merlan	3	4	3-4
Bet — Flet	2	2	2
Schar — Limande	8-13	15-8	14-111
Zeehaai — Aiguillat	—	—	—
Zeehond — Chien de mer	—	10	8-6
Robaard — Grondin rouge	—	20	20
Knorhaan — Grondin	—	10-12	8-9

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Dinsdag 2 maart

Z.785	1.010
Z.366	830
Z.404	1.740
Z.555	1.010
Z.481	830
Z.54	1.750

Zaterdag 4 maart

Z.475	3.810
Z.520	3.550
Z.802	3.810

Maandag 6 maart

Z.420	14	1700	70	88.490
Z.409	8	650	35	32.960
Z.447	12	800	80	63.620
Z.60	7	300	45	24.030
Z.417	9	500	80	69.390
Z.453	9	450	120	54.910
Z.460	10	800	60	54.080
Z.450	3	200	20	15.130
Z.438	3	300	20	16.850
Z.63	3	200	18	13.990
Z.478	3	200	20	16.990
Z.555	2	150	10	9.880
Z.475	—	—	—	3.090
Z.802	—	—	—	3.100

Dinsdag 7 maart

Z.524	19.590
Z.506	18.040
Z.809	12.780
Z.817	16.690
Z.454	10.860
Z.552	59.220
Z.466	10.520
Z.447	27.960
Z.52	17.950
Z.22	13.880
Z.501	7.690
Z.47	23.290
Z.54	950
Z.405	960

Woensdag 8 maart

Z.430	22.730
Z.518	24.720
Z.240	18.300
Z.552	28.280
Z.538	27.230
Z.517	32.000
Z.406	20.410
Z.432	76.290
Z.603	36.470
Z.764	27.180
Z.30	35.420
Z.445	26.910
Z.467	21.930
Z.251	20.510
Z.525	15.330
Z.512	28.230
Z.733	40.640
Z.515	30.090
Z.499	19.930

Z.477 22.690

Donderdag 9 maart

Z.520	2	100	10	7.420
Z.264	5	300	30	23.790
Z.523	7	300	40	37.600
Z.561	5	300	40	32.170
Z.785	4	200	20	21.690
Z.555	3	100	10	10.060
Z.270	4	200	40	29.090
Z.475	—	—	—	2.550
Z.802	—	—	—	2.540

GENT

VAN 25-2-1961 TOT 3-3-1961

3/4 tongen 90-100; v/kleine tongen 65; grote tarbot 100-110; midd. griet 65-90; grote iek 35; kleine iek 26; midd. schelvis 64; rog 50-60; hozemondhamme 60; wijting 24; steenschol 32; makreel 24; rode knorhaan 30; repen zeebaars 60; ijle haring 18-20; gepelde haringshaai 44; verse garnalen 72-90 F per kg.

BRUSSEL

VAN 25-2-1961 TOT 3-3-1961

3/4 tongen 100-110; v/kleine tongen 80-90; kleine tarbot 75; grote tarbot 130; kleine tarbot 65-70; kleine griet 70; grote iek 40-45; iek 3e slag 27-30; midd. schelvis 70-80; vlerken rog 60-75; kabeljauw 65-80; hozemondhamme 60-70; wijting 25-30; makreel 26-330; rode knorhaan 38; repen zeebaars 65-75; heilbot 100; koolvis 40 F per kg.

VERWACHTINGEN

Maandag 13 maart

IJsland : O.81 (1600 b.) O.318
 O.294 O.242 O.236 O.269 O.108
 Kanaal : Z.419 O.265 O.115 O.109
 O.283 O.279 O.244 O.223 O.166
 O.127 O.155 O.132 Z.543 O.243
 O.94 Z.581 O.287 O.142
 Witte Bank : O.122 Z.529
 Kreeftenput : Z.583 Z.274 Z.554
 Z.452 Z.510

West : O.185 O.154 O.349 N.7
 Noordzee : O.124

Dinsdag 14 maart

IJsland : O.317 O.86 (700 b.)
 Kanaal : O.183 O.66 O.220 O.160
 O.175 O.266
 Moray Firth : O.319 O.278
 Witte Bank : Z.549

Woensdag 14 maart

Kanaal : O.191 O.312 O.151 O.214
 Z.444
 Kreeftenput : Z.530 Z.55 Z.412
 West : O.306 O.196 O.77
 Witte Bank : Z.539

HET VISSERIJBLAD

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

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

DE GROTE EUROPESE VLOTEN VAN DE NEDERLANDSE VISSERIJGOLF

Zo werd een artikel in «Le Marin», het franse visserijtijdschrift getiteld, met betrekking tot de vloten van de grootste Europese visserijstaten. «Le Marin» schrijft onder meer :

— o —

« Ondanks de steeds toenemende uitbreiding op technisch gebied, de integratie en alle zogenaamde rationele operaties, heeft alles er de schijn van dat de vissersvloten van de grote Europese visserijstaten niet langer op een rendabele manier kunnen uitgebaat worden. Op enkele zeer zeldzame uitzonderingen na, wordt uit alle visserijkringen van voormelde staten de hulp van de regering ingeroepen.

De zeer kritieke toestand, zelfs in bepaalde oopunten katastrofaal, kan ons tenandere niet meer verbazen of verwonderd doen opzien, rekening houdend met de enorme ontwikkeling van bepaalde staten, en hier vernoemen wij in de eerste plaats de Sowjet-Republiek.

Technisch gezien heeft men hier niet langer te doen met evolutie uit voedingsnoodzakelijkheid, maar met een voortdurende permanente revolutie met als enig doel de capaciteit der vangsten zo hoog mogelijk te doen stijgen, zonder dat er maar enig ogenblik rekening wordt gehouden met het feit, dat ook de natuur haar grenzen kan hebben en dat ook de visstapel een beperkte inhoud heeft.

Vanuit omzeggens alle vissersstaten bereiken ons weinig gunstige echo's.

In IJSLAND, is de situatie van de nettenvisserij waarlijk dramatisch te noemen, terwijl de uitbreiding van hun visserijzones hen in geen enkel opzicht enige baat heeft bijgebracht. Thans heeft men het inzicht de terugbetalingstermijn van de door de reders gemaakte schulden te verlengen in de hoop dat ondertussen enige verbetering zal ingetreden zijn. Dit zou tenslotte neerkomen op een onder staatstoezicht plaats van de volledige vloot.

In NOORWEGEN is men niet te spreken over de steeds toenemende concurrentie op de verschillende markten. Dit is volgens de Noren te wijten aan de tolrechten welke in voege zijn onder de leden van de Gemeenschappelijke markt en zelfs van verschillende skandinavische landen (inzonderheid Denemarken).

In DUITSLAND kunnen de grote rederijen voor diepzeevisserij alles behalve prat gaan op een gezonde financiële toestand. De Redersvereniging heeft verklaard dat zo binnen zeer korte tijd geen hulpmaatregelen ten gunste van de diepzeevissersvloot en de commercialisatie door de regering getroffen worden, vele rederijen regelrecht naar een faling gaan. De crisistoestand is zo ernstig, dat de gehele visserij-economie een onvermijdelijke verlamming en ondergang in de ogen kijkt, aldus voormelde instantie.

Ondanks het feit dat de tabellen een eerder donker uitzicht vertoonden, slaagde de «Nordsee» er toch in een teruggeve van 12 % toe te kennen aan haar aandeelhouders. Het is gekend dat de resultaten over het jaar 1960 niet al te schitterend geweest zijn, terwijl twee rederijen uit Hamburg en een uit Bremen er de brui aan gegeven hebben en hun vloot gedeeltelijk verkocht hebben, terwijl de rest afgetakeld werd ; dat ondanks de concentratie, de grootste sociëteiten er niet in slagen hun uitbatings-

kosten te verminderen of de koop-prijs van een nieuwe eenheid te verlagen.

In ENGELAND heeft het Fleck-Komitee aan de regering voorgesteld om de tussenkomsten ten bate van de visserij te verlengen voor een tijdsduur van tien jaar.

De Redersvereniging van Milford-haven heeft zelf verklaard dat de exploitatie van fabriekschepen, zonder de financiële hulp van de regering, in geen geval leefbaar is, en erg een kans bestaan om zodoende de visserij terug op steviger grondvesten te plaatsen.

De toestanden in HOLLAND zijn evenmin gunstig te noemen al dient gezegd dat deze nog niet zo zijn als in de voornoemde landen. Onze Noorderburen hebben echter nog steeds ruime mogelijkheden met de haringuitvoer, aldus «Le Marin». Deze toestanden zouden echter ook kunnen veranderen moest de Noordzee haring steeds moeilijker en moeilijker te vangen zijn.

Er kunnen nog ZWEDEN en DENEMARKEEN vernoemd worden. In eerstgenoemde mogendheid wist de uitbreiding van de vloot aan het gigantische te ontsnappen ; tot op heden althans. Denemarken heeft in deloop van 1960 enkele mogelijkheden ondervonden bij de uitvoer van hun vismeel en visolie.

Zo komt de steller van het artikel van ons eigen land, waarover hij het volgende wist te zeggen :

« In België is een grote rederij » er niet ingeslaagd haar grootste » eenheid, en een van de modernste » vaartuigen van de visserijvloot, » die bij een aanvaring in de om- » geving van IJsland verging, te » vervangen. De opsporingen naar » nieuwe visgronden, die noodge- » dwongen dienden opgezocht in » verband met de uitbreiding van » de uitbreiding der IJslandse vis- » serijzones, hebben evenmin enig » tastbaar resultaat opgeleverd. » Gans de visserij blijft angstvallig » een maatregel van de regering » afwachten. »

In FRANKRIJK tenslotte werd er tot op heden nog geen beroep gedaan op de hulp van de regering en dit dient misschien gezocht in het feit dat de franse reders zeer omzichtig tewerk zijn gegaan en ook wel omdat de franse visserij-structuur niet zo slecht is dan dat er over de daken geschreeuwd wordt ».

Tot daar deze franse reporter.

Alhoewel hij enkel een oppervlakkige toestand weergeeft van de toestanden in de verschillende landen, dient toch gezegd dat hij niets nieuws vertelt. Het is niet van vandaag dat wij weten dat de visserij er alles behalve schitterend voorstaat en het noodzakelijk is dat de regeringen de rendende hand dienen te reiken.

Wat betreft echter de opzoekingen die gedaan werden door onze wetenschapsmensen naar nieuwe visgronden, gezien wij verdrongen werden door het in voege brengen van de IJslandse 12-mijlenzone, kunnen wij het volgende zeggen. Zo dergelijke toestanden zich stellen voor onze visserij, wat niet te betwijfelen valt, dan is dit nog veel meer waar voor andere en grotere visserijstaten zoals Duitsland, Frankrijk waarvan de aktiviteiten tenslotte nog veel meer afgestemd zijn op de diepzeevisserij.

Dat de franse visserij er inderdaad heel goed voorstaat en vooral op financieel gebied, is gelegen aan de veel betere prijzen van de vis, welke beschermd worden door een toelstelsel, dat nog zeer hoog mag genaemd worden.

VERSLAG VAN DE 1e EN DE 2e REIS IN 1961 VAN HET HOSPITAALKERKSCHIP «DE HOOP»

(resp. van 18-1 tot 8-2 en van 15-2 tot 7-3)

Op 14 maart gaat het hospitaalkerkschip « De Hoop » weer naar zee.

Gedurende de 1e reis hield « De Hoop » zich voornamelijk op bij de Noordelijke traw-visserij op 60° N.B. en 3°20' O.L. Tijdens slecht weer werd enige dagen te Skudeneshavn een schuilpaaits gevonden.

Op de 2e reis kruiste « De Hoop » tussen de Zuidelijke traw-visserij in de buurt van Helgoland, waar tijdens een week-einde werd binnegelopen.

De verleende diensten gedurende deze 2 reizen zijn (volgens radiotelefonische opgave van kapitein W.R. Rog) a.v. :

Medische dienst
(Scheepsartst dokter A.G. Hartman)

21 behandelde patiënten, waarvan 8 in het scheepshospitaal werden opgenomen. Totaal aantal verpleegdagen 28 ; aan de wal gebrachte patiënten 4 ; aantal radiomedische adviezen 30 en afgegeven recepten 18.

Radio-technische dienst
(Radio-telegrafist T. Roodzant)
11 radio-reparaties werden aan boord van de vissersschepen uitge-

voerd. 58 maal werd een radio-technisch advies gegeven.

Technische dienst
(1e werktuigkundige N. de Vreugd)

Het machinekamerpersoneel verleende 4 maal assistentie bij het verrichten van een noodreparatie. 10 Ton drinkwater (resp. 6 en 4 Ton) werd aan boord van 2 trawlers overgepompt.

Meteorologische dienst
In totaal werden aan het K.N.M.I. De Bilt 247 weerrapporttelegrammen verzonden.

WRAK SCH.21 VERKOCHT

Het wrak van de in december op het zuiderhavenhoofd van Scheveningen gestrande logger Arie van der Zwan SCH.21 is verkocht. Het overslagbedrijf H. Vermeer uit Hoogvliet werd voor f 27.770, eigenaar van het voormalige schip. Binnen een maand moet dit bedrijf het wrak weghalen.

In Scheveningse visserijkringen werd de totale opbrengst van het wrak vrij hoog genoemd. Met de haring uit het ruim mee heeft het f 33.192,50 opgebracht. Overigens zijn deze ruim 33.000 gulden lang niet voldoende om de bergingskosten te dekken. Naar schatting bedroegen deze kosten f 70.000.

ADVIES

A. HILDEBRANDT :

Niet alleen op garnaal, ook op platvis vissen

Gaf drs. Boddeke op de visserij-konferentie aan de garnalenvissers de wenk om de jonge garnaal voortaan te laten zwemmen, het hoofd van de afdeling visserij van het Landbouw Economisch Instituut, drs. A.G. U. Hildebrandt kwam ook met een waarschuwing, vooral aan de garnalenvissers op de Waddenzee. De positie van deze vissers is volgens hem nog al onzeker en daarom zouden de Waddenzee-garnalenvissers er goed aan doen ook eens de mogelijkheden van de platvisvisserij op tong en schol onder de ogen te zien. Deze platvis is weliswaar buiten de Waddenzee, maar toch niet ver van huis, ten noorden en ten westen van de Waddeneilanden te vangen. Deze mogelijkheid kan ertoe leiden, dat de noodzaak van een centrale visafslag voor Groningen gaat bestaan in de hoofdstad van deze provincie: Groningen.

Dhr Hildebrandt merkte op, dat de garnalenprijs elastisch is, wat vooral voor de vissers natuurlijk prettig is. Bij kleinere vangsten krijgt men automatisch hogere prijzen. Hogere prijzen trekken evenwel ook de concurrentie aan en zo zouden de vissers van de Oostduitsse staat wel eens ter garnalvisserij gaan varen. Vandaar dat dhr Hildebrandt tot zijn advies kwam om ook aan de platvisvisserij aandacht te schenken.

NIEUWE SCHEPEN IN DE VAART GEKOMEN

Aan de Katwijkse visserijvloot zijn vorige week weer twee nieuwe eenheden toegevoegd. De n.v. Visserijmaatschappij Kennemerland te Katwijk nam de trawler KW.39 Wilhelmina Johanna in gebruik op donderdag tijdens een officiële proefvaart op de Noordzee, ter hoogte van IJmuiden.

Het schip, gebouwd bij De D. geraad te Woubrugge is 319 ton bruto, is 46,60 m lang, 1000 pk sterk. Tot schipper werd benoemd Cor Bal uit IJmuiden, die tot voor kort aan te treffen was op de KW.49 Antje van deezlde maatschappij.

De Visserijmaatschappij Kennemerland beschikt thans over een zeer moderne vloot, die ook zeer jong is: elf motortrawlers, waarvan er 9 na de tweede wereldoorlog werden gebouwd.

Voorts is voor Katwijk in de vaart gekomen de kotter De Vijf Gezusters KW.53, die in de plaats is gekomen van de kotter van dezelfde naam en hetzelfde merk, die vorig jaar op de Noordzee zonk. Schipper eigenaar W. de Mol heeft in de nieuwe KW.53 een schip, dat 375 pk sterk is, dat 108 ton bruto meet en dat 26,80 m lang is.

Van IJmuiden is een kotter verkocht naar Scheevignen; het is de De Hoop I IJM.45 van de reders De Groot. Het 71 ton metende schip werd in 1954 te Den Helder gebouwd en is nu verkocht aan de firma Kleyn te Scheveningen. De kotter heet thans SCH.66 Klaartje. Voor de reders De Groot waren nog De Hoop II IJM.59 en de De Hoop III IJM.73. In aanbouw is een nieuwe kotter, die op de steven krijgt De Hoop I IJM.

Van de NEDERLANDSE Visserijgolt

Uitspraak van garnalenbioloog Boddeke

PUFVISSERIJ OP GARNALEN, IS SCHADELIJK VOOR GARNAALSTAND

EIND VORIGE WEEK heeft de garnalenbioloog bij het Rijks-instituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden, drs. D.J. Boddeke, een voor de gehele Nederlandse en Belgische garnalenvisserij-bedrijf belangrijke voordracht gehouden. Hij deed dit op de jaarlijks visserijconferentie voor Waddenzeevissers in de Volkshogeschool Alardsoog te Bakkeveen in het Friese land. Dhr Boddeke verklaarde daar dat de pufvisserij in sterke mate schadelijk is voor de garnalenstand. In Nederlandse kringen heeft men tot nu toe steeds beweerd, dat de pufvisserij niet schadelijk was omdat de vangsten meest uit mannelijke garnaal bestond, die volgens de overlevering toch niet groot werd. Maar Drs. Boddeke heeft in de korte tijd, dat hij nu speciaal de garnaal bestudeert, ontdekt dat de garnaal van het mannelijke geslacht na enige tijd in het vrouwelijke geslacht verandert. En dan blijft de garnaal niet klein, maar wordt binnen elf maanden een volwassen konsumptiegarnaal.

In Nederland wordt jaarlijks voor ruim een half miljoen gulden aan puf aangevoerd. Dhr Boddeke redeneerde vervolgens, dat het pas zin heeft de kleine garnaal te laten zwemmen, als men aan de andere consumptie-garnalenvisserij meer gaat verdienen.

En volgens drs. Boddeke is dit mogelijk. Men hoeft in de plaats van 150 « puf-garnalen », die men laat zwemmen, slechts een konsumptiegarnaal terug te vangem om het geld met interest te laten terugkomen.

Vangt men twee konsumptiegarnalen van de 150 kleine garnalen, die men heeft laten zwemmen, dan wordt er reeds flinke winst meer gemaakt.

Volgens drs. Boddeke zouden kleine garnalen, die thans als puf worden aangevoerd, als konsumptiegarnalen gevangen kunnen worden wanneer men ze maar elf maanden langer liet leven.

MERKPROEVEN

Het is natuurlijk voor de visserij van belang om te weten welk deel van die 150 puf-garnalen gevaar loopt door natuurlijke vijanden opgegeten te worden. Een goed inzicht daarin is alleen te verkrijgen door op grote schaal toe te passen merkprouven van garnaal. Een goede methode om garnaal te merken is echter nog niet gevonden. Een schatting is slechts te maken aan de hand van aangevoerde hoeveelheden puf en konsumptiegarnalen in de vangt.

DALING VAN PRIJS

Wanneer men de pufgarnalen laat zwemmen (door vergroting van de maaswijdte of door de ondermaatse garnalen meteen weer over boord te gooien) en wanneer daardoor na verloop van tijd de vangsten van konsumptiegarnalen gaan toenemen, dan bestaat de kans, dat de prijs van garnaal zal dalen. Volgens drs. Boddeke is een en ander toch een verantwoorde zaak, omdat de grootste vermeerdering van vangst van konsumptiegarnaal vooral in het voorjaar zou plaats hebben. En juist in die periode zijn de aanvoeren gering.

Of de overheid een nieuw maaswijdtevoorschrift en het verplicht stellen van het overboord gooien

van ondermaatse garnaal kan voorschrijven, moet worden afgewacht. De garnalenvisserij is een partikulier bedrijf en het zullen dus voornamelijk de vissers zelf moeten zijn, die maatregelen nemen om tot verhoging van de opbrengst van de garnalenvisserij te geraken.

TOEKOMST VOOR GROTE SCHEPEN

Voor de schepen met motoren van 100 tot 120 pk. is de toekomst in de garnalenvisserij weggelegd, aldus besloot drs. Boddeke. Deze schepen zijn meer rendabel, daar zij « een grotere hap uit de koek » nemen dan hun naar verhouding toekomst. Dhr Boddeke rekende voor dat de vangsten in de afgelopen jaren geen gelijke tred hebben gehouden met de ontwikkeling van de vloot. In 1952 was het vermogen 15.971 pk., in 1960 21.840 pk. Het gemiddelde motorvermogen respectievelijk 41,52 en 60 pk. Toch daalde de aanvoer van garnaal met 427.000 kg.

Op het Visserijlaboratorium te IJmuiden is men dan ook intensief bezig met verder te bewijzen, dat het wegvangen van de puf niet verstandig is. In een jaar tijds zijn te IJmuiden meer dan 60.000 garnalen gemeten en is nagegaan hoe de trek van de garnaal is en hoe zij zich gedraagt bij bepaalde temperaturen. Een onderzoek, dat voor de Belgische en Nederlandse kustvisserij van het grootste belang is, vooral omdat de aanvoer puf door elke kottar een steeds kleiner deel van de besomming gaan uitmaken.

Nota der Red. : Dat de aanvoer van pufgarnaal nadelig is voor de garnalenvisserij hebben we altijd staande gehouden. Het verheugt ons dat men eindelijk onze zienswijze zal beginnen bijtreden.

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

NEDERLANDSE VISSERIJ SCHAP VERHOOGT HEFFING VERSE HARING TOT 5 %

Het bestuur van het Hollands visserij-schap heeft vorige week in Den Haag de heer A.L. Lockefeer herkozen tot voorzitter. Het dagelijks bestuur wordt gevormd door de H.H.C. van der Wal, vice voorzitter, A. de Boon en dhr. H.A. Boelmans Kranenburg.

De verordening opvangereging werd van 3,50 tot 5 procent verhoogd.

Men motiveert dit besluit met te zeggen dat in de eerste helft van december 1960 een grote hoeveelheid haring de minimum prijs niet heeft behaald, zodat het opvangfonds een aanzienlijk tekort zal hebben, moest in de toekomst zich zuiks nog moeten voordoen. De nodige voorzorgen worden bijgevolg genomen door de bijdrage van 3,50 op 5 procent te brengen.

ADVIES INZAKE STUURMANDIPLOMA'S

Hetzelfde bestuur heeft een advies gegeven omtrent de instelling van een stuurmandiploma voor schepen van 20 tot 80 ton.

De IJmuider Courant schrijft hieromtrent :

NIEUWE PAPIEREN

De commissie vakopleiding van het visserij-schap heeft voorgesteld twee nieuwe diploma's in te voeren, betrekking hebbend op het varen met vissersvaartuigen van 20 tot 80 ton, voor zover zij uitsluitend mogen varen in de vaargebieden 1, 2 en 3, te weten een diploma als stuurman voor de kustvisserij en een diploma als stuurman voor de beperkte zeevisvaart.

Het diploma SK is verplicht voor stuurlieden, die varen op vissersvaartuigen, die uitsluitend gebied 1 mogen bevaren. Er is een overgangstijd van 5 jaar voor hen, die 30 jaar ouder zijn. De betrokkenen kunnen in die tijd een zogenaamd dienstdiploma SK halen.

Het diploma SBZ is verplicht voor stuurlieden, varende op vissersvaartuigen, die uitsluitend de vaargebieden 1 tot en met 3 mogen bevaren. Ook hier is een overgangstijd van 5 jaar.

Vaargebied 1 strekt zich uit tot 15 mijl uit de Nederlandse kust. Gebied 2 tot 50 mijl uit de Nederlandse, Belgische, Duitse en Deense kust tot 56 graden noorderbreedte, gebied 3 van 1 april tot en met 31 oktober tot 100 mijl uit dezelfde kust.

Men kan het diploma op zijn achttiende jaar krijgen, en moet daarna 2 jaar als stuurman varen, alvorens schipper te kunnen worden.

VISSERIJSNIPPERS

VERLENGING — Het Staatsvisserijshavenbedrijf te IJmuiden heeft aanbesteed de verlegging van de kademuur in de Haringhaven te IJmuiden. Laagste inschrijfter was de n.v. Zeekust, die ook het werk aan de IJmuidense havenmond gaat uitvoeren. Het bedrag was f 688.500. Hoogste was de firma Boerema met f 835.000.

GEVONDEN — De loodsboot Arcturus heeft maandag op ongeveer 6 mijl buiten de territoriale wateren op de Noordzee het stoffelijk overschot aangetroffen van de 25-jarige Fokke Hoekstra. Hij kwam op 9 december vorig jaar om het leven, toen de kottar UK.33 Tjeerd Jacoba werd overvaren door de Zweedse ertstanker «Matarengi». Het stoffelijk overschot zou deze week naar Urk worden overgebracht om ter aarde te worden besteld.

BESLUIT — De leden van de Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging te IJmuiden hebben op een vergadering besloten om met ingang van maandag 13 maart na 's middags 12 uur geen vis meer te kopen in de visafslag te IJmuiden. De groothandel val voorts op maandag 1 mei geen vis kopen.

TRAWLERS IN SPAN — Scheveningse rederijen hebben plannen om enkele trawlers ter spanvisserij in de Noordelijke Noordzee te sturen. Het blijkt, dat de slechte vangsten vooral te wijten zijn aan het hoog zwemmen van de haring in deze wateren. Het slechte weer kan de visserij in span beletten, maar het is volgens de Scheveningers een poging waard. De slechte resultaten van de trawlvisserij om de Noord hebben er ook toe geleid dat steeds meer schepen op de kust vissen. Grote trawlers, zoals de SCH.249, 242, 7, 55, 54, 101 en 61 vissen op tong en schol benoorden de Waddeneilanden.

KONCENTRATIES — Steeds meer worden Scheveningen en Katwijk de Nederlandse vissersplaatsen. Het Centraal Bureau voor de Statistiek heeft berekend, dat de Nederlandse trawler- en loggervloot 3281 vissers telt. Hier van woont 1766 man te Scheveningen, 1047 te Katwijk, totaal bijna 86 procent. Te IJmuiden woont slechts 4 procent. De concentratie van vissers in Scheveningen en Katwijk neemt nog steeds toe.

Ten aanzien van de kottars (groter dan 50 ton bruto) geldt dat deze wordt bevolkt door 899 vissers. Meer dan de helft van dit aantal woont te Katwijk. Van deze groep zijn 258 man werkzaam op Katwijkse kottars, 132 op kottars van IJmuiden (28 schepen) en 67 man op Wieringse schepen (13 kottars).

LUISTERWACHT — Ook op alle Nederlandse visserij-schepen zal binnenkort een luisterwacht verplicht worden gesteld. In de afgelopen jaren is het al vele malen voorgekomen, dat schepen in nood verkeerden en geen hulp werd verleend door in de nabijheid varende of vissende schepen, omdat de bemanningen van deze schepen niet op de hoogte waren van het SOS-geval. Binnenkort zal het verplicht worden gesteld, dat op elk schip continu wordt geluisterd op de noodfrequentie. Hiertoel zullen speciaal luisterwacht-ontvangers uitgerust met transistoren. Het stroomverbruik is vrijwel te verwaarlozen.

MARKT IJMUIDEN

Aanhoudende schrale vangsten in de Noordelijke Noordzee aan haring en rondvis, maar goede vangsten van schol en tong op de Waddenkust, leidden er toe dat IJmuiden van vorige week donderdag tot en met deze week woensdag slechts 27.500 kisten vis had te verwerken. Bij deze aanvoer waren 5.250 kisten tong en 7.100 kisten schol. De trawlers zorgden verder voor 9.150 kisten verse haring (meest van Zweedse en Deense kotters), 1.250 makreel, 1.100 schelvis, 1.275 wijting, 1.600 kabeljauw en gul en 1.175 koolvis.

Ondanks de ruime aanvoeren van de kust bleef de platvis voor reedelijke prijs van de hand gaan. Tong handhaafde zich per kg op een prijs van f 3,50 tot f 2 en dat bij een aanvoer van 200.000 kg in de gehele vorige week! De grove en middel schol gingen meest naar Engeland voor f 35 tot f 18 per kist van 50 kg. Het binnenland kocht de kleine schol bij deze grote aanvoeren voor f 40 tot f 10 naar soort en kwaliteit. Schelvis bleef bij deze schaarste peperduur en ging van de hand voor f 70 tot f 40 voor alle soorten. Kabeljauw werd nog in flinke partijen aangevoerd van de 57e breedtegraad, maar haalde geen hoge prijs (tussen f 80 en f

40 per gemiddelde van 50 kg). Voor goede haring werd goed geld betaald, nl. tot f 25, maar mindere kwaliteit ging voor f 10 tot f 15 van de hand. De makreel bracht van f 50 tot f 10 per kist op.

AANVOEREN EN-BESOMMINGEN

Donderdag: 3600 kisten vis, waarbij 475 tong, 700 schol, 1400 haring, 125 makreel, 100 schelvis, 200 wijting, 20 kabeljauw en gul en 75 koolvis.

Besommingen: IJM 28 11.800, KW 171 10.900, KW 144 17.800, KW 122 3500 KW.161 8.500.

Vrijdag: 3200 kisten vis, waarbij 1200 tong, 1600 schol, 275 schelvis, 125 kabeljauw en gul.

Zaterdag: 3800 kisten vis, waarbij 1300 tong, 1600 schol, 100 haring, 50 makreel, 75 schelvis, 225 wijting, 250 kabeljauw en gul.

Besomming: KW.4 13.300.

Maandag: 900 kisten vis, waarbij 1750 tong, 2500 schol, 2650 haring, 200 makreel, 300 schelvis, 400 wijting, 600 kabeljauw en gul, 400 koolvis.

Besommingen: RO.53 11.500, KW.82 15.600, KW.153 24.900.

Dinsdag: 6500 kisten vis, waarbij 400 tong, 475 schol, 3500 haring, 800 makreel, 225 schelvis, 400 wijting, 150 kabeljauw en gul en 625 koolvis.

Besommingen: KW.87 14.300, IJM 32 16.700, IJM 26 13.400, IJM.33 12.300, SCH.196 10.000.

Woensdag: 2200 makreel-3'kisten
Woensdag: 2200 kisten vis, waar-

bij 125 tong, 175 schol, 1200 haring, 50 makreel, 100 schelvis, 50 wijting, 22 5kabeljauw en gul en 75 koolvis.

Besommingen VL.16 19.900, KW.176 19.000.

Brief uit Yerseke

YERSEKE NR 816 4-3-1961

ALLERLEI NIEUWS

De mosselkotter BRU.45, eigenaars gebroeders de Koning te Bruinisse kwam in de buurt van Dentelsas in aanvaring met enkele snellopende tankschepen, zo lazen we in ons streekblad.

Het scheepje bekam een groot gat; gelukkig boven de waterlijn. De schipper J. de Koning werd licht gewond. De kotter kon evenwel de reis voortzetten naar Yerseke, waarheen men onderweg was met een lading consumptie-mosselen, gevist op de Waddenzee.

Om bij de schepen te blijven, vermelden we het niet alledaagse geval dat de bemanning van de kotter YE.180, eigendom van de N.V. Bom-Pikaar te Yerseke, mee-

Vroeg - 't was nog donker - op de haven gekomen, vonden ze hun schip niet meer op de plaats waar het de vorige avond werd gemeerd. Het schip was niet meer in de haven, doch werd later aangetroffen op een berm (stenen dam) buiten de haven, waarop het zakende water het had achtergelaten. De schuit lag zo scheef, dat de brandstof uit de tanks stroomde. Men heeft niet te vragen welke rotzooi het was aan boord. Erger evenwel was voor de N.V. het verlies van een dag vissen.

Aangenomen wordt dat de YE180 door andere vissers die door de ligging van die schuit gehinderd werden hun ligplaats te verlaten, is losgemaakt en niet weer vastgemaakt.

Dergelijke gevallen, namelijk dat een schuit wordt vastgemaakt (en vaak niet anders afgemeerd kan worden) is het beste bewijs van de onvoldoende ligruimte in de haven.

Hoewel het meer dan vervelend is, hinder te hebben van een andere boot, gaat het toch niet op gewoon maar los te maken en te laten drijven. Dit kan schadelijke gevolgen hebben, zoals het geval met de YE180 toont. Het is meer dan tijd dat er verruiming komt in onze haven. Reeds lang worden hiertoe pogingen gedaan maar tot nu toe, zonder succes.

Het mosselseizoen 1960-1961 zal later worden gesloten dan, zoals te doen gebruikelijk met Pasen. De kwekers kunnen de laatste leveringen doen tot 15 april en de uitvoer kan plaats hebben tot eind april. We vinden dit maar zo als het behoort. Men dient mossels beschikbaar te stellen zolang er vraag is.

Laat de leiding (leidt ze nog wel?), maar daarover later meer), ook straks bij het begin van seizoen 1961-62, hetzelfde doen, namelijk zo gauw er vraag is naar de voorhanden mosselen, onverschillig hoe de kwaliteit is, ze beschikbaar te stellen en niet meer zoals vorig jaar, uitstellen en wachten op iets (drie weken lang!!!) wat naar achteraf bleek, nooit kwam.

Mogen we in dit geval hopen op wat het spreekwoord zegt: «Gebrande katten ontzien het vuur».

De handel in zaaioesters heeft een vlot verloop. Er is vraag van verscheidene kanten en de voorraden valen (over het algemeen) niet zo mee. Uit Ierland (ik wist niet dat daar ook oesterkweek was) en Engeland wordt belangstelling getoond. Deense kwekers kochten verschillende partijen tegen heel wat betere prijzen dan vorig jaar en ook de eigen verzenders kopen meer dan aanvankelijk werd gedacht. Dus zou men zeggen: Alles O.K. Of de leiding nog leidt, daarover volgende week.

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

	2-3-1961	3-3-1961	4-3-1961	6-3-1961	7-3-1961	8-3-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	3,50-3,20	3,50-3,20	3,50-3,20	3,50-3,20	3,40-3,20	3,50-3,40
3/4 tongen — 3/4 sole	2,80-2,40	3,—2,60	3,—2,60	3,—2,80	3,—2,60	3,—2,70
Bloktongen — Sole moyenne	3,—2,60	2,60-2,50	2,70-2,50	2,80-2,60	2,90-2,40	3,—2,80
Voor-kleine — Petite	3,50-2,50	3,—2,70	3,50-2,60	3,—2,60	3,—2,80	3,20-3,—
Kleine — Toute petite	2,80-2,—	2,—1,80	2,40-1,80	2,20-2,—	2,40-2,20	2,40-2,20
Tarbot, groot — Turbot, gros	.....	3,20-2,60	3,—2,50	2,80-2,40	2,80-2,40	3,40-3,—
Middel — Moyenne	80,—70,—	110,—	.....	.....	92,—60,—	.....
Kleine — Petite	.....	100,—50,—	85,—50,—	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	25,—15,—	30,—22,—	24,—20,—	24,—18,—	25,—20,—	22,—20,—
Grote iek — Grosse	28,—14,—	30,—26,—	32,—20,—	23,—19,—	23,—20,—	24,—20,—
Kleine iek — Petite	30,—22,—	36,—26,—	36,—22,—	34,—28,—	36,—28,—	22,—18,—
Iek 3e slag — 3e sorte	30,—18,—	32,—26,—	32,—26,—	32,—26,—	38,—28,—	22,—16,—
Platjes — Toute petite	28,—12,—	30,—12,—	26,—12,—	30,—12,—	38,—20,—	43,—24,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	55,—	.....	56,—	72,—50,—	65,—40,—	55,—52,—
Middel — Moyen	75,—65,—	.....	70,—62,—	72,—60,—	70,—48,—	55,—50,—
Kleine — Petit	80,—55,—	.....	52,—32,—	70,—40,—	65,—30,—	55,—40,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	8,—	.....	14,—10,—	.....	26,—10,—	.....
Grauwe poon — Grondin	95,—45,—	72,—52,—	88,—52,—	90,—38,—	92,—35,—	70,—46,—
Kabeljauw — Cabillaud	70,—30,—	55,—	55,—40,—	58,—38,—	58,—26,—	68,—30,—
Gullen — Petit cabillaud	135,—	.....	.....	.....	110,—80,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	58,—20,—	36,—20,—	40,—22,—	48,—40,—	36,—12,—	46,—40,—
Wijting — Merlan	38,—22,—	36,—10,—	38,—12,—	.....	26,—10,—	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	95,—	.....
Steenhol — Sole limande	.....	.....	18,—	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	24,—10,—	.....	48,—12,—	26,—16,—	45,—10,—	50,—10,—
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	50,—38,—	.....	.....	42,—38,—	38,—34,—	38,—36,—
Leng — Lingue	15,—	.....	.....	.....	30,—10,—	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	22,—12,—	.....	24,—11,—	28,—14,—	18,—10,—	18,—12,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	4,50-4,20	3,60	2,20	.....	4,20-3,60	.....
Heilbot — Flétan	48,—36,—	.....	42,—	40,—36,—	38,—30,—	38,—36,—
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	46,—42,—	42,—40,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

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

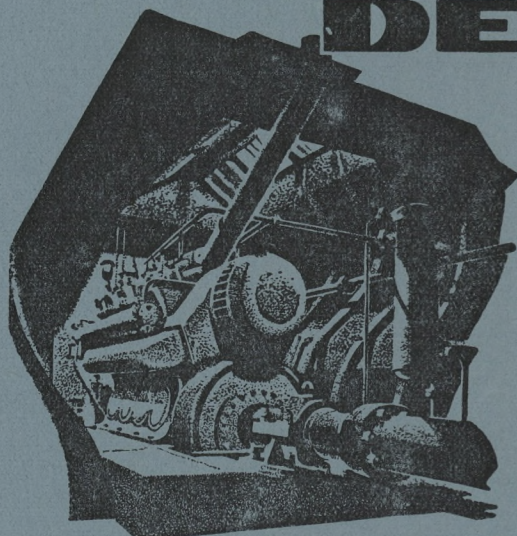
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



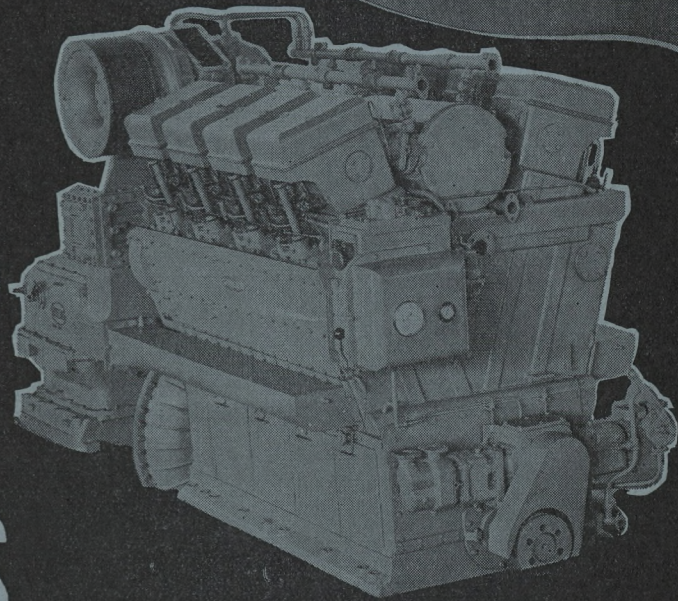
DEUTZ

Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS. N.V. OSTENDE

NAEREBOUT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

werkt voor twee

Inrichtingen : 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