

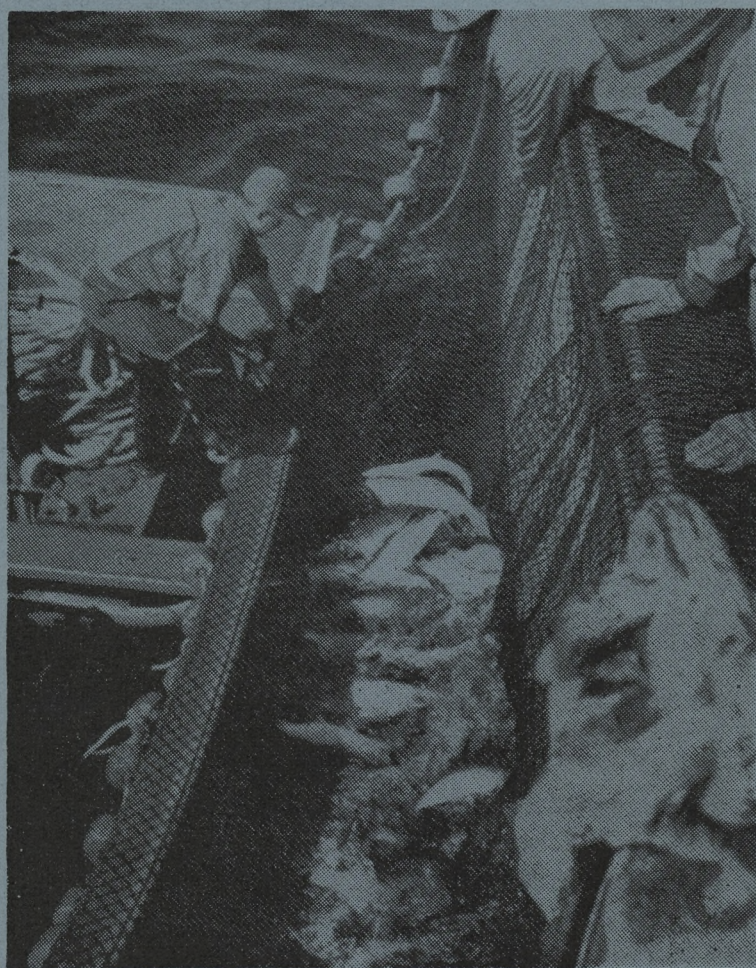
HET

29e JAARGANG — nr 19

VRIJDAG 12 MEI 1961

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



Het inhalen der netten brengt steeds een grote drukte aan boord met zich mee. Mogen de opbrengsten lonend zijn.

VAKBLAD VOOR :
REDERS - VISSERS - IJVERAARS 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.

★ 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

OVER TE NEMEN

GOEDE VISHANDEL
Wordt overgelaten wegens ongeval

Z.w. Vanderborghstraat 23
Brussel 8
Tel. (02) 25.34.88

2459V

Steno-dactylo gevraagd

Nederlands-Frans.
Voorw. bureel blad. No 2500V.

TE KOOP :

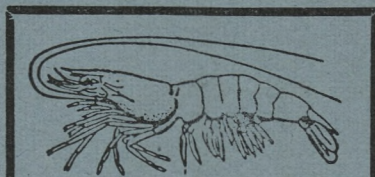
Vissersvaartuig in zeer goede staat, met goede voorwaarden. Varende, 15 ton, 60 pk, 4 koren, garnaalzeef, en reserve schroef. — Reden bouwen groter vaartuig. Z.w. : Beyen Raphaël, Langestraat 104, Tel. 723.64. 2455V

**Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING**

★

**Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17**

**Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40**



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON :
Privé : 540.06
Magazijn : 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

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.

Beliard-Crighton & Co

2189V

ADVERTEERT IN

«HET VISSERIJBLAD»

UW VAKBLAD

h a n d
i n
h a n d

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

Bij gelijke sterkte - veel lichter
Bij gelijk gewicht - veel sterker
Geringe weerstand = besparing
van motor en brandstof

Uw voordeel !!!

UNIC 100 %

Nylon - netten

Te verkrijgen bij

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

Tel. 729.51

Oostende



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

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

DE VISSERIJ IN E.E.G.-VERBAND

Spelen de Nederlanders een eigen spelletje ?

Zoals onze lezers weten bestaat er een Europees visserijvraagstuk, zowel in het kader van de houding aan te nemen in E.E.G. verband als ten opzichte van de visserijgrenzen welke bepaalde landen zich gemeend hebben te mogen toe-eigenen.

De reders hebben tengevolge van hun Europese contacten in visserijverband reeds verscheidene gesprekken en bijeenkomsten gehad en onlangs hadden in dat opzicht nog te Lissabon besprekingen plaats, waarvan we ten gepaste tijde een kort relaas hebben gegeven.

Na deze bijeenkomst werd vorige week door de Stichting van de Nederlandse Visserij te Den Haag een bijeenkomst gehouden waarop dhr Austen Laing werd geïnviteerd om besprekingen te houden.

Over de inhoud van deze besprekingen hebben we het hierna.

We kunnen alleen maar betrouwen dat de Stichting van de Nederlandse Visserij, de Nederlandse redersorganisatie en in het bijzonder dhr J.H. Kiewit de Jonge gemeend hebben hun Benelux-partner te negeren, niet alleen door het niet houden van een voorafgaande bespreking met hun Belgische collega's noch door een invitatie aan hun adres in verband met deze VOOR BEIDE zo belangrijke aanleggenheid.

We moeten bekennen dat de houding van de Nederlandse redersorganisatie, wat ze ook over onze mening denken, niet zeer openhartig kan genoemd worden dat we in de laatste maanden hebben kunnen vaststellen dat er niet alleen van eensgezindheid in werking geen sprake is, maar dat er achter de schermen zowel met onze Duitse partners als met de Engelse verstoppertje gespeeld wordt.

Denken onze Benelux-partners niet, dat dergelijk spelletje slechts voor beide falikant kan uitvallen en dat openhartige samenwerking verstandiger ware.

Of meent men dat per slot van rekening het mogelijk zal zijn, in «Benelux Verband» zijn eigen weg te gaan ?

Wij kunnen dergelijke procédés slechts afkeuren.

WAT ER TE DEN HAAG WERD VERTELD

Wij lezen in de « Haagse Courant » :

Op de Europese koffiemaaltijd, die in de Marijkezaal van Grand Hotel Central door de Stichting van de Nederlandse Visserij werd georganiseerd, heeft dhr Austen Laing, economisch adviseur van de British Trawlers' Federation Ltd., het van 1960 daterende plan voor het stichten van een afzonderlijke Europese Visserij Gemeenschap met een eigen autoriteit toegelicht. Dr. S.L. Mansholt, vice-president der E.E.G. ontvouwde enkele andere inzichten, waarbij vooral in EEG-verband gewerkt zou moeten worden, vooral nu men meent te weten dat Engeland tot de EEG zal toetreden. Dit zou tot gevolg hebben dat nog meer landen, zoals de Scandinavische ook zouden volgen, waardoor een grotere economische gemeenschap zou ontstaan, waarin de belangen van een visserijgemeenschap ook behartigd zouden kunnen worden.

Het stichten van een West-Europese Visserij Gemeenschap is noodzakelijk om paal en perk te stellen aan het verschijnsel, dat steeds meer landen de zee gaan nationaliseren, zodat andere landen aangewezen zijn op kleinere gebieden, waar gevist kan worden. Dit heeft tot gevolg dat er een overbevissing ontstaat, waardoor de markt- en afzetverhoudingen ernstig verstoord worden. Tot nu toe is het internationale overleg er niet in geslaagd de visgronden te beschermen, maar is er mede oorzaak van geweest dat de visserijgrenzen verder werden uitgebreid. Hierdoor worden andere landen gedwongen het voorbeeld te volgen, zodat de Noordzee groot gevaar loopt in zones verdeeld te worden, met alle desastreuze gevolgen voor de visstand.

De vier hoofdpunten van 't plan van de British Trawler's Federation Ltd. zijn :

1) Vrije toegang tot alle visgronden in de wateren binnen de gemeenschap, waarbij de exclusieve visserijgrenzen moeten vervallen.

2) Bescherming van de visgronden, — uniform en effectief — die door de Autoriteit van de Gemeenschap zelf toegepast zal worden.

3) Vrije uitwisseling van vis- en visproducten tussen de aangesloten landen, zonder diskriminerende maatregelen.

De West-Europese Visserij Gemeenschap zal geheel afzonderlijk met een eigen autoriteit moeten werken (dus niet in EEG-verband). In het kader van de Westeuropese economische samenwerking valt niet te verwachten dat de visserijproblemen tot een oplossing zullen worden gebracht, omdat de visserij in het economische geheel een te geringe plaats inneemt. Met name de Scandinavische landen zouden hun exclusieve visserijgrenzen, hoewel de gemeenschappelijke economische samenwerking voor deze landen grote voordelen biedt voor de eksport van vis, niet opheffen.

WEL IN EEG-VERBAND

Dr Mansholt was van mening dat het probleem uit het gezichtspunt van de EEG bekeken moet worden hoewel er nog geen concrete voorstellen over de visserij zijn gedaan. Het grote vraagstuk vormen de overbevissing en de produktie. De statistieken over de visserij (die onvoldoende zijn) geven de algemene indruk dat verbeteringen en nationalisering niet in de produktie zijn beloofd. In de 6 EEG-landen is de gezamenlijke produktie van 1938 en van 1958 gelijk gebleven, nl. 1.800.000 ton, ondanks het feit dat er in die tussentijd betere hulpmiddelen zijn gekomen en bovendien de schepen beter beschikt zijn gemaakt voor hun taak. Om 't vraagstuk van de produktie nog te vergroten zijn de sociale verschillen in de landen onderling. Zo wordt in Italië per visser per jaar 1,5 ton vis gevangen. In Nederland is dat 30 ton.

Onverbrekelijk verbonden aan de produktie is de markt. Over 't algemeen genomen is er een onvoldoende visverbruik, zodat gestreefd moet worden dit te verbeteren. Er liggen hier enkele mogelijkheden door het inschakelen van investeringsbanken, waarmee reeds vrij intensief overleg is gepleegd.

Volgens dhr Mansholt biedt het creëren van een visserijgemeenschap geen oplossing, omdat verschillende landen gebonden zijn aan de EEG. Er kan zelfs de vraag gesteld worden of een dergelijke visserij-gemeenschap de totstandkoming van een grotere EEG in de weg zal staan. Maar juist de EEG biedt een mogelijkheid voor verschillende landen om door politieke druk hun visserijbelangen te behartigen.

Een andere oplossing is de gemeenschappelijke markt, die zes landen over negen jaar willen vormen. Hierbij zouden geen diskriminerende maatregelen mogen worden toegepast en verder een volkomen vrije visserij zonder territoriale wateren. Maar de gemeenschappelijke politiek zou wel doorgevoerd worden, waarbij men echter onmachtig staat tegenover de regeling van de produktie. Een andere mogelijkheid is het vormen van een associatie in EEG-verband, waarbij eerst Engeland, Denemarken en Noorwegen tot de EEG moeten toetreden. Maar dat probleem van de overbevissing bestaat dan nog, want de Sovjetvloot vormt ook een gevaar. Wanneer echter het EEG een sterke handelspolitiek voert kunnen bv. Polen en de Sovjet-Unie gedwongen worden om de belangen van de Europese visserijlanden te respecteren.

GEDACHTENWISSELING

Dhr J. H. Kiewit de Jonge opende de koffiemaaltijd, waarbij hij bij afwezigheid van minister Marinjen, zijn plaatsvervanger, de minister van Justitie Mr. A. C. W. Beerman mocht verwelkomen, nadat hij eerst de beide sprekers bij de aanwezigheid had ingeleid. De Engelse regering werd op deze koffiemaaltijd vertegenwoordigd door Mr. G. A. Carey-Foster, kanselier bij de Britse ambassade.

Op deze koffiemaaltijd is naar voren gekomen dat nog dit najaar in Den Haag door de betrokken regeringen op internationaal niveau overleg zal worden gepleegd over het vormen van een West-Europese Visserij Gemeenschap.

HET OPZOEKINGSVAARTUIG VOOR DE VISSERIJ IN HANDEN VAN DE F.A.O.

Hoe verzamelen de levende wezens die op zeer grote diepten van de oceaan huizen het vereiste licht welke nodig is om te leven? Waarom onderneemt ook de vis de grote trek? Trekken zij ook op vast bepaalde perioden naar andere oorden zoals de vogels dit doen? Volwassen vissen worden gevangen, maar nooit worden hun eieren opgevestigd. Waar worden deze gelegd? Dit zijn allemaal vragen die naar het schijnt spoedig een afdoende antwoord zullen krijgen. Inderdaad zijn een groot aantal wetenschappelijke opzoekingsvaartuigen thans op kruistocht op de zeeën en wel in oorden die even weinig bekend zijn als de steeds van ons afgekeerde maanzijde.

Ongeveer 200 Japanse biologen en deskundigen bevinden zich thans op duizenden mijlen van hun geboortestreek. Op deze veraf gelegen zeeën doen zij opzoekingen en nemen er nota's in verband met de waterstromingen, temperaturen, de concentratie van het plankton, de plaatsen waar grote visscholen opgemerkt worden enz.... Het is op al die inlichtingen dat niet alleen de reusachtige Japanse diepzeevloot wacht, maar ook de gehele wereldvloot.

Het wetenschappelijk opzoekingsvaartuig voor de visserij, die niet alleen hydrografische wetenswaardigheden inzamelt, maar tevens talrijke proefnemingen doet in verband met nieuwe visserijmethodes, zal het hoofdonderwerp uitmaken van een F.A.O.-Organisatie, welke van 18 tot 30 september 1961 doorgaat in Tokio.

« Het doel van deze bijeenkomst is het inzamelen en uitwisselen van inlichtingen over het doel en bezigheden van het opzoekingsvaartuig, in hoofdzaak deze bestemd voor de opzoekingen in verband met de zeevisserij », aldus dh. Jan-Olof Traung Hoofd van de Dienst voor vaartuigen bij de F.A.O. Voormeld persoon zal tevens de functie van sekretaris waarnemen op de bijeenkomst. « Het zal eveneens de gelegenheid geven aan oceanografen, biologen en scheepsbouwers, om onderling de zaken en problemen te bestuderen ».

DE VISSSTAPEL

MOET VERMEERDEREN

De noodzaak van het wetenschappelijk werk der opzoekingsvaartuigen kan niet betwist worden. Dit wordt geïllustreerd door het feit dat jaarlijks zowat 30 miljoen ton vis aangevoerd worden over de gehele wereld. Dit kwantum heeft ten andere in een tijdspanne van 10

jaar een stijging ondergaan van zowat de helft.

« Met een steeds toenemende wereldbevolking moet de zee ontegensprekelijk haar visstapel doen toenemen. Om deze toename echter in de hand te werken moeten wij op de hoogte zijn van de meest efficiënte methodes voor de bescherming van de bronnen. Enkel een zeer gering aantal van de gekende vissoorten worden gevangen. Een overgroot gedeelte van de oceaan en dan vooral het zuidelijk gedeelte wordt zeer zelden bevestigd », aldus de heer Traung.

Opzoekingsvaartuigen, van om het even welke nationaliteit of soort hebben echter één ding gemeen: zij zijn zeer kostelijk. Dit wordt verklaard door het feit dat dergelijke vaartuigen eigenlijk laboratoria zijn.

« Een klein opzoekingsvaartuig van ongeveer 500 bruto-ton zal, volledig uitgerust, zeker 1,65 miljoen dollar kosten », aldus dhr Traung. « Dit is zeer kostelijk, maar om het even welk vaartuig van 500 bruto-ton is duur. Dit komt door het feit dat dergelijk vaartuig moet uitgerust zijn met alle apparaturen en instrumenten welke vereist zijn om de opzoekingen mogelijk te maken. In de U.S.A. werd het plan opgevat om in een tijdspanne van 10 jaar 70 opzoekingsvaartuigen te bouwen voor een gezamenlijke kostprijs van 210 miljoen dollar, of zowat 3 miljoen dollar per eenheid.

Er is thans een grote vereiste aan vaartuigen die de essentiële opzoekingen moeten doen. De maximum opbrengst van iedere visserij zou dienen bepaald te worden. Voor de wereldoorlog II was Japan een van de meest betrokken landen in dergelijke opzoekingen. Thans hangt de Japanse voedingsnijverheid in hoofdzaak af van de visserijindustrie en de Japanners eten niet alleen honderden vissoorten, maar ook verschillende andere soorten visprodukten. Als men de vergelijking maakt tussen de visserij en de landbouw, dan moeten wij toch vaststellen dat wij een grote achterstand hebben. Bijvoorbeeld zou de opbrengst van de zee merkbaar kunnen opgevoerd worden door de zeebodem als het ware te doorploegen, op dezelfde wijze zoals onze boeren. Dit zou zeker heel wat substanties van de onbereikbare zeediepten naar de hogere regionen brengen welke als voedsel zouden kunnen dienen voor de ons gekende vissoorten ».

RESULTATEN

De opzoekingsvaartuigen hebben reeds heel wat nuttig werk gele-

(vervolg onderaan volg. kol.)

TWEE FRANSE VISSERSVAARTUIGEN OMGESLAGEN EN VERGAAN

NEGEN OPVARENDEN WORDEN VERMIST

De aanhoudende stormweders welke op het einde van april heersten langsheen de Atlantische kusten van Frankrijk, zijn de oorzaak van het vergaan van twee kleine Franse visserseenheden, nl. de « Storm » uit Noirmoutier en de « Azur-des-Flots » uit Olonne. De opvarenden van deze twee eenheden, respectievelijk bestaande uit 5 en 4 vissers zijn tot op heden vermist.

Heel preciese gegevens omtrent de eigenlijke oorzaak van het vergaan zijn thans nog niet gekend. Verondersteld wordt dat zij beiden in een windvlaag — er heerste op het dramatisch ogenblik een windstrekke van 120 km per uur — opgepikt werden en te pletter gestort zijn op de zeer rotsachtige kust van Oleron. Beide vaartuigen zetten koers naar de haven van La Rochelle waar zij woensdag verwacht werden aan de afslag.

DE « STORM »

De « Storm » was een klein vissersvaartuig. Het had een lengte van 14,50 m. en een bruto-tonnage van 27 ton. Het werd voortgedreven voor een motor van 120 pk waardoor het eveneens de sleepnetvisserij kon bedrijven. Het gehele geval krijgt echter een dramatischer tintje als men weet dat het vaartuigje pas in het begin van 1960 in de vaart kwam. Hoop en al kon

verd. Zo heeft het Duitse opzoekingsvaartuig, de Anton Dohrn reeds verschillende nieuwe en rijke visgronden ontdekt. Zo werd een bank ontdekt nabij Groenland welke rijke stapels rode poot inhoudt en gedoopt werd met de naam van Dohrn Bank.

Een Noors opzoekingsvaartuig ontdekte de haringscholen vooraleer deze de Noorse fjorden bereikten.

De F.A.O. Dienst voor het Vaartuig heeft een aantal van haar ledenstaten, waaronder de USA en IJsland gewezen op het nut van dergelijke opzoekingsvaartuigen. Deze dienst bestemde ondermeer drie gelijkaardige vaartuigen voor de Zuid-Afrikaanse Unie. Zij maakte zich nog op andere wijzen nuttig. Zo deed zij ondermeer een lening van 160.000 dollar aan Zweden om deze toe te laten hun opzoekingsvaartuig de Skagerak, opnieuw zeevaardig te maken.

« Tenslotte kan nog gezegd worden dat de F.A.O. Forum zich niet uitsluitend zal beperken tot het domein der opzoekingsvaartuigen », aldus dhr Traung. Er zal eveneens een onderzoek ingesteld worden in verband met hydrografie, opzoekingsvaartuigen voor de poolgebieden, hospitaalschepen enz....

Dit geschiedt echter alles in het kader van de visserij. — B.

het amper 14 maand hebben gevangen.

Het werd voor de laatste maal opgemerkt in de loop van de woensdag (het verging de donderdag, vroeg in de ochtend). Het werd opgemerkt op de N.W. kust van Chassiron. Daar meldde de schipper aan een ander vaartuig dat zij defekt hadden aan de radio. Hierna werd geen teken van leven meer gegeven.

DE

« AZUR - DES - FLOTS »

De « Azur-des-flots » was eveneens een klein kustvissersvaartuig met een lengte van 15 meter en een bruto-tonnage van 27 ton. Het had een motor van 90 pk. In de loop van de woensdag meldde de schipper-eigenaar van het vergane vaartuig nog via de radio aan een ander vaartuig dat zij zouden koers zetten naar de thuishaven. Hierop werd niets meer vernomen van het ongelukkig vaartuig.

Alle opvarenden van de beide gezonken vaartuigen waren nog bitter jong. Verschillende onder hen waren vader van een of meer kinderen. Eens te meer heeft de zee zich als overwinnaar getoond. Het harde vissersbestaan heeft zich terug aan haar slechtste kant getoond, dit ten koste van negen mensenlevens. — B.

BOEKERIJ

APOSTULATUS MARIUS

Multon: De groene werschrieking; Het noodlot zelf; East side; Derde macht; Razende demonen; Staatsvijand nr 1. — Jean du Parc: Marilou. — Christine Lafontaine. — Kobbe: Conny Coll; Wraak voor Ed Spring; Ruige vechtjas; Schoten in de jungle. — Steward: Kasteel in de alpen; Dal van stormen. — Searls: X-F 18 testpilot. — Erb: Het snoer om je hals. — Ebermayer: Zonder aanzien des persoons. —

Nordh: De zon gaat op in Gulbrandstal. — Holt: Vrouwe van Mellijn. — Noack: Wie heet er nu Valentine. — Brandon: Bugle's wake. — Fox: In de schaduw van de dood. — Coruths-Mahler: Liefde zonder einde, Ellington: Zaken gaan voor het meisje. Baldwin: Pas op voor liza, Courth-Mahler: Mona's liefde, Ryan: De langste dag, 6 juni 1944. Kosalik: De grote terugtocht Moskou-Berlijn. Loomis: Bonanza. Augustijns: Cheyenne, James: De vlucht, Woodruff: De man uit Cheyenne, Scott: De man uit Texas; De weg naar Tombstone; Dood in Texas; De revolverman; Kruitdamp; Texas havik; De bende van de canyon; Knallende revolvers; Canyon des doods; Wraak in Texas; Land van moordenaars; Wet der wapenen Hubler: Tocht naar de Hel. Mac Donell: Opracht tot zelfmoord; Vijand in zicht. Hirsch: Vechten de Generaals.

Het vergaan van de Z.442

Op 15 april verging de Z.442 tijdens de boomkorvisserij. Dat de gevaren aan deze visserij verbonden niet denkbeeldig zijn, onderzocht schipper Adams Leon toen hij met zijn 2 matrozen Luynckx Henri en Lowyck Julien, als bij wonder aan de verdrinkingsdood ontsnapten.

Gelukkig bevonden zich tijdens de visserij 2 andere schepen in de nabijheid van de Z.442. Het waren Z.475 van schipper Bonny Frans en Z.401 van schipper Demunter Julien.

Op zeker ogenblik is de bakboordkor van de Z.442 vastgeslagen. Onmiddellijk begon men de stuurboordboel in te halen maar dan is de touw in de lier vastgeklemd geraakt. De Z.442 kon niet meer vieren en werd gewoonweg rondgedraaid. Het gebeurde allemaal in een minuut tijd en de drie opvarenden werden met het schip onder water gezogen. De 2 jonge matrozen konde gelukkig zwemen terwijl schipper Adams, die het vlot had kunnen lostrappen zich hieraan vastklampte en zo weer boven water kwam. Na twintig minuten te hebben gedreven daagde hulp op van de Z.475 waarna de Z.401 de drenkelingen aan boord nam, droge kleren gaf en naar Zeebrugge bracht.

Bij de ondervraging van Adams, Luynckx, Lowyck, Demunter en Bonny wil de raad vooral tot meer klaarheid komen omtrent de juiste omstandigheden van dit ongeval en de oorzaken van de ramp.

Schipper Adams is van oordeel dat de blokken moeten kunnen zakken en dat o.m. de blok aan de mast aan de steven moet staan. Deze visserijmethode onderging reeds technische verbeteringen en schip-

per Demunter, de enige die deze verbeteringen aanbracht, is uiterst tevreden.

De blok bevindt zich bij hem aan de voorsteven hetgeen de veiligheid gevoelig heeft verhoogd. Met de tijd wordt deze visserijtechniek nog wel meer geprefektionneerd. De vangsten liggen 50 th. hoger en dat zal de visser er blijven toe aan zetten om met boomkorren te vissen.

De raad zal in een volgende zitting uitspraak doen.

OPBRENGSTEN TE GRIMSBY

Hieronder geven wij de resultaten weer welke door onze vissersvaartuigen gemaakt werden in de vissershaven Grimsby van 29 april tot en met 5 mei 1961.

29-4	Z.222	46	£ 500	70 000
1-5	O.276	54	£ 607	84.980
1-5	O.277	93	£ 794	111.160
1-5	O.174	127	£ 935	130.900
2-5	O.15	77	£ 653	91.420
2-5	O.220	135	£ 895	125.300
2-5	Z.550	104	£ 732	102.480
3-5	Z.544	88	£ 590	82.600
3-5	Z.560	51	£ 470	65.800
3-5	Z.421	127	£ 747	104.580
3-5	Z.570	55	£ 596	83.440
4-5	O.243	99	£ 526	73.640
4-5	O.284	117	£ 1170	163.800
4-5	Z.542	87	£ 479	67.060
5-5	O.342	100	£ 681	95.340

- (1) datum ;
- (2) vaartuig ;
- (3) aantal kisten ;
- (4) opbrengst in Ponden ;
- (5) opbrengst in Belg. Fr.

Aanvoer van Ondermaatse Tong en te kleine Netmazen

ONVERWACHTS OPTREDEN 23 BENNEN VIS AANGESLAGEN

Op de markt van dinsdag 9-5-1961 was er ter Oostendse vismijn een grote aanvoer van tongen, waaronder nogal veel kleine.

Enkele schepen hadden daarvan een 50-tal bennen. Voor de verkoop van een schip werd door de halffchef een controle ingesteld naar de minimummaten, dit waarschijnlijk als gevolg van klachten van handelaars, die daags voordien onder hun tongenaankopen te kleine tongen hadden gekregen. Het gevolg was dat een drietal reders hun tongen moesten heruitzoeken.

De waterschout werd van deze gebeurtenis op de hoogte gebracht en was aanwezig in de vismijn. Dit had ook voor gevolg dat die tongen slechts na 10 uur verkocht werden, waar de markt gedaan was rond 9u15.

Na het heruitzoeken werd vast-

gesteld dat er ongeveer 23 bennen ondermaatse tongen waren, welke allen aangeslagen werden en naar de vismeelfabrieken verwezen.

Wij kunnen deze maatregel slechts goedkeuren en vragen dat er in het belang van allen een einde zou gesteld worden aan deze aanvoer om wat drinkgeld, dat alleen achteraf verteed wordt.

Ook moet een einde gesteld aan de viskorren die niet beantwoorden aan de voorgeschreven maten. Te Zeebrugge is de toestand erg en van overheidsweg schijnt men niet te beseffen dat ook die plaag dient uitgeroeid, wat sommige reders er ook over denken.

De stedelijke en maritieme overheid dient geluk gewenst voor hun optreden ter bestrijding van een misbruik, dat de ganse visserij slechts groot nadeel berokkent.

De kleur der visnetten

In « Electronics Digest », het trimestriële tijdschrift van de S.A.I.T. lezen wij ondermeer in het nummer van het voorbije trimester, volgende tekst in verband met het vraagstuk van de kleur der visnetten :

« Reeds gedurende ettelijke jaren ging de aandacht van de technici naar 't vraagstuk van de kleur der visnetten, met het oog op het opvoeren van de efficiëntie van dergelijke netten.

In Japan, waar dergelijke proefnemingen werden aangevat met visnetten van verscheidene kleuren is uiteindelijk gebleken dat de rose kleur de beste resultaten opleverde. Het schijnt dat de vis heel moeilijk de rose kleur kan onderscheiden en zogezegd roze-blind is. Wij zijn echter de mening toegedaan dat de rose kleur die met sukses gebezigd wordt in Japan, in onze meer noordelijke gelegen gebieden waar de zeebodem en het water een veel groter contrast vertonen dan in de Japanse wateren, weinig nut zouden opleveren. Het is een zekerheid dat de blauwe kleur de meest geschikte zou zijn voor de visserij in de Middellandse Zee terwijl de visserij in de Noordzee zou aangewezen zijn op een eerder grijze kleur.

Tijdens een zeer belangrijke proefnemingen van Duitse deskundigen werden bij middel van onderwater-televisie, katoen- en synthetische kieuwnetten beproefd.

In ondiepe wateren bleek de synthetische draad minder zichtbaar dan de katoen-netten. Op grotere diepten was de synthetische draad echter omzeggens onzichtbaar terwijl de katoendraad zeer gemakkelijk te onderscheiden was.

Wij moeten hier echter herinneren aan het feit dat spreken van kleurenonderscheid bij vissen eerder gewaagd is. Het gezichtsvermogen is in geen geval beantwoordend aan de ideeën welke wij hierover hebben ofschoon er toch wel enig verband, zij het in zeer kleine mate, kan gelegd worden.

Wij weten dat er een zeker aantal punten bestaan waardoor de reacties op bepaalde gewaarwordingen worden uitgedrukt. In totaal zijn er vijf reacties. Gezien echter de vis een wezen is die zijn ganse bestaan doorbrengt in het water, worden ogenblikkelijk twee punten uitgeschakeld en wel, de reukzin. De tweede is het tastzintuig en dit zal ook wel zo goed al onbestaande zijn. De vis is dus aangewezen op de drie overige zintuigen, nl. het gezicht, het gehoor en de smaak.

DE SMAAK

De smaak is het hoofdbestanddeel van de viszintuigen. De lucht welke wij inademen is vol van reuk. Het is in een welriukende, heerlijke wereld. Hiertegenover is de wereld van het water, een doedein vol van smaken. De vissen zijn op een wonderbare wijze uitgerust met organen om dergelijke smaken op te vangen. Dit is niet enkel het geval met de tong zoals wij, maar ook binnenin de mond en eveneens met de lippen, de kaken en zelfs in

enkele zeer zeldzame gevallen op de kieuwen. De vis kan bijgevolg een spoor volgen aan de hand van een smaak, precies op dezelfde wijze als een hond dit doet op de reuk.

HET GEHOOR

De vissen zijn in staat om te horen bij middel van een zeer geprefektionneerd apparaat. Het is samengesteld uit twee « gehoorbuizen » welke gelegen zijn langs de beide zijden van de vis en die wij de zilverstreep noemen, en die ondermeer bij de schelvis zeer goed zichtbaar zijn.

Zo de vis niet hoort op dezelfde wijze als wij dit doen en doof zijn voor de vele geluiden van onze moderne, toch zo luidruchtige wereld, dan zal geen enkel geluid die zich in de diepe wateren doordooft, hen ontsnappen.

Dit gevoel, samengebundeld aan de smaakzin van de vis zijn de voornaamste punten die moeten instaan voor het behoud van de vis. Dit kan zonder enige twijfel vooropgesteld worden want in verhouding tot de combinatie gehoor — smaak komt het gezicht enigszins belemmerend voor. In feite zijn de ogen van de vis eerder rudimentair, maar niet voorzien van oogleden, geven zij een indruk van scherpte en zekerheid waardoor men de gedachte zou krijgen dat het visleven in feite afhangt van de ogen.

HET GEZICHT

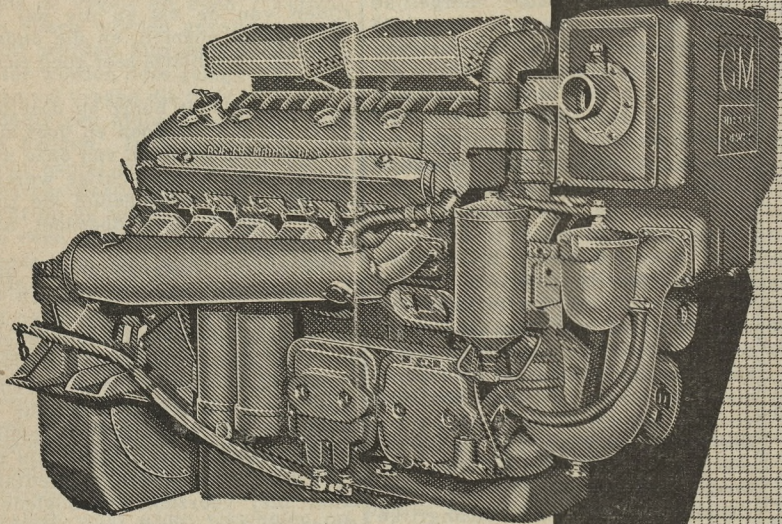
Het visseenoog is echter niet in staat dergelijke zware taak met doeltreffendheid te volbrengen. Het gezichtsvermogen licht inderdaad vele malen onder dit van de mensen en de meeste bewoners van de aardkorst. De structuur van een visseenoog is eerder ruw en stelt de vis enkel in staat zeer vage beelden te vormen. De vis kan zich echter nooit een scherp beeld vormen van een of ander voorwerp. Het visseenoog is eerder beneveld en heeft een zeer beperkt vermogen in het onderscheiden van kleuren, schitteringen en bewegingen. De voorwerpen die zich rondom hen bevinden vormen een grote massa, vaag omlijnd en variërend in kleur naarmate het objectief zich verwijderd of naderbij komt.

De bevindingen zijn de resultaten van steeds herhaalde waarnemingen. Zij mogen echter niet definitief bevestigd worden en er kan zeker nog heel wat geleerd worden betreffende de omstandigheden welke beslissen over het goed heil der vissen. Het moet echter thans reeds toegegeven worden dat het gezichtsvermogen van een vis heel wat anders is dan dit van een mens en dat haar vermogen eerder beperkt is in vergelijking met de smaak- en het gehoororgaan van onze waterbewoners.

Dit zou kunnen leiden tot het denkbeeld dat de kleur van de netten van belang zijn voor de visserij-methodes, toch zijn er nog andere factoren die in geen geval het vraagstuk van het gezicht oplossen. — B.

De **GM** Diesel

produktie gaat de hoogte in!



*De tweetakt
GM Diesel motor
hoort overal
thuis*

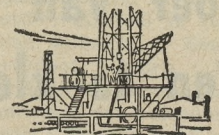
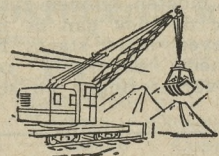
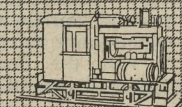
- Motoren voor de industrie
- Motoren voor de scheepvaart
- Dynamo-aggregaten
- Motoren voor automobielen

Met GM Diesel krijgt U het hoogste rendement in elke toepassing.

- Gering gewicht per PK.
- Zuinig
- Draairichting naar rechts of links, naar keuze
- Zelfde basiselementen voor alle modellen
- Vermogen : van 20 tot 2.800 PK.

... en volgende voordelen :

- Volledige voorraad wisselstukken
- Service en revisie ter plaatse of in de werkplaats door geschoolde verdelers.



De GM Diesel
is de Diesel
die U nodig hebt !

De GM Diesel Dealers verstrekken graag alle gewenste inlichtingen.

GENERAL MOTORS CONTINENTAL N.V. - ANTWERPEN



Physionomie van de kanadese visserij langsheen de atlantische kust

GROTE VERANDERINGEN SEDERT LAATSTE WERELDOORLOG

In het Franse visserijtijdschrift « La Pêche Maritime » van de vorige maand, lezen we een zeer belangrijk artikel over de structuur en huidige toestand van de Kanadese visserij langsheen de Atlantische kust. Voormeld artikel is van de hand van de heer T. H. Turner, Directeur van de Inlichtingsdienst van het Kanadese Visserijdepartement.

Sedert de laatste wereldoorlog een einde heeft genomen, hebben verschillende punten de Kanadese visserij langsheen de Atlantische kust een grondige wijziging doen ondergaan. Wij vermelden ondermeer :

- de vriesindustrie ;
- het vervoer in bevrozen toestand van visprodukten ;
- de opslaginstallaties ;
- de detailverkoop, enz...

De Kanadese visserij-industrie is in de eerste plaats afgestemd op de produktie van de kabeljauw en de kreeft. Alhoewel de kreeftenaanvoer tien tot vijftienmaal minder groot is dan deze van de kabeljauw, hebben deze twee soorten ongeveer hetzelfde belang.

Aan de hand van de traditionele methodes werd gedurende verschillende eeuwen de kabeljauw gevangen langsheen de kusten van New Foundland en New-Scotland door Dorische vissers welke door schoeners op de visgronden gebracht werden. Vóór de oorlog werd reeds hier en daar een zeilvaartuig uitgerust met een motor, maar de eigenlijke schoeners verdwenen echter eerst na de grote wereldschok voor goed van het toneel. Amper tien jaar geleden bedong elke visser nog persoonlijk zijn vangst ; dit wordt tenandere, zij het in zeer geringe mate, nog gedaan in de noordelijke gebieden van New-Foundland. Zij zouten zelf hun vis, stapelden hun vangsten op teneinde er het grootste gedeelte water te doen uitvloeien, gaven ze tenslotte een laatste behandeling, waarna zij te drogen werden gelegd in de zon of in de lichte wind welke over de zandige kusten waaide.

De lezer zal hier allicht begrijpen dat dergelijke behandeling nog zeer primitief aandoet. Dergelijke behandelingen, zij het in de meer afgelegen gebieden, worden echter nog vaak toegepast.

Het is het grote gebrek aan handarbeid gedurende de oorlog, die de mekanisatie in het visserijbedrijf in de hand heeft gewerkt. Deze tendenz kende in de hieropvolgende periode een voortdurende uitbreiding, welke in hoofdzaak te wijten was aan de grote concurrentie welke op de moderne wereldmarkten was ontstaan, zowel voor wat de prijs als wat de kwaliteit betreft.

De visserijbedrijvigheid ten tijde van de schoeners was te langzaam en de produktie te gering. Ook de reizen van de thuishaven tot de eigenlijke visgronden namen te veel tijd in beslag, evenals de terugreizen van de geladen schoeners.

De zoutersindustrie van Kanada wordt thans in hoofdzaak bevoor-

raad door de kustvissers. Dit maakte de industrie kwetsbaar door de steeds van plaats veranderende kabeljauwscholen. In 1958, ondermeer had New-Foundland af te rekenen met een ware malaise. De kabeljauw had zich inderdaad niet vertoond nabij de kust en dit gedurende de ganse campagne waarop er normaal gevangen wordt.

Ondertussen echter werd een vloot moderne kustvissersvaartuigen in de vaart gebracht teneinde de repliek te geven aan de vereisten van een invriesindustrie in volle groei en die op huidig ogenblik 40 th van de kabeljauwaanvoer opsloopt.

Deze nieuwe eenheden zijn uitgerust met de meest moderne appa-

kabeljauwaanvoeren rekt. Thans komen de bodemvissen in het algemeen in aanmerking.

Ook de zoutersfabrieken ondergingen zeer grondige wijzigingen en werden volledig gemoderniseerd. Getuigen hiervan zijn de steeds toenemende produktie en de zeer goede kwaliteit.

De laatste twee jaren waren zeer hoopgevend voor de visserijrijverheid langsheen de Atlantische kust. Het eindcijfer van 1960 overtrof zelfs nog dit van 1959, dat toen reeds als zeer goed bestempeld werd.

In de loop van de vorige lente werden de kusten op uitzonderlijke wijze gevrijwaard van afdrijvende ijsschotten, zodat de kabeljauwvisserij zeer vroeg in het jaar kon aangevat worden. Gedurende de zomer



KANADESE KREEFTENVANGERS AAN HET WERK

raten, zoals ondermeer de elektronische visdetektor, radio-telefonie, invriesinstallaties, de meest moderne toestellen voor het binnenhalen der netten en het ontladen der vangsten, enz... Zij bedrijven de visserij gedurende het ganse jaar en voorzien derwijze de fileteerinstellingen standvastig van verse vis. Enkele van deze instellingen worden tenandere als de meest moderne ondernemingen ter wereld aanzien. Zij beschikken over de meest recente vil- en fileteermachines, terwijl zij eveneens kunnen prat gaan op een onverbeterlijke invries- en inpakkingsdienst.

Dank zij dit ritme van het automatisch fileteren is het eveneens mogelijk vissoorten van een kleinere slag dan de kabeljauw te verwerken. Dit komt vooral ten goede aan de sleepnetvisserij die niet zó selektief is bij het inhalen der vangsten. De schelvis, de platvis en bijzonder de zogenaamde « grijze platvis » maken thans een belangrijke bijkomende aanvoer uit, derwijze dat de invriesindustrie thans niet meer enkel op de

waren de weersomstandigheden zeer gunstig voor het drogen. Geen enkel grote storm kwam de visserij hinderen, die hierdoor kon voortgezet worden op een datum die vroeger zelden kon bereikt worden. Op de hoogzevisserijgronden konden de vissers vaststellen, dat de kabeljauw en de schelvis eerder zeldzaam waren. Deze afwezigheid werd echter ruimschoots vergoed door een grote aanvoer van platvis, de zogenaamde « grijze platvis ». In de onbegrensheid van hun overloed, hebben deze eerder kleine vissoorten de moeilijk te vinden kabeljauw vervangen, zodat de invriesindustrie zonder enige schade heeft kunnen verder werken. Ondanks het feit dat het eindcijfer van de aanvoer van bodemvis een geringe daling vertoont in vergelijking met 1959, kan toch gezegd worden dat deze aanvoer lichtjes het gemiddelde van de periode 1955-1959 overtreft. Ingevolge een stijging in de eenheidsprijzen, konden de vissers dan ook betere verdiensten maken dan dit vroeger het geval was.

DE UITBREIDING

VAN DE

DIEPVRIESINDUSTRIE

De Kanadese diepvriesindustrie onderneemt thans een poging om de produktie van ingevroren visfilets in blok op te voeren, dit ten koste van de vroegere geëmballeerde visfilets voor de detailverkoop. In feite gaat de ganse produktie van de Kanadese diepvriesfabrieken, zowel van de kusten van de Grote Oceaan als deze van de Atlantische Oceaan of deze van het binnenland, naar de Verenigde Staten van Amerika.

Het rendement van de diepvriesfabrieken van Kanada bereikte vorig jaar een eindcijfer van 86.182 ton wat ongeveer neerkomt op hetzelfde cijfer als 1959. In dit cijfer zijn begrepen : 68.000 ton filets waarvan 32.650 ton onder verschillende vormen, 7.711 ton verse filets (niet ingevroren) en 1.814 ton diverse. Ongeveer de helft van deze produktie is samengesteld uit kabeljauw en koolvis, waarnaast, zij het in mindere mate nog schelvis en heilbot.

Het steeds toenemend verwerken van de platvissoorten voor de diepvries en de inzouters is een thans veel voorkomend verschijnsel. Dit is des te opvallender gezien het feit dat het uitblijven van de kabeljauw samenviel met een toenemende vraag naar gezouten vis op de meest belangrijke markten. Als men dan nog rekening houdt met de voorspelling van de biologen, te weten dat het wegblijven van de kabeljauw zich in de eerstkomende jaren zal blijven handhaven, valt het licht te begrijpen dat de platvissoorten « à la mode » zullen blijven.

Antwoordend op een steeds toenemende vraag naar gezouten visprodukten op de markten heeft de Kanadese produktie van voormelde industrie een stijging ondergaan van zowat 10 % in vergelijking met 1959. Het eindcijfer beliep 52.163 ton (waarvan 43.000 ton gezouten kabeljauw). Dit cijfer werd grotendeels in de hand gewerkt door een stijgende produktie van gezouten koolvis en gezouten schelvis. Voormelde vissoorten waren vroeger van minder belang, maar schijnen thans de aandacht van de diepvriezers te hebben opgewekt zodat voor wat die twee soorten betreft, een verdubbelde produktie kon genoteerd worden. De produktie van gezouten vis zonder graten, inzonderheid samengesteld uit kabeljauw, bleef op hetzelfde niveau.

Naast deze hoofdindustrie bestaan er in Kanada nog verschillende nevenindustrieën. Zo gaat ieder jaar een bepaalde hoeveelheid bodemvis, vooral kabeljauw en gullen naar de konservenindustrie. In 1959 bedroeg deze produktie ongeveer 44.000 kisten. Valt nog te vermelden een onbelangrijke vismeelproduktie, alsook een weinig belangrijke produktie van visolie.

De bescherming van de rijke visgronden langsheen de Kanadese kusten is thans de grootste bekommernis van de Kommissie voor de Visserij. In verband hiermede worden steeds maar herhaalde opzoekingen gedaan, ontwerpen gemaakt en voorgelegd op bijeenkomsten, enz... want ook in Kanada zijn de vissers er zich van bewust dat, hoe groot de visstapel ook zijn mag, ook zij haar grenzen heeft. — B.

Zij hadden pech...

SCHROEFSCHADE Z.514

Even voor de Pier van Blankenberge had de Z.514 van de rederij Vandierendonck af te rekenen met defekt. Gezien er geen enkel vaartuig in de omtrek was om de opsleping te doen werd via Oostende Radio de hulp in geroepen van 'n staatssteepboot.

In de thuishaven werd vastgesteld dat een blad van het schroef was afgerukt, waarschijnlijk door het stoten op een zich onder water bevindend voorwerp. Het afgerukte blad was in de achterstevan terecht gekomen. — B.

SCHADE AAN O.350

DOOR BINNENVAARTUIG

In de vissershaven van Oostende kwam het tot een aanvaring tussen de Oostendse treiler, O.350 «Picorre» en de tanker «Trios» van de rederij Verstichele uit Gent. Hierbij werd schade berokkend aan het eerstgenoemde vaartuig. — B.

SCHADE AAN «AVISO»

DOOR Z.539

Het kwam tot een aanvaring tussen de binnenlander «Aviso» eigendom van dhr Michiels uit Peruwelz en de Z.539 van de rederij Gebrs. Utterwulge. Hierbij werd lichte schade berokkend aan de «Aviso». — B.

STORMSCHADE Z.514

Ingevolge de steeds aanhoudende hevige wind leed de Z.514 van de rederij Wed. Vandierendonck Fr. stormschade. Er werd hierbij schade berokkend aan de reling. — B.

STORMSCHADE Z.529

Eveneens een slachtoffer van de storm, onderging de Z.529 van reder Begijn Nikolaas ook schade. De deur van het stuurhuis werd afgerukt terwijl nog lichte schade berokkend werd. — B.

De visserijfeesten te Bremerhaven

GROOTSE PLECHTIGHEDEN IN 'T VOORUITZICHT

Binnenkort, en wel van 23 tot en met 25 mei gaan in Bremerhaven, de grote Duitse vissershaven, de traditionele visserijfeesten door. Op voormelde dagen wordt inderdaad een hulde gebracht aan de diepzeevisserij waarbij grootse feesten worden op touw gezet. Tenzelfdertijd zal ook overgegaan worden tot het vieren van het 75-jarig bestaan van de Duitse diepzeevisserij.

De eigenlijke plechtigheden vangen aan op 23 mei, in de avond. Dan zal overgegaan worden tot het nederleggen van een krans ter nagedachtenis van de op zee gebleven vissers uit vele grote vissershaven, zoals Bremerhaven, Kiel, Cuxhaven, Hamburg enz. Dit is 'n voorspel voor de feesten die dan op 24 mei verder gezet worden met een plechtige mis.

In de namiddag heeft een hulding plaats van enkele verdienstelijke personen waarbij zij zullen vereerd worden met het Bondskruis der Verdienste. Hierna wordt dan het traditioneel geworden «vissersgerecht» gebruikt. Dit eetmaal zal genomen worden in de ruime zalen van het «Columbusbahnhof».

In samenwerking met radio Bremen werd eveneens een Bonte avond op touw gezet in het Stedelijk Theater welke doorgaat op zaterdagavond. Op zondagmorgen wordt via radio Bremen een havenconcert uitgezonden vanuit hal 15 in de vissershaven.

Voor het muzikaal gedeelte staan de kapellen van de Amerikaanse en Duitse strijdkrachten in, terwijl 'n vliegende zeebaars zal opgelaten worden. Er werd verder gezongen voor een reuzenbraadpan waar lek-

kere hapjes zullen bereid en aangeboden worden aan de hongerigen. Ook de gebruikelijke prijskampen ontbreken niet terwijl de overwinnaars met mooie prijzen zullen bedacht worden.

Voor de Duitse vissers betekent dit een tijdelijke ontspanning welke zij tenandere verdienen. Ook hier zou een dergelijk visserijfeest niet misplaatst zijn.

Wanneer richten wij te Oostende zo'n feest in? En wat heeft het Oostends stadsbestuur in dat opzicht zowel als economisch al ooit voor de visserij gedaan? — B.

DE RUSSISCHE WALVISVANGER

« JURI-DOLGORUKIJ »

Zopas werd de nieuwe Russische walvisvanger «Juri-Dolgorukij» officieel ingehuldigd. Het gaat hier inderdaad om het gewezen Duitse passagiersschip «Hamburg» met 'n bruto-tonnage van 25.276 ton. De veranderingswerken slepen reeds aan sedert 1955 op de scheepswerf van Warnemünde. Thans is de gewezen pakketboot een fabriekschip voor de walvisvangst geworden. Het heeft een totale lengte van 207 m en een breedte van 24 m. De diepgang bedraagt 12,50 m en het heeft een waterplaatsing van 39.980 ton. De motoren hebben een kracht van 25.000 pk waardoor 'n snelheid van 17 knopen kan ontwikkeld worden. De bemanning zal bestaan uit 527 opvarenden. — B.

PROPAGANDALESSEN VAN VISVERBRUIK IN APRIL 1961

DOOR MEVROUW PAUWELS

Deze dame zet onverdroten haar propagandalessen voort. Spijtig voor haar beschikt ze zeer zelden over het nodige materiaal en de geschikte vis. Op dit gebied is een volledige hervorming noodzakelijk, wil de propaganda nuttige vormen aannemen.

11 april om 13.30 uur — L.O.F.C. — Mouscron Ten Brielen.

Manier van bereiken : trein tot Comines.

Inrichting van het lokaal : geen grief.

Begrip en belangstelling : weinig. Aantal deelnemers : 13.

UITSLAG :

Economisch : klein viswinkel, kwaliteit niet al te goed.

Pedagogisch : weinig actief.

12 april om 10 uur — Normaalschool, Diest C5C1.

Manier van bereiken : trein.

Inrichting van het lokaal : goed.

Begrip en belangstelling : zeer veel. Aantal deelnemers : 5 leerlingen en 7 leerlingen.

UITSLAG :

Economisch : viswinkels, vanaf de woensdag verse vis te verkrijgen.

Pedagogisch : zeer veel vragen.

13 april om 13.30 uur — L.O.F.C. — Bellecourt.

Manier van bereiken : trein.

Inrichting van het lokaal : goed.

Begrip en belangstelling : goed.

Aantal deelnemers : 15.

UITSLAG :

Economisch : leuder in de winter.

Pedagogisch : veel vragen nopens bevoren vis.

14 april om 13.30 uur — Stedelijk Instituut, Lamoriniestraat 246, Antwerpen C5C1D.

Manier van bereiken : trein en tram.

Inrichting van het lokaal : zeer goed.

Begrip en belangstelling : zeer goed

Aantal deelnemers : 21.

UITSLAG :

Pedagogisch : nuttige vragen.

Economisch : veel viswinkels, veel verbruik.

18 april om 13.00 uur — Middelbare Meisjesschool, Spoorweglei, 11, te Lier.

Manier van bereiken : trein.

Inrichting van het lokaal : goed.

Begrip en belangstelling : veel.

Aantal deelnemers : 16.

UITSLAG :

Economisch : viswinkels.

Pedagogisch : meisjes geven de indruk weinig met vis te zijn vertrouwd.

19 april om 10 uur. — Hautes Etudes Féminines, St. Ghislain.

Manier van bereiken : trein.

Inrichting van het lokaal : uitstekend.

Begrip en belangstelling : veel.

Aantal deelnemers : 45 plus 20.

UITSLAG :

Economisch : viswinkels, markt. Pedagogisch : veel vragen nopens voedingswaarde, bewaring.

21 april om 9 uur. — Ste Godelieve Instituut, Brialmontlei, 45, te Antwerpen.

Manier van bereiken : trein.

Inrichting van 't lokaal : zeer goed.

Begrip en belangstelling : goed.

Aantal deelnemers : 26.

UITSLAG :

Economisch : viswinkels.

Pedagogisch : vertrouwd met vis, doch ook nog veel vooroordelen.

27 april om 10 uur en 13.30 uur — Huishoudschool, Volpestraat, 21 te Halle.

Manier van bereiken : trein.

Inrichting van het lokaal : goed.

Begrip en belangstelling : weinig.

Aantal deelnemers : 26 en 46.

UITSLAG :

Economisch : viswinkels.

Pedagogisch : kennen weinig vissoorten, te overtuigen.

ZEVENDE ZOON

In het gezin van dhr Theodoor Neyts, Oude Kerkstraat, werd er een zevende zoon geboren die de naam van Boudewijn zal krijgen. Het mag een unicum geheten worden dat het gezin van dhr Neyts, die visser is op de Z.462, geen meisjes telt en er daarentegen 7 zonen ter wereld kwamen. De geboorte had plaats in de St Elisabethkliniek te Blankenberge.

Provinciale premies aan reders en scheepsjongens TE NIECWPOORT

Op maandag 22 mei, tweede Sinksendag, wordt te 11.45 u. in de stadshalle te Nieuwpoort overgegaan tot de plechtige uitreiking van de Provinciale Premies aan reders en scheepsjongens van de Oostkust en dit in tegenwoordigheid van de heer Gouverneur der provincie en de Overheden.

PAKKETBOTEN

OOSTENDE - DOVER

Uurtabel voor de week van 14-5-1961 tot 20-5-1961.

Passagiersboten :
Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 10u00 (1) en te 14u15.
Op 20-5 bijkomende afvaart te 9u20.

Afvaarten uit Dover : alle dagen te 12u10 en te 17u10 (1).

Op 14-5, 15-5 en 20-5 bijkomende afvaart te 11u35.

(1) vervoert ook auto's.

Car-ferries :

Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 13u45.

Afvaarten uit Dover : alle dagen te 12u00.

Het vraagstuk van het bemanningstekort in onze visserij

In ons nummer van 26-4-61 en dat van 5 mei hadden we het over het bemanningstekort aan boord van de vissersvaartuigen.

In dat van 5 mei schreven we dat de reders van de O.350 speciaal de « Picorre » naar Lorient om 6 leden voor de bemanning hadden gezonden.

Dit is onjuist. De reder wetende dat dit vaartuig altijd op Lorient gevaren had, begaf zich aldaar zelf, waar hij onmiddellijk zes bemanningsleden vond, wat een bewijs is dat het een uitstekend schip is geweest.

Naar aanleiding van dit artikel, verzoekt men ons thans om inlating van hiernavolgend schrijven :

Mijnheer de Uitgever,
Betreft : Uw artikel « HET VISSERIJBLAD » over onze aanwerving van zes Franse matrozen.

Duidelijkheidshalve achten wij ons verplicht nadere bijzonderheden te verschaffen naar de oorzaken welke ons er toe hebben aangezet beroep te doen op vreemdelingen voor ons vaartuig PICORRE O.350 die, zoals in Uw artikel van het jongste nummer van « HET VISSERIJBLAD » vermeldt, naar zee trok met zes Franse matrozen.

Eerst en vooral verwondert het ons enigszins dat Uw reporter juist ons specifiek geval van tekort aan arbeidskrachten weet te citeren, daar waar er momenteel, en zeker wel op het ogenblik dat bewust artikel werd opgesteld, nog verschillende vaartuigen zonder volk aan kaai liggen, zonder dan nog te spreken over de vissersvaartuigen welke met een onvolledige bemanning naar zee zijn getrokken.

Indien zulks zou te wijten zijn aan het feit dat wij die vreemde matrozen aanwierven, dan laten wij hem beleefd opmerken dat vorige week een der vaartuigen der firma CROP'S met twee Duitsers naar zee trok, nadat deze bij ons werden geweigerd uit reden van onvoldoende beroepskennis... Wij zijn de mening toegedaan dat zulks al meer een artikel waard is, dan het feit dat wij **beroepsmensen moesten** aanwerven, vermenen wij...

Bewust artikel, wij betwijfelen het zekerlijk niet, werd zonder bijbedoeling opgesteld, maar het coincideert ongelukkig met een lastercampagne welke er momenteel te Oostende en omliggende over ons vaartuig « PICORRE » wordt rondgestrooid, zodat wij verplicht zijn er een volledige ontleding van te maken om te vermijden zoals wij ondertussen reeds ondervonden dat ook dit — enigszins onduidelijk — artikel als een argument door de betrokkene lasterzaiers wordt gebruikt.

Zo bijvoorbeeld zal een ongewilde persoon tot de konklusie moeten komen, dat wij met een onvolledige bemanning het vaartuig naar zee stuurden om vervolgens opdracht te geven naar LORIENT te stomen om volk aan te werven, daar waar het een der medeëigenaars is, die naar LORIENT trok na eerst de voorafgaandelijke toelating te hebben bekomen zowel van de Belgische als van de Franse autoriteiten.

Dat wij aan geen volk geraakten ter plaatse is niet alleen het resultaat van de heersende schaarste aan arbeidskrachten in de visserij in het algemeen.

Het is ook het resultaat van een georganiseerde lasterkampagne die tegen ons is gericht onder de vorm van gemene laster welke te Oostende en omliggende over de « PICORRE » werd rondgestrooid, meestal door verantwoordelijken van plaatselijke rederijen gelast met aanwerving, en als zij volgende week hun naam willen geciteerd zien, dan moeten zij dat maar vragen, want aan bewijsmateriaal ontbreekt het ons zekerlijk niet...

Volgens deze praatmakers zou de « PICORRE » al meer dan 40 man verloren hebben sedert zijn bestaan (1948 dus); tijdens zijn eerste reis alhier zou hij ook gekanteld hebben, aan de ketting hebben gelegen, enz. enz. (sic).

Rondgestrooid door mensen met een zeker gezag kan het niet anders of dergelijke laster moet de mensen afschrikken om bij ons aan te monsteren, iedereen zal zulks begrijpen. Komt daarbij dat wij tot driemaal toe met onze monsterrol bijna voltallig waren, en telkens werden aan onze aangemonsterde mannen een som geld aangeboden om **enkel en alleen van bij ons af te monsteren**...

Dezelfde praatmakers gebruiken thans Uw artikel om te bewijzen dat wij alleen maar zouden zijn die aan geen volk geraken, en dat het feit dat wij vreemden hebben moeten aanwerven, de Oostendse vissersmilieu's in opspraak hebben gebracht (sic), daar waar wij ondertussen door verschillende reders spontaan geluk werden gewenst voor de kordate wijze waarop wij ons personeelstekort op eigen houtje hebben weten op te lossen, tot spijt van wie het benijdt...

Gezien onder de loupe der realiteit en der omstandigheden zoals boven aangehaald, zijn wij het volledig eens met Uw reporter als hij schrijft dat dergelijke toestanden betreurenswaardig zijn; wij noemen het vrankweg **WALGELIJK**, des te meer als men weet dat zelfs een bekende reder zich persoonlijk tot langs boord van de aan kaai liggende « PICORRE » heeft begeven om aan dit gemeen gedoe mede te doen... om aan een bemanningslid te kunnen geraken. Moeten wij zij naam citeren???

Aan diegenen welke zouden gestoord zijn door de noodoplossing welke wij genoodzaakt waren toe te passen met veel tegenzin (zij lopen zekerlijk niet dik rond) — willen wij toch antwoorden, dat zelfs door zes Fransen aan te werven, wij niettemin broodwinning verschaffen aan tien Belgen die wel met ons willen varen.

WAAROM TE LORIENT?
Sommigen verwonderden zich over het feit dat we zo ver trokken om Fransen aan te monsteren, en vroegen ons waarom wij niet naar BOULOGNE (heel wat dichterbij) trokken.

Die vraag was heel gewettigd, moest het niet zijn dat wij een bijzondere bedoeling gehad hebben juist daar te gaan aanwerven.

Wij hebben zo gehandeld om juist van antwoord te dienen aan

deze lastertaal: de « PICORRE » komt inderdaad van LORIENT en stond er zeer goed gekwoteerd. Moest dit vaartuig de reputatie aldaar hebben welke men hem hier opzettelijk toeschrijft, dan vragen wij ons af hoe het komt dat onze afgevaardigde in een dag tijd aan het nodige volk is geraakt, en dan nog vakmensen a.u.b. die de « PICORRE » heel goed kennen ! !

De « PICORRE » werd inderdaad in 1948 door de STAATSSCHEEPSWERF te LORIENT gebouwd en dit onder bijzonder toezicht van het internationaal klassifikatiebureau VERITAS, waardoor de « PICORRE » tot heden toe in de hoogste quota staat vermeld (zo'n quota vraagt om de vier jaren een zeer grondig algemeen onderzoek naar de toestand van het vaartuig tot rivetten en spanten toe; en ieder jaar een algemeen onderzoek); de « PICORRE », zoals alle vissersvaartuigen is onderworpen aan de normen van de Belgische Zeevaartinspectie waaraan hij volledig voldoet en wij dagen ieder tegenspreker openlijk uit. **Nooit** sinds zijn bestaan, heeft het vaartuig maar enig bemanningslid verloren. Het tegenovergestelde beweren, is gemene laster, strafbaar door de wet, moesten de verantwoordelijken zulks nog niet weten...

Het vaartuig was te groot geworden en dus niet renderend voor de haven van LORIENT, waardoor tot verkoop werd besloten. Bij zijn aankomst te Oostende werd het vaartuig volledig hernieuwd naar inrichting en mechaniek. De verschillende experts welke het vaartuig hebben nagezien, zijn eens dat het een zeer sterk vaartuig is, ongemeen goed bewaard en onderhouden.

Wij durven denken dat wij op dergelijke aangelegenheid niet zullen moeten terugkomen, al voegen wij er onmiddellijk aan toe, dat moest deze lastertaal verder onderhouden worden, wij op tijd en stond de nodige schikkingen zullen treffen met de maritieme overheid om de schuldingen te laten vervolgen als het moet.

Wij willen niet nalaten een bijzonder woord te richten aan onze Oostendse vissers waarvan de overgrote meerderheid zich othouden heeft van dit gemeen gedoe: mannen let op Uw zaak en bezin eer ge Uw vast werk laat steken gedurende enkele maanden voor een tijdelijk werk, want U snijdt in Uw eigen leder: de reder heeft U, en U hebt de reder nodig. Vergeet vooral niet, dat het door een dergelijke vakvlucht is gebeurd dat de Walen in hun kolonijniens niets meer te zeggen hebben... te meer daar er naar het schijnt, sprake is van onderhandelingen vanwege enkele rederijen om vreemdelingen met gezin en al te laten afkomen, daar waar wij zulks niet hebben willen bewerkstelligen uit reden dat wij de mening toegedaan zijn dat de nood nog zo groot niet is om tot dergelijke maatregelen te moeten overgaan. Er is een onderscheid te maken tussen een tijdelijke vreemdelingenaanwerving en een definitieve... Het woord is aan het plichtsbef onzer vissers.

I.o. G. Vanden Berghe
(zie nota der Redactie, onderaan volgende kol.)

NA HET BRITS-IJSLANDS VERDRAG

« Slechter dan niets » zo commentarieert onze konfrater « Fishing News » het Brits-IJslandse akkoord, betreffende de IJslandse visserijzoes. Het schrijft verder als volgt :
« De Britse visserijindustrie had » zich aan het ergste verwacht, en » het is inderdaad het slechtste dat » kon gebeuren dat waarheid ge » worden is. Het Internationaal » Hof zou geen enkel argument in » ons voordeel kunnen vinden, » moest IJsland thans nog een ver » idere uitbreiding doordrijven. Al » wat ons gegund werd is een po » vere tijdspanne van drie jaar » waarna IJsland zich volledig van » ons zal ontlasten.»

Het is inderdaad een zeer katastrofale beslissing. Dat is voorlopig het enige wat kan gezegd of gedaan worden. — B.

DE PERUVIAANSE VISMEEL

Gedurende de negen eerste maanden van het jaar 1960 heeft Peru in totaal 383.600 ton vismeel uitgevoerd, tegenover 183.685 ton voor de overeenstemmende periode voor het jaar 1959. De gemiddelde prijs per ton bedroeg £ 80,16 per ton, wat ca meerkomt op 4 F per kg. In vergelijking met 1959 onderging de prijs bijgevolg een sterke daling. De gemiddelde prijs per ton in 1959 bedroeg inderdaad 113,50 per ton wat neerkomt op 5,7 F per kg.

De produktie van vismeel in 1960 bedroeg ruim 500.000 ton. — B.

Ingeval van noodzaak is echter de mogelijkheid tot verlenging tot een lengte van 120 bijkomende aanlegplaatsen voorzien. De officiële inhuuldiging van deze haven wordt voorzien voor de aanvang van het volgend jaar.

NOTA DER REDACTIE

Waarheidshalve moeten we de reders van de O.350 verwijzen naar ons nummer van 28-4-61 waarin we verschillende nummers van schepen aanhaalden, welke tengevolge van het tekort aan bemanningsleden, die week moesten blijven liggen. Het geval van O.350 was er dus slechts ene zoals zoveel andere. Wij kunnen slechts de lastercampagne betreuren, daar ze inderdaad geleid wordt ofwel door afgunst of door de zucht bemanningsleden te onttrekken.

Het is ons bekend dat de O.350 een uitstekend schip is, goedgekeurd door de zeevaartinspectie en DOOR VERITAS. Dat dit vaartuig lang in reparatie lag voor de machines, wil niet zeggen dat het geen uitstekend schip is.

Integendeel !
Een reder die kranig zijn zaak verdedigt en het niet ontziet op de vreemde personeel te halen, dient geluk gewenst.

Men zou beter bij onze dopburelen wat strenger optreden en anderzijds is het noodzakelijk dat aan de huidige ongezonde jacht naar volk een einde gesteld worde.

De syndikaten kunnen samen met de reders hierin nuttig werk verrichten.

Maar dan moet er goede wil zijn en zin voor werkelijkheid in plaats van het volk willekeurig naar de dop te laten gaan zoals nu.

Het streng optreden tegen onregelmatigheden in de Oostendse vismijn

DE PLICHT VAN DE REDERS

Sedert een paar maanden wordt meer en meer streng opgetreden tegen het onregelmatig verdwijnen van vis bij de verkoop ervan.

Dat dit niet in zoete aarde is gevallen bij onze visvrouwjes de rappers en vooral dezen die graag hun handen uitsteken naar andermans goed, is begrijpelijk.

Nochtans heeft het zijn nut en moeten de reders meegaan met hun tijd.

Enkele reders hebben zulks begrepen. Buiten de deelvis welke de bemanning meedoet naar huis wanneer ze uit zee komen, wordt er aan niemand nog vis gegeven en ook niet aan de lossers. Het komt ons voor dat de lossers er niet zijn om elke reis ganse bennen vis plus hun loon te krijgen, maar wel om een loon te krijgen volgens de omvang van hun prestaties.

En de prestaties van een lossers moeten goed betaald worden, maar het moet ook uit zijn met de vis, welke zootje het ook is.

In de laatste vergadering van de vissershavenskommissie werd door de stedelijke bevoegde dienst verklaard dat :

- 1) de stad alle onregelmatigheden, diefstal, zwarte markt, enz. in de vismijn wenst uit te schakelen.
- 2) Het stopzetten van het geven van deelvis, thans reeds in voege bij enkele rederijen en het gebeurlijk uitkeren van een aangepaste vergoeding hiertoe grotelijks zou bijdragen.
- 3) Dit laatste slechts kan verwezenlijkt worden zo de reders zelf deze regeling toepassen.
- 4) Alhoewel het politiereglement 't schenken van deelvis aan de visser niet verbiedt, moet overeenkomstig vermeld reglement worden geeist dat alle ter vismijn aangevoerde vis openbaar verkocht wordt.
- 5) Zo er geen deelvis meer zou gegeven worden, uitgenomen voor de bemanningsleden, of indien alle deelvis ter openbare markt zou aangeboden worden, het heel wat gemakkelijker zou zijn om het onvreemden van vis, of de ontduiking van allerhande rechten en benadeliging van reders, vissers of derden te keer te gaan.

Dh. Becu voegde eraan toe dat ter beuegeling van zekere misbruiken, de bevoegde overheden steekproeven zullen nemen aan boord van de schepen, welke na hun vangsten gelost te hebben, gaan meren langsheen de H. Baelskaai

In dergelijk geval kunnen strafmaatregelen voorzien.

Door de vertegenwoordigers van de rederijen werd er op gewezen dat niet alleen de reders hieraan kunnen meehelpen, maar moesten er ook geen vishandelaars te vinden zijn om die vis klandestien op te kopen, het niet zou kunnen gebeuren.

Door de stad en de vishandel werd er op gewezen dat «gates» zoals in Engeland niet veel zouden helpen, daar veel reders talrijke bennen vis afzetten aan de H. Baelskaai waarop geantwoord werd dat dit fel overdreven wordt en zo zulks gebeurt, het gewoonlijk vreemden zijn.

In dergelijk geval voorziet het vismijnreglement sankties.

Er is ook vastgesteld, dat de Zeebruggenars de vis aan boord houden om na de verkoop dadelijk te vertrekken en ze klandestien in hun haven te gaan verkopen.

Uit die besprekingen is afgeleid dat enerzijds de reders er veel kunnen toe bijdragen om de verkoop buiten het officiële veel te doen verminderen, maar dat de stad een radikaal middel ter hand heeft om deze misbruiken uit te roeien met «gates» te plaatsen en een goede politieagent, die nu in de vismijn rondloopt om meestal niets te zien.

De opbrengst ter officiële verkoop zal van dien aard zijn, dat het minstens twintig miljoen frank per jaar bedraagt en 250.000 F aan mijnrechten.

Waarop wacht onze stadsdienst om deze voor elkeen nuttige maatregel in te voeren?

SCHROEFBREUK

De N.818 Julienne van schipper Louis Ghys had motorpech tijdens zijn laatste visserij. Telkens de schroef ingeschakeld werd viel de motor stil zodat de schipper verplicht was de hulp in te roepen van de N.740 van schipper Roger Hoornaert die de N.818 op sleeptouw nam naar de thuishaven.

Vaartuig dreigde te kantelen te Nieuwpoort

Het Zweedse Koopvaardijchip «Musse Pan», dat met een lading hout aan de handelskaai meerde bij hoogwaterstand, maakte in de vooravond bij laagwater een gevaarlijke situatie door ten gevolge van het opgehoopte slib dat nabij de kaaimuur een ware berm vormt en waardoor het schip gevaarlijk overhelde. Herhaalde malen werd deze wantoestand aangeklaagd, waarbij de firma Pauwelyn, voor wiens rekening de houtschepen de overvaart maken, veel last berokkend wordt en waardoor bij het lossen van de vracht veel kostbare tijd verloren gaat. De ondernemende firma klaagt het feit aan dat de bevoegde diensten niets in het werk stellen om aan die onduidbare toestand te verhelpen. Steeds wanneer de baggermolen de haven aandooft wordt de vaargeul op het voorziene normaal peil gebracht. Doch aan de meerplaatsen van de handelskaai wordt geen aandacht geschonken. Toeschouwers wisten te bevestigen dat de «Musse Pan», een helling maakte van 20 t.h. Deze bewering kon gestaafd worden, gezien de loopbrug die het vaar-

tuig en de Kaai verbindt tengevolge van deze helling, in het wat. r terecht kwam. Aan de hand van deze toestand zijn foto's genomen die duidelijk de gevaarlijke situatie van de «Musse Pan» aantonen en die naar het bevoegde ministerie zullen opgestuurd worden. Tevens werd een schrijven toegevoegd waarbij de gezagvoerder van het Zweedse koopvaardijchip in de toekomst zal weigeren de haven van Nieuwpoort aan te doen zo geen bevestiging kan verkregen worden dat de veiligheid van het gemeerde vaartuig kan verzekerd worden.

Inmiddels werd het schepenkollege uitgenodigd zich te komen verzekeren van de ware toestand van de handelskaai. Burgemeester Gheeraert gaf de bevestiging deze zaak aan een onderzoek te onderwerpen en zo snel mogelijk een oplossing te bezorgen. In het waterschoutambt werd een schrijven ontvangen die als een zware klacht mag beschouwd worden en die de onduidbare toestand van de Nieuwpoortse handelskaai aan de kaak stelt. — N.

Verhoging van de mazoutprijzen

Waar vanaf 1 mei de mazoutprijzen een verlaging kenden van 1,84 F tot 1,77 F voor de visserij, zijn deze voor de visserij gebleven en belopen ze thans voor binnenlands verbruik 2,51 F.

De prijzen van de lichte fuel waren vorige week tot 2,03 F gedaald, waar ze thans opnieuw gerezen zijn naar 2,05 F.

Voor de kamions is de officiële prijs thans 2,83 F in plaats van 2,79 F.

Voor de essence is de prijs der super thans 8,01 F en voor de gewone 7,61 F.

Wat de mazoutprijzen betreft, blijft er niettegenstaande alles een strijd tussen de afzonderlijken en de trust.

Vernomen wordt dat een nieuwe daling met 50 centimes per liter voor de benzineprijzen in België zal worden toegepast. Deze maatregel is het gevolg van een algemene politiek ingeluid door een onafhan-

kelijke verdelingsmaatschappij, die in de loop van de maand maart 'n benzine met hoger oktaangehalte op de markt heeft aangeboden, die niettemin 50 centimes per liter goedkoper verkocht wordt.

Ondanks een nieuwe prijsdaling tot dewelke de petroleummaatschappij besloten hebben zal de «Société Européenne des Carburants» (SECA) het verschil op 50 centimes per liter behouden, zoals dit ook gebeurde bij 2 vorige verminderingen met 6 en 2 centimes, onderscheidelijk in zwang getreden op 27 maart en 10 april.

DE NIEUWE VISSERSHAVEN VAN LISSABON

Een nieuwe vissershaven werd in het leven geroepen te Pedrouços, nabij Lissabon, in Portugal. Deze haven werd hoofdzakelijk opgericht om te voldoen aan de vereisten welke een steeds groter wordende vloot met Lissabon als thuishaven stel. Deze oprichting werd besloten in 1956 door een wetsvoorstel welke bekrachtigd werd. De overheid van de haven van Lissabon kreeg toelating om samen te werken met een concessionaris met het oog op de oprichting van deze nieuwe haven. De vereiste kredieten komen in hoofdzaak uit de gemeentelijke schatkist van Lissabon. het syndikaat der sleepnetvissers en sardienenvangers en enkele andere instanties. Er werden belangrijke werken uitgevoerd te Pedrouços. Wij vermelden o.m. het aanleggen van kaaien, een afslagplaats welke ruim 15.000 m2 omvat, invriesinstallaties, transportdiensten, overladersrampen, visverwerkingsindustrieën enz.

De eigenlijke aanlegkade heeft een lengte van 400 m en bevindt zich juist voor de afslag.

REDERS en VISSERS, VOOR UW SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING wendt U in volle vertrouwen tot de beroepsvereniging

H A N D I N H A N D

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

Onderzoek naar de behandeling van garnaal aan boord van Vissersvaartuigen

In voortzetting van ons vervolgartikel hebben wij het deze week over enkele voornamelijk punten die dienen in acht genomen te worden bij het kookproces.

2. Ontleding van enkele factoren

De factoren die het kookproces beïnvloeden — en vooral de bekomen temperaturen verklaren — zijn talrijk en van diverse aard. Vermeld kunnen o.m. worden : de hoeveelheid kookwater, de toevoeging van koud water gedurende het koken, de hoeveelheid garnalen die gekookt worden, de sterkte van het vuur waarop de garnalen gekookt worden, de temperatuur van het kookwater vóór de garnalen in de ketel worden gegoten, de temperatuur van de garnalen zelf, de bereidingsduur en de weersomstandigheden (richting en sterkte van de wind, mist, enz.).

Deze factoren zijn onderling sterk aan elkaar gebonden, zodat hun invloed niet afzonderlijk uit de enquêtegegevens kan worden afgeleid. Op de betekenis van enkele van deze factoren kan evenwel worden gewezen.

a. Het stoken van de ketel.

Uit de enquête blijkt dat op 2 vaartuigen een mazoutbrander werd gebruikt, terwijl op de 5 overige de kookketel met kolen werd opgewarmd.

Onderzoekingen in het buitenland (21) hebben uitgewezen dat een mazoutbrander beter een sterk vuur kan aanhouden dan kolen (22). Als redenen kunnen worden geciteerd : (a) de stookolie, aangewakkerd door een ventilator, brengt een grotere hitte tot stand dan een kolenvuur ; (b) een mazoutvuur is onafhankelijk van de weersomstandigheden; een kolenvuur daarentegen brandt bijv. slecht bij mist of als de afvoerbuis van de verbrandingsgasen niet in goede stand staat ten opzichte van de windrichting (deze laatste verandert trouwens voortdurend wegens de koerswijzigingen van het vaartuig) ; verder is het moeilijk een kolenvuur te onderhouden bij woelige zee, daar bij het openen van de stookruimte het gevaar bestaat dat gloeiende kolen worden uitgeslingerd en (c) een mazoutbrander geeft een gelijkmatig en regelbaar vuur, hetgeen bij het stoken met kolen niet mogelijk is.

b. De temperaturen en de bereidingsduur

Eén van de doelstellingen van het koken aan boord is het bederf tegengaan door tijdens het kookproces de bacteriën en fermenten te doden. De bacteriën bevinden zich in het kookwater (23) en op de garnalen ; de fermenten zijn afkomstig uit de darmen middendarmklier (24). Om de bacteriën te vernietigen en de fermenten inactief te maken, moet gedurende een voldoende tijd de kooktemperatuur boven 100°C gehouden worden. Onderzoekingen hebben aangetoond dat de kwaliteit van het garnalenvlees (nl. de verandering van de aminozuren uit het eiwit) geen wijziging ondergaat bij deze hoge temperaturen (7).

Teneinde reeds de werking van de bacteriën van het kookwater uit te schakelen, mogen de gar-

nalen pas in de ketel gedaan worden wanneer het water volop kookt. In dit opzicht kan vermeld worden dat aan boord van Duitse vaartuigen dit zelfs verplicht is (25). Steunend op de gemiddelde temperaturen van het kookwater vóór het toevoegen van de garnalen, kan vastgesteld worden dat de kooktemperatuur praktisch op alle vaartuigen werd bereikt (zie tabel 8). Bij de analyse van de laagste temperatuurwaarnemingen valt op dat op 5 vaartuigen de kooktemperatuur niet werd behaald, nl. op de vaartuigen 2, 3 en 4 van Zeebrugge, vaartuig 1 van Oostende en het vaartuig van Nieuwpoort ; op vaartuig 2 van Zeebrugge werd een verschil van 5°C genoteerd, terwijl op de andere vaartuigen de afwijking geringer was (2 à 3°C).

Na het toevoegen van de garnalen daalt de temperatuur van het kookwater wegens het feit dat de garnalen een lagere temperatuur hebben (zie tabel 8). De gemiddelde temperaturen van het water na het ingieten van de garnalen varieerden tussen 85°C (vaartuig 1 — Zeebrugge) en 91°C (vaartuig 2 — Zeebrugge) ; de temperatuurdaling van de gemiddelde cijfers lag tussen 9°C (vaartuig 2 — Zeebrugge) en 16°C (vaartuig 1 — Zeebrugge). Bij de laagste temperatuurwaarnemingen stelde men dalingen vast van 7°C (vaartuig 2 — Zeebrugge) tot 24°C (vaartuig van Nieuwpoort), terwijl bij de hoogste temperatuurwaarnemingen dalingen van 10°C (vaartuig 2 Zeebrugge en vaartuig van Nieuwpoort) tot 15°C (vaartuig 1 — Oostende) werden genoteerd.

Gelijkaardige opzoekingen op Duitse garnalkotters (26) wezen op temperatuurdalingen van 20 à 40°C ; uit deze waarnemingen werd zelfs vooropgesteld dat het dalen van de temperatuur in de kookketel met ongeveer 25°C na het ingieten van de garnalen noodzakelijk is om een goed produkt te bekomen.

Na enkele minuten koken bereikt het water opnieuw een hogere temperatuur, doch in de garnaal zelf blijft de temperatuur wat lager.

Nederlandse onderzoekers (27) stelden vast dat bij een temperatuur van het water op het ogenblik van uitscheppen van 98°C of hoger de temperatuur van de uitgeschepte massa garnalen varieerde binnen de grenzen 92-95°C. Volgens waarnemingen zou op Duitse garnalkotters (21) de temperatuur van het kookwater zelden de 100°C behalen en zou de temperatuur van de garnalen slechts voor korte tijd boven de 90°C gaan. Hieruit werd besloten dat het kookproces niet voldoende was om de fermenten van de garnalen inactief te maken en werd vooropgesteld de mogelijkheid te onderzoeken om de werkzaamheden van de resterende fermenten door toevoeging van metaalzouten te remmen. Pogingen in die richting werden niet verder doorgezet, omdat zij weinig uitzicht openden. Een andere mogelijkheid scheen te liggen in het veranderen van het kookproces : ofwel moest het kookproces verlengd worden, ofwel moest de temperatuur verhoogd worden ; met succes werden proefnemingen ondernomen met een dubbelwandige kookketel.

Uit de enquêteresultaten blijkt, dat over het algemeen de gemiddelde temperaturen op het einde van het kookproces boven de 100°C lagen. Op twee vaartuigen werden lagere temperaturen genoteerd, nl. vaartuig 2 van Zeebrugge (96°C) en vaartuig 1 van Oostende (97,5°C). Wanneer enkel met de laagste temperatuurwaarnemingen rekening wordt gehouden, blijkt dat op 3 vaartuigen de 100°C-grens niet werd bereikt, nl. op de twee hoger vermelde vaartuigen en op vaartuig 3 van Zeebrugge.

De resultaten van de temperatuurmetingen op het einde van het koken zouden aldus als gunstig te beschouwen zijn. Nochtans werd vastgesteld dat de temperatuur van het kookwater boven 100° C slechts gedurende korte tijd bereikt werd.

De bereidingsduur op de geënquêteerde vaartuigen was betrekkelijk kort : vaartuig 1 van Oostende had de langste gemiddelde bereidingsduur, nl. bijna 7 minuten, en voor vaartuig 2 van Oostende werd de kortste gemiddelde bereidingsduur, nl. 3'30'', genoteerd. Het kookwater bereikte slechts gedurende een korte tijdspanne een temperatuur van 100° C, zodat hieruit kan worden afgeleid dat het garnalenvlees deze temperatuur niet bezat wanneer de garnalen uit de ketel werden geschept. Om nog beter de werking van de bacteriën en fermenten uit te schakelen, lijkt het aldus aan te



DE KRABBENZEEF

bevelen de bereiding met enkele minuten te verlengen. Hier moet echter aan toegevoegd worden dat volgens de opzoekingen van R. Th. Roskam (27) van enige invloed van de duur van het koken op de houdbaarheid niets blijkt, hetgeen pleit tegen de door Dr. H. Mann (28) aangenomen invloed op de houdbaarheid van tijdens kort koken nog niet geheel vernietigde enzymen.

Wanneer de pekel gaat koken, begint het water te schuimen. Het schuimen is toe te schrijven aan het eiwitgehalte in het kookwater. Om het overkoken te voorkomen, roert men in het water, doch meestal giet men in de ketel een weinig koud water bij, waardoor de temperatuur van het water opnieuw wordt verlaagd. Op alle geënquêteerde vaartuigen werd water aan de ketel toegevoegd en werden de garnalen daarna uit de ketel geschept. Op vaartuig 4 van Zeebrugge en het vaartuig van

Nieuwpoort liet men echter na het toevoegen van het koud water, de pekel nog ongeveer één minuut verder koken.

Het toevoegen van zeewater wanneer het water begint te schuimen, is **niet aan te bevelen**, daar : (a) de temperatuur van het kookwater opnieuw daalt en (b) het koude zeewater bacteriën kan bevatten die, vermits zij het kookproces niet doorgemaakt hebben, de gekookte garnalen kunnen herinfecteren. Krachtens de Westduitse wetgeving is het zelfs verboden koud zeewater aan het kookwater toe te voegen (25). Aan de hand van onderzoeken heeft het « Institut für Fischverarbeitung » te Hamburg het gebruik van ontschuimingsmiddelen (silikonen) aanbevolen om het overkoken te vermijden (33) ; deze ontschuimingsmiddelen vallen nochtans duur uit.



DE GARNAALZEEF

REFERENTIES

- 21) Dr. H. Mann — Zur Frage der Verderblichkeit des Krabbenfleisches — in Die Fischwirtschaft, april 1955, blz 102.
- 22) Het gebruik van propaan gas heeft dezelfde voordelen als het stoken met mazout.
- 23) Zie blz. 40.
- 24) Zie blz. 35.
- 25) Richtlinien der Bundesforschungsanstalt für Fischerei vom 1. März 1960 für die Behandlung und Verarbeitung von Speisekrabben (Garnelen) an Bord — § 3.
- 26) Institut für Küsten- und Binnenfischerei (Hamburg) — Der Kochvorgang an Bord von Krabbenkuttern — in Das Fischerblatt, juni 1960, blz. 118 en 119.
- 27) R. Th. Roskam — Het conserveren van garnalen — in Conserva, 6, 1958, blz. 279.
- 28) Zie blz. 44.

(Vervolg toekomstige week)

oostendse markt en vismijnecho's

De aanvoer was in de voorbije week zeer beperkt en weinig gevarieerd. Buiten tongen was er niet veel op de markt behalve dan wat kabeljauw van IJsland en de Noordzee, een paar kleine kanaalvangst en nog niet de helft van de westaanvoer van verleden week.

Iets wat gewoonlijk voorkomt bij dergelijke kleine aanvoer, veroorzaakt door het slechte weder, is dat vrijwel alle prijzen gingen stijgen, zelfs voor tongen, waaraan nochtans geen gebrek was. Het is trouwens een van de fouten van onze vissers dat ze telkens allemaal op één visgrond gaan vissen waardoor er van het ene te veel en van het andere te weinig is. Het is echter wel begrijpelijk dat de meeste reders nu hun schip naar die visgrond zenden waar er met weinig risico een mooie vangst kan bijeengevist worden. Dit is momenteel het geval met de Witte Bank zodat kanaalvarianten verwaarloosd worden.

Voor de meeste schepen werden

renderende opbrengsten geboekt met de witte bankers als laureaten. Minder goed was het voor sommige IJslanders die elk een kleine vangst binnenbrachten. Voor de kleine kustvaartuigen was het helemaal niets aangezien hier niet kon uitgevaren worden. Garnaal was dus praktisch niet te kopen.

De totale aanvoer bestond in de voorbije week uit 4.000 bennen vis, 19.400 kg kreeftjes, 136.700 kg tong en 4.000 kg makreel. Hiervoor waren 43 vangsten nodig, verdeeld als volgt:

Zes IJslanders met minimum visvangsten, zodat slechts de 500 bennen bij uitzondering werden bereikt. Waar ook van de andere gronden weinig ronde vissoorten aangevoerd werden, haalden deze IJslandse vissoorten hoge prijzen, die stegen van maandag tot woensdag. Zodoende werden bevredigende opbrengsten bereikt. De hoogste opbrengst was deze van de O.89 met 355.000 F.

Noordzeevis is zelden zo schaars geweest. Inderdaad, twee kleine vangsten die samen 500 bennen vis en 80 bennen makreel opleverden volstonden op verre na niet om aan de vraag te voldoen. De opbrengsten waren amper bevredigend.

Kanaalvis was al even schaars als de rest. Wat dan nog werd gebracht was hoofdzakelijk tong. Een grote tongvangst van de O.112, lukte zaterdag 256.000 F als opbrengst wat veruit het hogste cijfer werd van deze visgrond. De duurste soorten waren rog, wijting, rode knorhaan en staartvis.

Van de 43 schepen die in totaal kwamen verkopen waren er 26 witte bankers. Vandaar vel tongen waardoor het aanvoercijfer van verleden week werd overtroffen. De prijzen bleven tamelijk vast en vertoonden zelfs een neiging tot stijgen. Vooral de kleinere soorten werden woensdag duurder verkocht dan maandag, de kwaliteit was ook beter. Alle opbrengsten waren renderend met als hoogste besomming die van

de Z.546 met 232.000 F.

Benevens van devier voormelde visgronden werd nog wat aangevoerd van de west, dit echter in zeer geringe mate. De vangsten waren klein en het aantal vangsten gering. Roggen kregen dan ook buitengewoon hoge prijzen hetgeen deze schepen toeliet bevredigende resultaten te bereiken.

Samenvattend kan gezegd worden dat de aanvoer veel te eenzijdig was. Er was gebrek aan roggen, kabeljauw en ronde soorten. De schepen die verkochten lukten renderende opbrengsten, op een paar na.

ZATERDAG 6 MEI

Witte Bank

		Tongen	
O.148	13	20	3000 73.610
O.244	13	20	3800 107.460
Z.420	14	10	4500 128.170
O.66	15	40	4700 155.190

Kanaal

O.112	13	30	7800 256.120
-------	----	----	--------------

MAANDAG 8 MEI

IJsland

O.89	22	800	2000 355.620
Kreeften			
Z.459	18	150	4000 166.420
O.239	—	—	1000 14.370

Kanaal

		Tongen	
Z.419	13	50	3300 146.630

Noordzee

O.124	13	370	— 142.060
-------	----	-----	-----------

Witte Bank

Z.510	15	10	450 143.000
O.249	15	30	6600 205.410
O.151	16	70	5500 171.260
O.204	16	20	6500 199.450
O.256	15	30	5300 148.850
Z.422	15	20	6400 200.440
Z.488	13	10	5300 148.080
West			
Z.408	4	70	200 51.070
O.77	3	25	— 20.970

DINSDAG 9 MEI

IJsland

		Kreeften	
O.108	17	350	6000 287.900
O.217	17	400	1800 235.510
O.250	18	850	2500 208.970

Kanaal

		Tongen	
O.200	15	100	2500 155.620

Witte Bank

Z.516	15	30	5500 194.740
Z.546	15	30	7500 213.855
O.102	13	30	4500 158.400
Z.274	15	20	4500 147.865
Z.476	13	20	4000 120.910
Z.417	15	20	6050 182.705

West

O.184	10	70	500 65.060
Z.453	9	70	800 72.240

WOENSDAG 10 MEI

IJsland

		Kreeften	
O.324	15	275	2200 197.720

Noordzee

		Makreel	
O.305	14	150	4000 103.165

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	6-5-1961	8-5-1961	9-5-1961	10-5-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	39,—41,80	40,—44,80	40,40-44,—	42,—44,20
3/4 tongen — 3/4 sole	36,80-37,40	37,—37,80	36,—39,20	93,—40,60
Bloktongen — Sole moyenne	36,20-37,—	36,80-37,80	35,60-41,—	38,80-42,—
Voor-kleine — Toute petite	36,—37,20	35,80-37,—	36,20-40,—	38,40-41,20
Kleine — Petite	20,80-21,80	21,80-24,20	23,—26,60	25,40-27,—
Tarbot, groot — Turbot, gros	38,—	36,20-43,—	36,60-38,—	36,60-47,—
Middel — Moyenne	32,—	28,—31,60	—	36,20-37,—
Kleine — Petite	25,50	17,—24,—	—	—
Griet — Barbue	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—
Schol — Plie	—	—	12,—	14,—14,20
Grote iek — Grosse	7,60	8,—12,—	—	10,80-16,—
Kleine iek — Petite	7,60	8,—12,—	—	16,—18,—
Iek 3e slag — 3e sorte	5,80	9,60-11,—	9,—14,—	15,—
Platjes — Toute petite	4,—	4,— 5,—	4,— 4,20	4,— 7,20
Schelvis grote — Aiglefin, gros	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	3,— 7,40	—	—
Heek, grote — Merlu, gros	—	—	20,—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—
Rog — Raie	10,—14,—	12,—18,—	10,—18,60	15,—23,30
Rode poon — Perlon	—	—	—	—
Grauwe poon — Grondin	3,—	—	7,—	—
Kabeljauw — Cabillaud	—	17,20	—	18,—20,80
Gullen — Petit cabillaud	—	7,20- 9,—	7,80	12,—
Hozemondhamme — Baudroie	—	21,50	33,—	—
Wijting — Merlan	3,—	3,— 9,60	6,40- 7,20	7,40
Schar — Limande	—	—	—	—
Steenholk — Sole limande	—	18,—	21,—	—
Zeehaai — Aiguillat	—	7,— 8,—	—	—
Hondshaai — Rousette	—	5,40- 7,50	8,— 9,—	10,60
Arend (Pieterman) — Gr. vive	—	—	—	7,80
Makreel — Maquereau	—	4,— 6,80	—	4,40- 6,80
Horsmakreel — Saurel	—	—	—	—
Rode knorhaan	7,40	—	10,—18,—	—
Keilrog — Raie radiée	—	—	20,—	—
Zeekreeft — Langoustine	—	17,—24,30	14,70-28,—	18,—25,—
Schaat — Flotte	—	11,—18,—	—	—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	—	—	—	—
Lom — Brosme	—	—	—	—
Kongeraal — Congre	—	—	7,—	—
Leng — Lingue	—	—	—	—
Schartong — Cardine	—	21,60	—	15,20
Volle haring — Hareng	—	—	—	—
Ijle haring — Hareng guai	—	—	—	—
Haringshaai — Latour	—	—	—	—
Steenholk — Tacaud	2,40	—	2,60- 3,—	—
Heilbot — Flétan	—	44,— 48,—	—	5,—
Koolvis — Cohn	—	—	—	34,—40,—
Steur — Esturgeon	—	—	—	17,40
Zeeewolf — Loup de Mer	—	—	—	—
Pollak — Lieu jaune	—	—	—	14,—
Zonnevis — St Pierre	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—
Hondstong — Plie cynoglosse	—	17,—	—	—

Witte Bank

O.225	12	10	3500	104.310
O.127	13	10	4000	164.875
Z.745	13	30	4000	162.210
O.115	13	30	4500	174.985
O.235	13	30	3400	131.310
O.191	13	30	3600	131.650
O.345	13	50	4000	165.180
O.166	13	20	3500	127.825
O.185	12	20	2900	94.940
West				
O.142	3	40	400	33.960
N.715	5	50	—	45.160

**DE GARNAALVISSERIJ
TE OOSTENDE**

Is er tegenover de vorige maanden van dit jaar een onweerlegbare verbetering waar te nemen, dan blijft de achterstand in de garnalaanvoer bij vorig jaar nog altijd zeer aanzienlijk. Inderdaad, de Oostendse garnaalvisserij slaagden er slechts in de helft van de aanvoer van verleden jaar te bereiken en nog niet eens zo veel. Het aantal vangsten was groter dan de helft van verleden jaar zodat een nieuwe achteruitgang van de vangst per schip moest genoteerd worden.

Een betere gemiddelde prijs kon hier enigszins aan verhelpen, maar kon toch niet beletten, dat de totale opbrengst amper de helft van april 1960 bedroeg. De Oostendse kustvisserij schijnen nog altijd de voorkeur te geven aan de visvangst boven de garnaalvisserij en dat ze hier gelijk in hadden, blijkt duidelijk uit de cijfers van de opbrengsten. Bij de garnaalvisserij kwam het herhaaldelijk voor dat de 1.000 F per nacht niet werd bereikt, waar de kustvisserij praktisch altijd rond de 2.000 F draaiden en er dan nog vis uit de vangst aan de trap werd verkocht. Zodoende kwamen er slechts 252 vangsten aan de trap die 7.368 kg garnaal opleverden welke verkocht werden voor 422.155 F, hetgeen een gemiddelde prijs van 57,29 F daarstelt.

Als er dan al iets beters was dan vorig jaar, dan is het deze prijs, want de vangst per schip daalde van 37 naar 29 kg, terwijl de opbrengst verminderde van 1905 tot 1675 F per vaartuig.

Dat deze cijfers bedroevend zijn, is werkelijk waar en dat deze zo sterk verminderde garnalaanvoer grotelijks veroorzaakt is door een jarenlange onverantwoordelijke pufvisserij van onze Beneluxpartners, is even waar. Men begint het daar nu zelf toe te geven zonder er echter mee op te houden.

Het feit dat de prijzen hier zo hoog blijven, laat wel duidelijk uitschijnen, dat ook in Nederland de aanvoer van garnaal zeer sterk gedaald is, zodat het voordeel dat men daar heeft met deze pufvisserij ook wordt te niet gedaan op een andere manier.

Tenslotte wordt garnaal een lukse artikel, waarvan nog alleen een proevertje zal genomen worden en dan nog alleen door mensen die er tegen kunnen of door toeristen die hun geld toch in iets moeten opmaken, en dan toch liefst eens iets van de streek eten. Immers in het binnenland zal men al wel de smaak van garnaal verleerd hebben.

AANVOER IN APRIL**70 T.H. GEDAALD**

De vergelijkende aanvoercijfers betreffende de garnalaanvoer over de eerste 4 maanden van 1961 tonen aan, dat de garnalaanvoer te Oostende nog slechts 30 t.h. bedraagt van hetgeen vorig jaar werd aangevoerd. Waar na 4 maanden in 1960 toch al 36.777 kg garnaal werd verkocht, bereikte het aanvoercijfer dit jaar slechts 11.059 F, in dezelfde periode.

Het verschil in opbrengst was niet zo groot en verminderde met ca 60 t.h. dit dank zij een hogere gemiddelde prijs. Zo werd na vier maanden vorig jaar een opbrengst geboekt van 1.727.023 F tegenover 668.616 F dit jaar. De gemiddelde prijs steeg tot 60,45 F tegenover 46,95 F vorig jaar, terwijl de opbrengst per schip verminderde van 1.704 tot 1.630 F. De vangst was per schip 9 kg kleiner en daalde van 36 naar 27 kg.

TOTALE**VERKOOPCIJFERS
VOOR****APRIL IN DE VISMIJN**

Gedurende de maand april 1961 werd in de Oostendse vismijn en in de garnalmijn voor een totaal bedrag van 29.707.631 F aan vis en garnaal verkocht. De garnaalopbrengst bedroeg 422.155 F, de opbrengst van de deelvis van lossers, rapers en wegers bedroeg 84.110 F terwijl de opbrengst van de aangevoerde vis 29.280.766 F bedroeg.

**NIETS DAN TONGEN
OP ZATERDAG**

5 schepen zaterdag 4 Witte Bankers en 1 van het Kanaal. Alle 4 hadden bijna niets anders dan tongen aan boord, zodat die dag circa 25.000 kg tong werd gelost. De hoeveelheid achter-kleine tong was iets kleiner maar de kleine sorteringen vormden toch nog altijd 't hoofdbestanddeel van de verschillende vangsten. Deze kleine tongen kregen lagere prijzen dan vorige woensdag. De grote soorten waren ook iets goedkoper maar hier was de prijsdaling niet zo groot. Veruit de grootste vangst tong kwam dit keer van het Kanaal en werd door de O.112 in de markt gezet. Dit schip loste bij de 8.000 kg en besomde hiervoor 256.120 F. De Witte Bankers sloten hun reis met een bevredigende opbrengst af, met uitslagen die varieerden van 107.460 F voor de O.244 naar 155.190 F voor de O.66.

BEPERKTE EN**EENZIJDIGE AANVOER
OP MAANDAG**

13 schepen op de maandagmarkt. De aanvoer was zeer beperkt, aangezien de 2 IJslanders die er maar waren, dan nog zeer kleine vangsten aanvoerden, waarvan de kwaliteit wel beter had kunnen zijn.

Niettemin werden voor deze vangsten zeer goede prijzen betaald met vooral schelvis, rode zeebaars en kabeljauw zeer duur. Kreeftjes waren goedkoper dan gewoonlijk en noteerden tot even boven de 600 F per ben, hetgeen nog altijd een goede prijs mag genoemd worden. De O.89 lukte een bevredigende opbrengst van 355.000 F. Voor de Z.459 was het veel minder goed, want dit schip lukte slechts 166.000 F.

**STEEDS GROTERE
TONGENVANGSTEN**

Nadat vorige week reeds verschillende Witte Bankers tongenvangsten van meer dan 4.000 kg aanvoerden, waren er vandaag, verschillende schepen die boven de 5.000 kg hadden en zelfs een paar, die even boven de 6.000 kg tong konden lossen. Waar de prijzen op hetzelfde peil blijven als verleden week en iets hoger zijn dan zaterdag, werden door al deze schepen renderende en zeer mooie opbrengsten geboekt, waarbij een paar schepen zelfs de 200.000 F bereikten. De minst goede uitslag was deze van de Z.510 die toch nog 143.000 F bedroeg. De hoogste besommer was de O.249 die 205.000 F boekte. De meeste vaartuigen echter besomden rond de 150.000 F.

Op te merken valt dat stilaan de vangsten vis groter worden en dat er al iets meer platvis wordt gevangen. Het spreekt vanzelf dat voor die platvis nog niet veel betaald wordt, nu de tongen goedkoop zijn. De best verkochte sorteringen tong waren ook maandag weer de grote, terwijl de kleinste soorten het goedkoopst waren. Ze worden ook het meest aangevoerd.

**NIET RENDEREND
VAN DE NOORDZEE**

De O.124 was maandag het enige Noordzeeschip aan de afslag. De witte kabeljauw was dus niet veel te zien, te meer daar deze vangst er ook niet veel inhield. Toch was de prijs die er voor betaald werd, niet bijzonder hoog. Verder werden ook de haaien niet al te duur verkocht, zodat de opbrengst niet renderend was en slechts 142.000 F bedroeg.

Van het Kanaal was er eveneens maar één vangst, de Z.419. Ook deze bestond hoofdzakelijk uit tongen, aangezien er maar een 50-tal bennen andere vis bijwaren. Van deze andere vis waren het vooral de roggen, die gevraagd werden, want de grote moerroggen kregen tot 900 F per ben. De Kanaaltongen die nog altijd iets zwaarder vallen dan deze van de Witte Bank, kregen ook iets hogere prijzen, zodat de gemiddelde tongenprijzen hier wel hoger ligt. De opbrengst voor dit schip was wel bevredigend en beliep 146.630 F.

3 Westschepen, waarvan 2 met noemenswaardige vangst. De O.77 loste voornamelijk tarbot waarvoor echter een schamele prijs werd betaald die niet eens de 40 F per kg haalde. Voor dit vaartuig werd een opbrengst van 20.970 F geboekt. De uitslag van de Z.408 was merkbaar hoger. De vangst was ook heel wat groter. Voor dit schip werd 51.070 F geboekt, hetgeen wel renderend was gezien de korte duur van de reis.

EVEN SCHAARS**OP DE DINSDAGMARKT**

Dinsdag slechts 12 schepen. Ook nu kwam het grootste gedeelte van de Witte Bank en nu ook bestond het grootste gedeelte van de aanvoer uit tongen. Dit belette niet, dat voor sommige soorten hogere prijzen werden betaald dan maandag. Vooral de kleinste soort kende meer belangstelling. Voor de IJslanders was het niet bepaald slecht, al werden dan zeer kleine vangsten gelost. De goede prijzen, voor de ronde soorten betaald pasten hier echter een mouw aan zodat de opbrengsten toch nog redelijk goed uitvielen.

**STEEDS VEEL
KLEINE TONG**

6 Witte Bankers op een totaal van 12 schepen die aan de afslag kwamen. De tongenvangsten bleven ook dinsdag nog zeer omvangrijk met als grootste vangst tot nu toe van deze visgrond gebracht (dit seizoen), de 8.000 kg van de Z.546. Hierbij zijn dan gerekend de 11 bennen tong die afgekeurd werden en naar Pescator verwezen. De opbrengst voor dit schip bedroeg 231.855 F hetgeen zeker renderend is. Ook de andere Witte Bankers lukten zeer mooie resultaten met als minste deze van de Z.476 met 120.910 F. Er waren dinsdag weer zeer veel kleine tongen op de markt. Toch werden voor deze achterkleine tongen stijgende prijzen genoteerd van bij de 200 F van het begin tot het einde van de markt. Tarbot, soort die weer bijzonder schaars was, kreeg geen goede prijzen.

Eén vangst van het Kanaal, deze van de O.200. De verschillende kanaalsoorten als rog, soldaat, staart, wijting en heek kregen zeer goede prijzen. Roggen die gans de week zeer schaars waren bleken zeer gevraagd. Maar benevens een 100-tal bennen vis ook nog ca 3.000 kg tong werden gelost kon dit schip uiteindelijk 155.620 F besommen, eveneens een renderend resultaat. De 2 westschepen losten grotere vangsten dan de 2 die maandag verkochten. De prijzen voor deze soorten waren zeer goed zodat ook de opbrengsten renderend waren. Voor de tongen van deze visgrond werden de beste prijzen van de markt betaald.

**KLEINE VANGSTEN
VAN IJSLAND**

De 3 IJslanders die dinsdag verkochten losten minder vis dan de 2 die maandag aan de markt waren. Waren de vangsten vis dus zeer klein, dan was er wel merkbaar meer kreeft. Hierdoor werden dan ook nog bevredigende resultaten bereikt. Kreeftjes kenden een dalende markt, voor de vis werden stijgende prijzen betaald. Als duurste soorten moeten rode zeebaars, schelvis, hondstong, leng en kabeljauw worden vermeld. De uitslagen varieerden hier van 287.900 F naar 208.970 F voor de O.250.

**REDERS, LEEST
UW VAKBLAD !**

Datum Vangsten Kgr. F Min. Max. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

6-5	5	29.800	720.550			
8-5	13	131.850	2.156.790			
9-5	12	121.700	2.097.800			
10-5	13	77.050	Tot.	43	360.400	

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

4-5	10	291	17.185	56.—	63.—	59.05
5-7	7	170	11.353	64.—	69.—	66.80
6-5	11	317	19.355	58.—	66.—	61.05

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

4-5	7	2.913	34.138			
5-5	5	263	5.757			
8-5	10	7.539	95.980			
10-5	7	15.980	224.297			

GARNAALANVOER ZEEBRUGGE

4-5	12	667	34.217	48.—	55.—
6-5	9	542	30.992	54.—	61.—

VISAANVOER ZEEBRUGGE

4-5	13	6.936	108.310		
6-5	7	2.942	52.950		
8-5	9	1.542	23.420		
9-5	22	44.051	683.340		
10-5	7	23.945	317.490		

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	8-5-1961	9-5-1961	10-5-1961
Grote schelvis	17,20-22,60	20,—28,—	26,—
Middelmatige schelvis	10,60-15,40	13,20-16,—	14,—19,40
Kleine schelvis	5,40-9,20	5,60-11,80	7,80
Kabeljauw	9,—13,80	10,80-16,—	12,—17,80
Gullen	9,20-10,80	12,—13,—	—
Wijting	5,60-9,20	6,80-9,40	7,—11,20
Schaat	9,—18,20	17,60-18,—	—
Zeebaars	7,—11,20	6,20-12,40	9,60-12,—
Leng	8,40-9,20	8,—12,—	11,50
Schartong	6,—10,80	7,40-7,60	8,—8,80
Heilbot	26,50-46,50	30,—50,—	36,—42,—
Koolvis	6,—8,—	6,—9,20	—
Hondstong	4,—12,80	4,—14,—	4,20-11,40
Zeewolf	5,60-8,20	8,20-12,—	9,80-12,—
Platen	11,20	11,—	—

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	4-5-'61	5-5-'61	8-5-'61	10-5-'61
Grote tong — Grosse sole	40	32	38-39	39-41
Bloktong — Sole moyenne	43	36	40-41	42-43
Fruittong — Sole 3/4	45	35	42-43	44-47
Schone kleine tong — Petite sole	43	35	37-39	42-43
Kleine tong — Toute petite sole	30	23	28-30	32-37
Grote tarbot — Turbot gros	—	—	55-56	55-56
Middelm. tarbot — Turbot moyen	38	—	42-43	44-47
Varia — Divers	26	—	31-32	30-33
Griet — Barbue	23	—	27-30	27-35
Pieterman — Grande vive	—	—	—	—
Grote pladijs — Grosse plie	6	—	7-11	11-13
Middelm. pladijs — Plie moyenne	13	7	10-14	14-16
Kleine pladijs — Petite plie	7	7	9-12	10-12
Deelvis — Portion	—	—	—	—
Kabeljauw — Cabillaud	—	—	—	21-22
Gul — Petit cabillaud	14	—	12-16	12-17
Keilrog — Raie radiée	—	—	—	21-22
Rog — Raie	15	—	15-17	18-19
Tilten	—	—	11-14	14-16
Scherpstaarten	6	—	8-11	11-13
Halve man	—	—	—	—
Grote wijting — Gros merlan	8	—	11-13	13-16
Kleine wijting — Petit merlan	3	—	6-8	5-6
Bot — Flet	—	—	—	—
Schar — Limande	11	—	9-14	9-10
Zeehaai — Aiguillat	6	—	8-9	8-9
Zeehond — Chien de mer	5	—	6-8	6-8
Robaard — Grondin rouge	—	—	—	—
Knorhaan — Grondin	7	—	5-6	2-5

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Schip	Datum	Kgr.	F	Min.	Max.	Gem.
Z.553	4 mei	250	25			25.110
Z.470	10 mei	500	50			40.330
Z.463	15 mei	4000	100			154.940
Z.467	4 mei	100	20			18.180
Z.445	10 mei	350	80			53.180
Z.477	4 mei	200	20			25.350
Z.499						7.940
Z.479						780
10 mei 1961						
Z.560	5 mei	150	40			55.900
Z.432	6 mei	150	45			8.530
Z.550	8 mei	100	30			32.480
Z.725	11 mei					2.050
Z.523	9 mei	700	70			51.110
Z.552	11 mei	600	70			54.300
Z.544	6 mei	100	90			52.860

VERWACHTINGEN

ZATERDAG, 13 MEI

Witte Bank : O.279, O.122, O.128, Z.25.

MAANDAG 15 MEI

IJsland : O.331, O.236.
Witte Bank : Z.529, O.312, O.348, O.140.
West : O.327.
Noordzee : Z.725, O.215.
Kanaal : Z.405.

DINSDAG 16 MEI

IJsland : O.318, O.269, O.228, O.294
Witte Bank : Z.511, Z.412, Z.545, Z.547, O.281.
Noordzee : O.335.
West : N.763, N.762.

WOENSDAG 17 MEI

IJsland : O.86.
Witte Bank : O.268, Z.554, O.131, O.105, O.87, Z.549, Z.539, Z.444, O.187.
Noordzee : O.329, O.333.
West : O.196, O.806, O.349.

GENT

VAN 29 APRIL TOT 5 MEI 1961

3/4 tongen 76; v/kleine tongen 68; grote tarbot 110; midd. tarbot 50-60; midd. griet 80-90; grote iek 35; iek 3e slag 20; schelvis (grote) 64; midd. schelvis 55; rog 60-68; kabeljauw 48-70; hozemondhamme 66; wijting 18-20; makreel 20-24; repen zeebaars 55-68; ijle haring 18-20; gepelde haringshaai 44; verse garnalen 70-80;

BRUSSEL

VAN 29 APRIL TOT 5 MEI 1961

3/4 tongen 85-90; v/kleine tongen 75; grote tarbot 120; midd. tarbot 75; kleine tarbot 52; kleine griet 52; grote iek 30-40; platjes 22; midd. schelvis 60-75; vlerken rog 65-70; kabeljauw 50-75; repen gullen 60; hozemondhamme 65-75; wijting 24-30; makreel 25-30; rode knorhaan 40; repen zeebaars 60-70; ijle haring 24-30; heilbot 95; koolvis 40; verse garnalen 80-95 F per kg.

ZEEBRUGGE

9-5-'61 10-5-'61

38-42	39-44
40-41	40-46
40-42	42-50
40-43	47-53
32-40	40-49
34-41	42-47
26-34	27-39
16-22	22-24
21-29	24-31
15-29	23-32
8-10	8-11
9-11	11-12
12-13	18-20
9-12	12-15
18-22	16-22
14-16	11-17
20-24	23-25
12-19	20-22
12-14	13-16
11-14	15-17
9-10	5-11
5-9	3-9
—	—
—	—
4-9	4-9
6-9	7-9
6-7	6-7
11-17	10-18

BIJGELOOF BIJ

DE VISSER

DUVEL

Is een roodkoperen pot in de vorm van een afgeknotte kegel met oor, voorzien van een goedsluitend deksel, waaraan aan de buitenzijde een handvat en aan de binnenzijde een flambouw. Het toestel wordt gebruikt voor het geven van loosseinen bij nacht, zogenaamd tonen van duvels of stakelen.

Ook scheepsterm voor kleine open vuurtjes, welke aan dek werden gebruikt voor het verwarmen van het scheepsvolk. Hierin werden eertijds de kogels wel verhit. Bij scheepsartillerie is duvel een pen van zwak-conische vorm, waarmee de kulas aan de loop van een kanon wordt geborgd.

Uit « Winden »

“Van de NEDERLANDSE Visserijgolf”

Opnieuw viert Nederland vlaggetjesdag

MET HET JAAR IN JAAR UIT OPPOETSEN VAN DE LOGGERSVLOOT KOMT MEN ER NIET

Vlaggen sieren de haringvloot in de havens van Scheveningen, IJmuiden en Vlaarding. In IJmuiden pronken de Katwijkers, die geen eigen haven bezitten, met hun schepen. Opnieuw is er een winter verstreken. Mei is gekomen. De haringvloot gaat naar zee.

Toeristen zullen meters kleurenfilm verschieten op dit oer-Hollandse schouwspel. Op een vloot, die blinkt en ruikt naar vers getaande netten en nieuwe verf. Zij zullen de indruk overhouden, dat de jacht op de haring elk jaar opnieuw één groot feest is.

Het is een indruk, die waar en niet waar is. De haringvissers willen naar zee. Maar zij weten, dat de nieuwe verflaag in vele gevallen de huid van een afgeschreven schip verbergt. Zij weten, dat de honderden kleurige vlaggen in het want en aan de masten van de schepen voor hen de zekerheid niet kunnen wegnemen van het moeten varen met een verouderde vloot.

Varen met een vloot, die zich niet heeft vernieuwd, omdat de toekomst van de haringdrijfnetvisserij — leverancier van de malse maatjes — onzeker is geworden.

Op Vlaggetjesdag merkt men niet veel van pessimisme. Dan ziet men de donkere wolken liever niet, die zich elk seizoen dreigender boven deze tak van het visserijbedrijf samenvakken. Op vlaggetjesdag is er alleen vreugde en hoop. De vreugde van het weer kunnen varen. De hoop op een goede vangst.

Het afgelopen seizoen is meegewalden. Er werd meer haring gevangen dan tijdens het seizoen daarvoor. De visserij onder de Engelse wal, de kurk, waarop de drijfnetvloot drijft, herstelde zich enigszins. De malse maatjes in de noordelijke Noordzee lieten zich goed vangen. De prijzen voor het produkt waren goed. De besommingen waren daardoor redelijk.

HINKEND BEDRIJF

Het oude bedrijf hinkt echter steeds meer van meevaller naar tegenvaller. Steeds sterker wordt de indruk, dat de drijfnetvloot tot sterven is gedoemd. De Nederlandse vissersvloot bestaat uit 253 treilers en loggers. De gemiddelde leeftijd van deze schepen is 31,6 jaar. Een leeftijd, die op zichzelf reeds sociaal en economisch onaanvaardbaar is.

Als men deze groep echter in treilers en loggers van verschillende motorsterkte verdeelt, dan komt men tot een veel onttellender konklusie. Er zijn 23 treilers van 800 en meer pk, die een gemiddelde leeftijd van 3 jaar hebben. Er zijn 10 schepen van 500 tot 799 pk met een gemiddelde leeftijd van 10 jaar en 29 schepen van 350 tot 499 pk met een gemiddelde leeftijd van 26 jaar. Beneden de 350 pk-grens vindt men de vloot, die na Pink-

steren naar zee zal vertrekken. Deze vloot bestaat uit 150 schepen met een gemiddelde leeftijd van 45 jaar...

Het zijn schepen, waarop de bemanningen moeten leven onder primitieve omstandigheden. Van aparte slaap-, eet- en recreatieruimte is geen sprake. Heel vaak ontbreekt zelfs een wasgelegenheid, zodat in feite achter de vlaggenzee op Vlaggetjesdag een stuk sociale ellende schuil gaat.

TOCH TOEKOMST?

Er zijn nog vele reders, die geloven in een toekomst voor de drijfnetvisserij. Er zijn echter geen reders aan te wijzen, die na de oorlog nieuwe drijfnetloggers hebben gebouwd. Voor uit de vaart genomen oude loggers zijn grote nieuwe treilers teruggekomen. De reden daarvan is eenvoudig een economische. Men durft het niet aan om een schip te bouwen, dat alleen maar tijdens het haringseizoen kan worden gebruikt en in de winter moet worden opgelegd.

Er is al ontzaglijk veel over de toekomst van de drijfnetvisserij geschreven. De voorstanders van deze visserij hanteren argumenten als «het behoud van zinvolle tradities», «de mogelijkheid van het kweken van nieuwe vissers op de drijfnetvloot, omdat men voor deze visserij jongens als «afhouders», «reepschietters» en «jongsten» nodig heeft», de «schoonheid van deze visserij in de zin, dat dit schip geen haringbroed vernielt».

Het staat echter als een paal boven water, dat wanneer er geen serieuze pogingen worden ondernomen om deze visserij nieuw leven in te blazen, de schepen elk jaar

ouder zullen worden, het aantal schepen elk jaar zal verminderen en de vissers elk jaar minder animo zullen hebben om met deze schepen naar zee te gaan.

Reeds heeft het bedrijf in de afgelopen vijf jaar 500 vissers verloren, die elders zijn gaan werken.

— ★ —

Het oude kinderversje «Schipper, mag ik meevaren?» klinkt nu al niet meer in Katwijk en Scheveningen, de twee vissersplaatsen waar de traditie van de haringvisserij met de vleet het best is bewaard gebleven. Honderden jongens uit vissersgezinnen verkiezen een beroep aan de wal of gaan varen met een zeesleper, coaster of koopvaardijship. De schipper, die vroeger een gezag afdwingende figuur was, is nu een «leurder» geworden. Hij fietst vlak voor de nieuwe haringteelt vele kilometers om jongens te vinden, die bij hem willen varen. Het spreekt vanzelf, dat dit het gezag van de schipper stevig ondermijnt. Hij moet zoete broodjes bakken om zijn bemanning bijeen te houden...

Het is vervelend om deze bittere opmerkingen te moeten maken op een feestdag, die Vlaggetjesdag heet. En toch? De drijfnetloggervloot is altijd de ruggegraat geweest van de Nederlandse vissersvloot. Er pleit veel voor om deze prachtige visserij in stand te houden. Op deze schepen heeft men inderdaad de kans om jongens op 'n heel wat rustiger manier zeemanschap bij te brengen dan op het jachtige treilerbedrijf, dat veel harder is.

Het verdwijnen van de drijfnetloggervloot zal daarom de aanwas van nieuwe vissers nog meer ondermijnen. Er moet een nieuwe weg worden gevonden voor het instandhouden van deze tak van Nederlandse visserij.

— ★ —

Lauwheid, ongeïnteresseerdheid is hier niet op zijn plaats. De Hollandse haringvissers zijn door de eeuwen heen de vaklieden bij uitstek geweest. De leveranciers van een wereldberoemd produkt. Zij beheersten het haringkaken als geen ander. Zij leerden de Polen en de Duitsers haringvissen. Straks als de Euromarkt een feit is geworden en de markten in Europa vrij zijn, dan is er voor dit bedrijf nog wel een levensmogelijkheid te vinden. Hiervoor moeten echter voorwaarden voor worden geschapen.

Ook daarover bestaan vele gedachten. Er zijn reders, die de drijfnetvloot zien als een mogelijkheid voor het uitoefenen van de

visserij door oudere vissers. Oudere vissers, die het jachtig tempo op de treiler niet meer kunnen bijhouden. Er zijn reders, die denken aan de konstruktie van een nieuwe type vaartuig, dat de drijfnetvisserij onafhankelijk van het seizoen zou maken en daardoor economisch sterker.

Een combinatie van haring- en tonijnvisserij, zoals in Frankrijk, zou mogelijk zijn. De bouw van 'n vleetkotter, die minder vissers nodig heeft en ook na het seizoen zou kunnen vissen, is eveneens een overweging waard.

SNEL HANDELEN

Het zal echter snel moeten gebeuren. Met praten alleen over sanering komt men er niet. De cijfers over de veroudering van de vloot spreken een te duidelijke taal. De overheid zal hier een taak moeten vinden. De visserijbedrijven in de meeste andere Euromarklanden worden gesteund. Zij krijgen financiële hulp voor het zoeken naar nieuwe visgronden. Zij zullen ons voor zijn als straks de Euromarkt een feit zal zijn.

Men zal een keuze moeten doen. Als men kiest voor de handhaving van de drijfnetvloot, dan zal men zich ook moeten beraden op de maatregelen, die nodig zullen zijn voor dit handhaven.

Men zal moeten denken aan nieuwe schepen met een betere accommodatie en betere economische mogelijkheden. Men zal moeten denken aan het verbeteren van het visserijonderwijs.

Met het jaar in jaar uit oppoetsen van de schepen en het hijsen van de vlaggen komt men er heus niet. De tijd dringt.

Dick Schaap

REKLAME VOOR VISVERBRUIK

Het Nederlands produktschap voor vis en visprodukten gaat een aktuele reclame voeren voor visgebruik. De grote moeilijkheid bij vis is de sterk schommelende aanvoer, zodat het kan voorkomen, dat men schelvis aanbeveelt als de vis net duur is of «eet meer panharing» zegt als er juist geen haring is.

Maar nu heeft men reklaamplaten klaar voor haring, makreel, kabeljauw, schelvis en zeezalffilets. Wanneer er een grote aanvoer van een bepaalde soort is en de prijzen redelijk zijn, worden deze platen zo snel mogelijk uitgezet bij de detailhandel.

Verlies haringstand in zuidelijke noordzee nog steeds raadsel

Het mislukken van de haringvisserij onder de Engelse wal in een reeks van achtereenvolgende jaren is één van de belangrijkste problemen, waarvoor de nauw samenwerkende biologen van de Europese visserijstaties zich zien geplaatst.

Het zijn vooral de Nederlandse en de Engelse drijfnetvisserij, die in het hoe en waarom van dit mislukken zijn geïnteresseerd. Van oudsher zijn zij vrijwel geheel afhankelijk van het welslagen van dit seizoen. Een bestendiging van dit mislukken zal hen dwingen om elders emplooi voor hun schepen te vinden.

In Kopenhagen hebben de biologen van vrijwel alle Europese visserijstaties onlangs de resultaten van het onderzoek — marktproeven op de leeftijd van de haring voornamelijk — in de zuidelijke Noordzee, waartoe het Kanaalgebied en de Engelse wal gerekend kunnen worden, opnieuw met elkaar vergeleken. Zij zijn het niet eens geworden.

WATERTEMPERATUUR

Er is een groep, die tot de mening overhelt, dat de achteruitgang van de haringstand in dit gebied wordt veroorzaakt door de verhoging van de temperatuur van het zeewater.

Allerlei zuidelijke vissoorten — pilchards, horsmakreel, ansjovis, rode poon en vooral tong — glijden daardoor uitstekend. De vangsten van de op tong jagende kottervloot bewijzen het. De haring als typisch noordelijke vissoort zou zich echter in dit warmere water niet meer thuisvoelen.

De andere groep voelt, wel wat voor dit argument. Maar als de haring zich hier niet meer thuisvoelt, dan zou het broed zich niet handhaven in de zuidelijke Noordzee. En het merkwaardige is, dat het haringbroed zich wel handhaaft...

Het mislukken van het haringseizoen onder de Engelse wal wordt veroorzaakt door het wegbliven van de volwassen haring. In de noordelijke Noordzee wordt haring van 6 tot 7 jaar oud gevangen. In de zuidelijke Noordzee houdt het bij de driejarigen al bijna op. Haring van vier en vijf jaar oud wordt hier vrijwel niet meer gevangen.

WAAROM VERLIEZEN ?

Dit laatste verschijnsel intrigeert uiteraard alle biologen, die deelnemen aan het internationaal haringonderzoek. De vraag waar de volwassen haring van de zuidelijke Noordzee blijft. Het is mogelijk, dat de haringstand daar onderhevig is aan ontzaglijke verliezen. Er is echter geen reden om aan te nemen, dat de haringstand door natuurlijke oorzaken — massale sterfte door ziekte bijvoorbeeld — wordt gedecimeerd.

Er bestaat ook een mogelijkheid, dat de volwassenen haring na het paaien niet meer in de zuidelijke

Noordzee terugkeert. Maar dan zou zij toch eens elders moeten worden aangetroffen. De soort is bekend...

Nog een andere mogelijkheid is het vernielen van de haringstand door overbevissing. Dat is echter moeilijk te bewijzen. Wel is het onderzoek zodanig gevorderd, dat de biologen geen reden zien om voor de naaste toekomst overvloedige vangsten onder de Engelse wal te voorspellen. De visserij kan er dit jaar meevallen, wanneer de groep van driejarigen erg sterk blijkt te zijn.

VOORSPELLING

Voor de noordelijke Noordzee (o.m. Doggersbank) ziet het er gunstiger uit. Hier kan een matige tot redelijke vangst van maatjes-haring worden verwacht. Wanneer de haringhandel er in slaagt om behalve de verkoop in het binnenland ook een goede markt voor groene haring in het buitenland te vinden, dan ligt hier voor de drijfnetvisserij nog een goede kans.

Daarvoor zal echter opvoering van de houdbaarheid van de kwetsbare groene maatjes nodig zijn. Voor de wetenschap ligt hier een taak. De treilers hebben volgens de biologen een goede kans op het vangen van vrij veel grote haring op de verder noordelijk gelegen visgronden in juli.

Er zijn natuurlijk nog wel andere visgronden voor de drijfnetvisserij te vinden. Deze liggen echter ver weg en vereisen het bezit van goede schepen met sterke motoren. De Russen en de Polen hebben na de oorlog een grote vloot van nieuwe drijfnetloggers opgebouwd. Zelfs in de winter jagen zij daarmee om de noord op haring.

In augustus en september is het mogelijk om met een drijfnet haring te vangen in een gebied, dat 100 mijl benoorden de Faroereilanden ligt. De westkust van Schotland biedt ook mogelijkheden voor de haringdrijfnetvisserij.

Voor een eventueel in de toekomst te bouwen haringkottor, die met de vleet en met de trawl zou kunnen vissen, ontwikkelt zich thans 50 mijl in zee bij de kust van zuid-west Noorwegen bij Egersund een interessante haringvisserij.

Dag van de vishandel in Nederland

— VISHANDEL MOET ZICH AAN KLANT AANPASSEN

— OMZETSNELHEID IS BELANGRIJK

Op de Nederlandse volkshogeschoolbijeekomst voor de vishandel te Bergen, in Noord-Holland, is keiharde taal gesproken. De nieuwe mogelijkheden in Nederland voor de verkoop vormden de aanleiding tot de gesprekken, maar onomwonden werd toch door verschillende sprekers gezegd, dat de vishandel staat of valt met het kernassortiment : de vis zelf.

De heer I. Cohen, sekretaris van de kommissie detailhandel in vis en adjunkt-sekretaris van het hoofdbedrijfschap detailhandel, gaf een bloemlezing van opmerkingen, die hij over viswinkels had gehoord. Over onappetitelijk gebakken vis, die van binnen eigenlijk gekookt is, over slechte etalages onhygiënische gewoonten en verandrelijke hoeveelheden zout.

Bij viswinkels kan een huisvrouw soms zeggen, dat ze beter vis kan bakken dan de handelaar. Dat is bij banketbakers of slagers niet mogelijk.

De heer Cohen vond de angst van de vishandel voor de verkoop van diepvriesvis en voorgepakte gekoelde vis door anderen ongemotiveerd. Bij het hoofdbedrijfschap detailhandel maakt men zich wel bezorgd over de kleine kruideniers, die sterk bedreigd worden door grossiersfilialen en grote zelfbedieningszaken. Maar hoewel de vishandel kampt met de moeilijkheden van de opvolging, met aanvoerproblemen, de éne topdag en de grote kapitaalsbehoefte, loopt men toch geen gevaar, als men maar een goede specialist is.

Vis hoort het kernpunt te blijven, maar dan is goede verzorging en presentatie belangrijk. Men dient de wensen van de konsument in het oog te houden.

Dhr Cohen meende, dat men de prijzen best wat kan verhogen als daarmee kwaliteitsverbetering gepaard gaat. De praktijk wijst dat bij verschillende zaken uit. Er is tegenwoordig bij de kopers zelfs een wat overdreven neiging om het duurste te kopen omdat dat het beste wel zal zijn.

«Uw kracht is uw specialist zijn», zei de heer Cohen. «U zult nooit ekstra vis verkopen omdat u een goede kruidenier bent. Maar als u klanten door goede waar aan uw viszaak bindt, kopen ze ook wat anders.»

Lang heeft men gesproken over de vrijdag, de enige dag waarop de meeste huisvrouwen vis kopen. De aanvoer heeft zich volledig hierop ingesteld en het blijkt voor detaillisten dan ook vaak moeilijk op andere dagen een goede sortering te bemachtigen. Aan het vrijdagprobleem blijken heel wat viecieuze cirkels vast te zitten.

De heer P.G. Scharleman, vishandelaar uit Gouda, zag omzetsnelheid als een eerste vereiste. Daarom kan een viswinkel, die snel omzet, ook beter diepvries verkopen dan een andere zaak, waar in de praktijk de diepvriesvis achterblijft in het diepvriespakket. Overigens zijn de viswinkels sterk achter met diepvrieskasten tegenover groentewinkels en kruideniersbedrijven.

De heer Scharleman beklemtoonde de noodzaak van gezamenlijk inkopen, om zodoende de kosten te drukken. Al bleek men wel sterk te twijfelen aan de bereidheid van de Nederlandse viswinkeliers om samen te gaan. Het individualisme is groot. De voorzitter van het bedrijfschap detailhandel wees er echter op, dat het in andere branche met een even sterke individualistische inslag wel is gelukt. De vishandel zal wel moeten om het hoofd boven water te houden.

De heer Scharleman zag maar 2 mogelijkheden voor de viswinkels. Men kan een groot bedrijf zijn met grote omzetsnelheid of men kan een klein «taria» bedrijf zijn maar weinig vis in het assortiment. Andere mogelijkheden zijn er, behalve de straathandel dan, niet. De kleine visbedrijven zullen het niet volhouden, zoals ook bij de kleine kruideniers het geval is.

Drs H. v.d. Laar, hoofd afdeling middenstandsvoorlichting van het Ministerie van Economische Zaken, besprak de bedrijfsvergelijking, waarbij verschillende collega's elkaars resultaten bekijken en bestuderen om zodoende van elkaar te leren. Ook hier bleek weer, dat er nog heel wat wantrouwen is. Maar het ziet er toch wel naar uit, dat er discussiegroepen op gang zullen komen.

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

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN en BESOMMINGEN

Donderdag 6920 kisten vis, waarbij 467 tong, en tarbot, 13 heilbot, 9 tongschar, 267 schol, 17 schar, 5 bot, 569 haring, 3179 makreel, 788 schelvis, 414 wijting, 455 kabeljauw en gul, 25 leng, 4 haai, 4 ham, 33 wolf, 59 poon, 40 koolvis, 33 diversen.

Besommingen : IJM.18 9.620; VL.85 11.000 KW, 7.440; VL.84 9.450.

Vrijdag : 4.600 kisten, waarbij 757 tong en tarbot, 3 heilbot, 633 schol, 32 schar, 9 bot, 408 haring, 1743 makreel, 394 schelvis, 277 wijting, 225 kabeljauw en gul, 15 leng, 1 haai, 7 wolf, 13 poon, 20 koolvis, 33 diversen.

Besommingen : IJM.46 9.200, IJM 15 19.300, KW.39 7.900; SCHE27 11.100, SCH.117 10.700, VL.16 12.500.

Zaterdag : 5.050 kisten waarbij 1405 tong en tarbot, 3 heilbot, 5

tongschar en schartong, 630 schol, 38 schar, 383 haring, 1354 makreel, 497 schelvis, 345 wijting, 264 kabeljauw en gul, 10 leng, 2 haai, 8 heek, 14 wolf, 42 poon, 20 koolvis en 30 diversen.

Besommingen : IJM.32 12.400.

aMandag : 7.640 kisten waarbij 837 tong en tarbot, 8 heilbot, 5 griet, 12 tongschar en schartong, 737 schol, 10 schar, 469 haring, 3046 makreel, 638 schelvis, 518 wijting, 1045 kabeljauw en gul, 15 leng, 6 haai, 2 ham, 5 heek, 10 wolf, 140 poon, 45 koolvis, 37 diversen.

Besommingen : KW.8 8.850, KW.156 10.400, VL.121 10.900, VL.110 9500.

Dinsdag : 7525 kisten waarbij 685 schelvis, 70 radio, 300 wijting, 375 gul en kabeljauw, 55 koolvis, 360 haring, 280 kleine haring, 1.320 makreel, 65 schol, 5 tarbot, 170 varia, 1.530 stuks kabeljauw, 12.500 kg tong.

Besommingen : KW.121 10.800, KW.32 18.700.

Brief uit Yerseke

Yerseke nr 823

6-5-1961

AAN WIE DE SCHULD ?

Vorige week eindigden we ons briefje met de vaststelling dat op de laatst gehouden vergadering geen eenstemmigheid kan worden bereikt over de vraag hoe de leveringspercentages moesten worden bereikt over de vraag hoe de leveringspercentages moesten worden berekend. Die vergadering gaf interessante dingen te zien en te horen. Er bleek namelijk dat alle advies-kommissieleden die kweker of kweker-handelaar zijn moesten toegeven zich te hebben schuldig gemaakt aan knoeierijen bij de levering van mossels in het voorbije seizoen. Dat wil dus zeggen dat zij die tot advies geven bevoegd en geroepen zijn de eenmaal vastgestelde regelingen die door hun medewerking tot stand kwamen om het hardst saboteerden. Wat te denken van de positie van Drs van Dyck, de onpartijdige voorzitter.

Al leerden wij Drs van Dyck als

een niet aangenaam man tegenover ons kennen, niettemin zien we in hem een man die althans volgens zijn mening eerlijk en onpartijdig het goede nastreeft voor de mosselkweek en -handel in het algemeen. Wat moet die man wel denken van het grootste deel van zijn adviesgevers? Niet te verwonderen zou het zijn, als hij reeds dacht zoals in Multatuli's «Max Havelaar» staat geschreven maar dan met een variant hierop : «Stikt in mossels en verdwijnen?».

Wat is onze konkluzie uit al hetgeen we nu weten?

Eerstens dat «de leiding» niet heeft geleid zoals van haar verwacht moet worden door te zwichten voor de dreigende moeilijkheden voortvloeiende uit een degelijke controle met het oog op **desastreus cijfer-wijzigingen voor de kwekers**. Tweedens bleek dat het beruchte «cijfer» onhanteerbaar was, is en blijft. Bewezen is dat noch een vast noch een zwevend cijfer kan worden gehandhaafd **en dus dient te verdwijnen**. Verder dat wat er ook voor regeling komt die dient te worden gehandhaafd niet met de controle de hand mag worden gelicht ten voordele van die kwekers die als echte **vervende jongetjes nooit genoeg hebben en iedere regeling trachten te saboteren, of uit te buiten tot eigen voordeel maar (hoe kan het anders?), ten nadele van hun minder brutale kollega's**.

Daar dan ging het gerucht dat er geen cijfers meer zouden worden gegeven. Zelfs werd beweerd dat de Centrale «kapot» was. Deze geruchten werden evenwel later tegengesproken en weinigen (misschien nog niemand) weten wat er komen gaat. Wel zijn we benieuwd hoe een andere leveringsbasis kan worden gevonden die in **generlei verband mag staan met het oude «cijfer», de bron van veel onrecht en moeilijkheden**.

Wat er ook van zij, indien na alles wat zich afspeelde een toestand ontstaat die minder voordelig zou uitvallen voor de kwekers dan dienen zij te beseffen **dat zij de kwekers en zij alleen de schuld daarvan zijn**. Het oude spreekwoord : «Die zijn achterste verbrandt moet op de blaren zitten», zou in dit geval gelding erlangen.

Zou het cijfer er werkelijk af zijn, af gaan, dan is een derhoofdzenuwen van «De Centrale» doorsneden en de algehele opheffing slechts een kwestie van tijd. Wat evenwel niet wil zeggen dat «De Centrale» zelfs zonder dat het cijfer verdwijnt, nog een lang leven beschoren zou zijn.

«De Centrale», opgericht in een tijd van overproductie, heeft alleen omdat er geen overproductie meer te duchten valt, geen reden van bestaan meer. Prijsinzinking is dus bij vrije handel niet noodzakelijk, tenzij een beetje verstandig wordt samengewerkt. Maar we moeten eindigen. We zagen nog nooit met zoveel belangstelling het nieuwe seizoen-begin tegemoet.

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

	4-5-1961	5-5-1961	6-5-1961	8-5-1961	9-5-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	3,60-3,10	3,60-3,20	3,70-3,30	3,70-3,40	3,70-3,60
3/4 tongen — 3/4 sole	3,10-2,70	3,10-2,80	3,—-2,70	3,10-2,70	3,10-2,90
Bloktongen — Sole moyenne	2,70-2,30	2,70-2,30	2,60-2,20	2,90-2,60	3,—-2,70
Voor-kleine — Petite	2,50-2,30	2,80-2,40	2,50-2,20	2,90-2,60	3,—-2,80
Kleine — Toute petite	1,52-1,40	1,60-1,48	1,50-1,34	1,70-1,52	1,74-1,62
Tarbot, groot — Turbot, gros	3,—-2,20	3,20-2,50	3,—-2,30	3,10-2,40	3,—-2,30
Middel — Moyenne	—	—	—	—	—
Kleine — Petite	—	—	—	—	—
Griet — Barbue	—	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—	—
Schol — Plie	—	—	—	—	—
Grote iek — Grosse	41,—-37,—	42,—-26,—	56,—	48,—-40,—	—
Kleine iek — Petite	45,—-31,—	40,—-37,—	48,—	47,—-34,—	72,—-32,—
Iek 3e slag — 3e sorte	40,—-32,—	38,—-8,—	40,—-8,—	44,—-39,—	40,—-26,—
Platjes — Toute petite	24,—-15,—	25,—-10,—	22,—-8,—	33,—-15,—	76,—-18,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	60,—-30,—	20,—-25,—	30,—-21,—	36,—-30,—	33,—-18,—
Middel — Moyen	34,—-26,—	30,—-27,—	25,—-23,—	36,—-33,—	30,—-17,—
Kleine — Petit	40,—-8,—	31,—-8,—	27,—-8,—	26,—-16,—	36,—-8,—
Heek, grote — Merlu, gros	—	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	22,—	—	—
Rog — Raie	—	—	—	—	—
Rode poon — Perlon	—	16,—	16,—-9,—	25,—-11,—	—
Grauwe poon — Grondin	12,—-8,—	12,50-8,—	15,—-10,—	17,—-8,—	12,—-8,—
Kabeljauw — Cabillaud	60,—-30,—	52,—-29,—	54,—-31,—	38,—-31,—	58,—-29,—
Gullen — Petit cabillaud	47,—-21,—	46,—-21,—	37,—-15,50	45,—-22,—	41,—-17,50
Hozemondhamme — Baudroie	126,—-110,—	—	—	—	—
Wijting — Merlan	20,—-8,—	13,—-8,—	18,—-8,—	20,—-16,—	27,—-8,—
Schar — Limande	17,—-10,—	26,—-8,—	15,—-8,—	20,—-15,—	34,—-30,—
Steenschol — Sole limande	72,—-70,—	—	73,—	86,—-84,—	94,—-82,—
Zeehaai — Aiguillat	—	—	—	—	—
Hondshaai — Roussette	—	—	—	—	—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	—	—	—	—	—
Makreel — Maquereau	50,—-6,—	42,—-7,—	44,—-7,—	40,—-7,—	46,—-5,—
Horsmakreel — Saurel	—	—	—	—	—
Rode knorhaan	—	—	—	—	—
Keilrog — Raie radiée	—	—	—	—	—
Zee kreeft — Langoustine	—	—	—	—	—
Schaat - - Flotte	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	—	—	—	—	—
Lom — Brosme	—	—	—	—	—
Kongeraal — Congre	—	—	—	—	—
Leng — Lingue	34,—-26,—	32,—-24,—	29,—	38,—-32,—	—
Schartong — Cardine	—	—	13,—-26,—	45,—	—
Volle haring — Hareng	17,—-11,—	21,40-11,—	17,—-13,40	18,—-11,—	24,—-11,—
IJle haring — Hareng guai	—	—	—	—	—
Haringshaai — Latour	—	—	—	—	—
Steenholk — Tacaud	—	—	—	—	—
Heilbot — Flétan	3,50-2,—	3,10-2,—	2,80-2,40	3,20-2,—	3,—-2,00
Koolvis — Colin	46,—-43,—	44,—	38,—	—	49,—
Steur — Esturgeon	—	—	—	—	—
Zeewolf — Loup de Mer	45,—-33,—	36,—-30,—	26,—-25,—	32,—-24,—	32,—-24,—
Pollak — Lieu jaune	42,—-33,—	32,—-28,—	36,—-34,—	42,—-38,—	38,—-34,—
Zonnevis — St Pierre	—	—	—	—	—

DE TOTALE INVOER VAN VISSERIJPRODUKTEN IN 1959 EN 1960

Soorten	1959		Hoeveelheid		Waarde	
	Hoeveelheid in Ton	Waarde in 1.000 F	in Ton	1960	in 1.000 F	
1. Verse vis	23.376	379.864	24.728		431.011	
Zoetwatervis	2.393	97.256	2.641		115.685	
Haring	7.448	48.526	7.297		46.100	
Sprot	917	5.694	853		5.580	
Makreel	2.100	9.661	2.942		12.339	
Overige bodemvis	10.518	218.727	10.995		251.307	
2. Gezouten, gedroogde of gerookte vis	13.170	147.448	13.327		149.848	
Gezouten haring	10.199	97.512	10.407		99.654	
Gerookte haring	797	10.812	658		8.739	
Sprot	2	49	16		161	
Makreel	224	3.267	125		1.803	
Overige	1.948	35.808	2.121		39.491	
3. Schaal- en weekdieren	25.575	255.580	26.176		276.421	
Ongepelde garnalen	530	17.314	453		17.978	
Gepelde garnalen	688	66.249	635		75.325	
Mosselen	21.971	58.456	22.476		59.214	
Overige	2.386	113.561	2.612		123.904	
4. Visconserven	16.471	476.201	16.406		504.191	
5. Conserven van schaal- en weekdieren	1.926	84.050	1.791		85.214	
6. Vismeeel	30.181	238.878	49.753		285.618	
ALGEMEEN TOTAAL	110.699	1.582.021	132.181		1.732.303	

Het secretariaat van de bedrijfsraad voor de visserij deelt mede: In 1960 werd voor 132.181 T of 1.732,3 mln F visserijprodukten geïmporteerd; in vergelijking met 1959 steeg de ingevoerde hoeveelheid met 21.482 T en de waarde met 150,3 mln F. Deze toename was in hoofdzaak toe te schrijven aan de grotere invoer van vismeel. Ook de import van verse vis, bewerkte vis en verse schaal- en weekdieren vermeerderde, terwijl de ingevoerde hoeveelheid voor visconserven en conserven van schaal- en weekdieren terugliep.

VERSE VIS

Ten opzichte van 1959 steeg de totale invoer van verse vis in 1960 met 1.352 T of 51,1 mln F.

De import van zoetwatervis vermeerderde met 248 T of 18,4 mln F. Dit was vooral te wijten aan de hogere aankopen in Nederland (+ 183 T), de Verenigde Staten (+ 56 T), Joegoslavië (+ 55 T), het Verenigd Koninkrijk (+ 37 T), West-Duitsland (+ 21 T) en Noorwegen (+ 5 T); uit Denemarken (- 67 T), Kanada (- 40 T) en Italië (- 5 T) werd minder betrokken.

Tegenover 1959 daalde de import van verse haring in 1960 met 151 T of 2,4 mln F, vnl. uit West-Duitsland (- 242 T), Denemarken (- 118 T), Frankrijk (- 58 T), Zweden (- 56 T) en Noorwegen (- 52 T). Nederland (+ 151 T), Ierland (+ 117 T) en Polen (+ 108 T) leverden evenwel meer verse haring.

De invoer van verse sprot bedroeg 853 T of 5,6 mln F tegenover 917 T of 5,7 mln F in 1959. In Nederland (- 35 T), West-Duitsland (- 25 T), Noorwegen (- 6 T) en het Verenigd Koninkrijk (- 2 T) werd minder aangekocht, doch in Frankrijk (+ 4 T) meer.

De import van verse makreel liep op met 842 T of 2,7 mln F, vnl. uit Nederland (+ 795 T), Frankrijk (+ 206 T) en het Verenigd Koninkrijk (+ 2 T); uit West-Duitsland (- 160 T) kwam minder.

Er werd voor 477 T of 32,6 mln F meer verse bodemvis ingevoerd. Uit West-Duitsland (+ 759 T), Nederland (+ 746 T), West-Afrika (+ 21 T), Noorwegen (+ 11 T), Peru (+ 3 T) en Zweden (+ 1 T) werd meer geïmporteerd, terwijl uit Frankrijk (- 747 T), Denemarken (- 241 T), Japan (- 42 T), het Verenigd Koninkrijk (- 28 T),

Kanada (- 3 T) en IJsland (- 2 T) minder werd betrokken.

BEWERKTE VIS

In vergelijking met 1959 vermeerderde in 1960 de invoer van bewerkte vis met 157 T of 2 mln F.

De import van gezouten haring liep op met 208 T of 2,1 mln F. In Noorwegen (+ 183 T), Nederland (+ 76 T), het Verenigd Koninkrijk (+ 72 T) en Denemarken (+ 4 T) werd meer gekocht, doch minder in Ierland (- 127 T).

De import van gerookte haring kende een daling van 139 T of 2,1 mln F, vnl. uit Nederland (- 145 T), West-Duitsland (- 1 T) en de Verenigde Staten (- 1 T); het Verenigd Koninkrijk (+ 7 T) verkocht evenwel meer gerookte haring.

De invoer van bewerkte sprot bedroeg 16 T of 161.000 F tegenover 2 T of 49.000 F in 1959, daar in Nederland (+ 14 T) meer werd aangekocht.

Er werd 99 T of 1,5 mln F minder bewerkte makreel geïmporteerd, vnl. uit Nederland (- 98 T).

De import van andere bewerkte vis vermeerderde met 173 T of 3,7 mln F. De invoer uit West-Duitsland (+ 275 T), de Verenigde Staten (+ 18 T), Denemarken (+ 14 T), Turkije (+ 5 T) en het Verenigd Koninkrijk (+ 2 T) nam toe, terwijl deze uit Frankrijk (- 73 T), Nederland (- 30 T), Noorwegen (- 19 T), Zweden (- 18 T) en Kanada (- 3 T) terugliep.

SCHAAL- EN WEEKDIJREN

Voor de beschouwde vergelijkingsperiode noteerde men voor schaal- en weekdieren een stijging van de invoer met 601 T of 20,8 mln F.

De ingevoerde hoeveelheid ongepelde garnalen verminderde met 77 T terwijl de waarde met 664.000 F ophiep. In Nederland (- 71 T), West-Duitsland (- 17 T) en het Verenigd Koninkrijk (- 1 T) werd minder aangekocht, doch meer in Noorwegen (+ 9 T), Libanon (+ 2 T), China (+ 2 T) en Egypte (+ 1 T).

De import van gepelde garnalen liep terug met 53 T, doch de waarde nam toe met 9,1 mln F. Er werden minder gepelde garnalen ingevoerd uit Nederland (- 71 T), West-Duitsland (- 40 T), Marokko (- 1 T) en Libanon (- 1 T) en meer uit Japan (+ 28 T), Noorwegen (+ 14 T), China (+ 10 T), Egypte (+ 6 T) en Zweden

(+ 1 T).

De mosselimport steeg met 505 T of 0,8 mln F. Nederland (+ 728 T), West-Duitsland (+ 12 T) en Frankrijk (+ 3 T) zetten meer af, doch Denemarken (- 238 T) minder.

De invoer van overige schaal- en weekdieren vermeerderde met 226 T of 10,3 mln F. Men noteerde vooral een toename uit Nederland (+ 221 T), het Verenigd Koninkrijk (+ 17 T), Egypte (+ 12 T), Joegoslavië (+ 7 T) en Roemenië (+ 6 T); uit West-Duitsland (- 10 T), Ierland (- 9 T), Libanon (- 8 T) en Kanada (- 4 T) werd o.m. minder ingevoerd.

CONSERVEN

De invoer van visconserven

boekte een daling nl. met 65 T; de waarde steeg evenwel met 28,0 mln F. Uit Portugal (- 796 F), Kanada (- 336 T), Japan (- 308 T), de Verenigde Staten (- 147 T), Nicaragua (- 10T), Gibraltar (- 5T), Zuid-West-Afrika (- 3 T), Hongkong (- 2 T), Denemarken (- 2T), Oostenrijk (- 1 T) en Tunis (- 1 T) werd minder betrokken; de invoer nam evenwel toe uit Marokko (+ 617 T), Joegoslavië (+ 415 T), Noorwegen (+ 152 T), Peru (+ 107 T), Frankrijk (+ 66T), de USSR (+ 47T), Spanje (+ 40T), Spanje (+ 40T), het Verenigd Koninkrijk (+ 31T), West-Duitsland (+ 28T), Nederland (+ 22T), Zweden (+ 6T), Italië (+ 4T), Polen (+ 3T), Tsjechoslovakije (+ 2T), Roenda-Oeroendi (2+ T), de Spaanse havens in Noord-Afrika (+ 2T) en de Unie van Zuid-Afrika (+ 1T).

De import van conserven van schaal- en weekdieren liep terug met 135 T; de waarde nam toe met 1,2 mln F. Japan (- 130T), Nederland (- 61T), Cuba (- 15T), Frankrijk (- 8T), de Verenigde Staten (- 3T), West-Duitsland (- 2T), Denemarken (- 1T), het Verenigd Koninkrijk (- 1T) en Brazilië (- 1T) konden minder afzetten, terwijl van de USSR (+ 39T), de nie van Zuid-Afrika (+ 20T), Noorwegen (+ 13T), Kanada (+ 6T) en Spanje (+ 3T) meer werd afgenomen.

VISMEEL

De invoer van vismeel kende een zeer belangrijke toename: van 30.181 T of 238,9 mln F in 1959 steeg de invoer tot 49.753 T of 285,6 mln F. Dit betekende een vermeerdering van 19.572 T of 46,7 mln F. Er werd meer vismeel betrokken uit Peru (+ 22.566T), Chili (+ 578T) de Unie van Zuid-Afrika (+ 152T), West-Pakistan (+ 100T), Frankrijk (+ 74T), IJsland (+ 30T), Polen (+ 6T), Kongo (+ 1T) en Angola (+ 1T), doch minder uit Noorwegen (- 2.019T), Denemarken (- 808T), Nederland (- 223T), Argentinië (- 153T), China (- 147T), de Verenigde Staten (- 71T) en Portugal (- 15T).

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK

9-69 Noordzee. — Lichtboei «Bergues» gelegd.

Positie: ca 51°16'N 2°18'2E.

Rond 20 mei 1961 zal een radarlichtbrulboei gelegd worden op 1 mijl NW van de «Banc de Bergues» met volgende kenmerken:

Licht:

Kleur: wit.

Karakter: Flikkerlicht (Fl).

Hoogte lichtbron: 6,7 m.

Schrijving:

ZWHS lichtbrulboei met twee zwarte kegels boven elkaar naast naar boven, als topteken (kardinaalstelsel, N kwadrant).

«Bergues» in witte letters op zwarte achtergrond.

De boei wordt voorzien van een radarreflektor.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1957-nr4).

(Med. «Ponts et Chaussées» Duinkerken 18-4-61 — H.33512).

BELGIË

9-70(T) Lombardside. — Zee-waartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1-13-1961.

Gedurende de periode van 8 tot en met 20 mei 1961 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sektor, als volgt:

Week van 8 tot en met 13 mei 1961: op dinsdag 9, woensdag 10 en vrijdag 12 mei 1961 van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsopgang, zonder onderbre-

king.

Week van 15 tot en met 20 mei 1961: op de werkdagen van 0800 tot 1030 GMT (0900 tot 1130, plaatselijke tijd), tot zonsopgang. Zij worden 's zaterdags geschorst van 11.30, plaatselijke tijd.

De schikkingen van B.a.Z. 1-12-1961 zijn van kracht.

(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 28-4-61 — H.33597).

NEDERLAND

9-71 Westerschelde. — Rede Vlis-singen. Wraklichtboei gelegd.

Positie wrak «Songa» ca 51°25'2N 3°33'5E (krt. «Vlaamse Banken»).

51°25'2N 3°33'3E (krt. «Schelde»).

Aanbrengen op 75 m be-E het wrak, een groene bolvormige lichtboei. (Afk.: O gn 10 sek).

De lichtboei is voorzien van een radarreflektor; het licht is elke 10 sek helder 7 sek.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken», «Schelde» en Lichtenlijst 1957 - Nr 114).

(Ned. B.a.Z. 1531 — H. 335.566).

9-72 Westerschelde. — Middelgat. Wrak. Betonning gewijzigd.

Aanbrengen op:

1) 51°23'29"N 3°54'58"E een afgedregde diepte van 90 m «Wk».

2) 40 m W van 1. een groene spitse ton.

zwarte spitse ton nr 31.

Schrapen op ca 51°23.6N 3°55'0E (Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 1480 — H.33541).

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN :

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

BRUSSEL :

Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

LUIK :

Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

HAMBURG :

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

Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

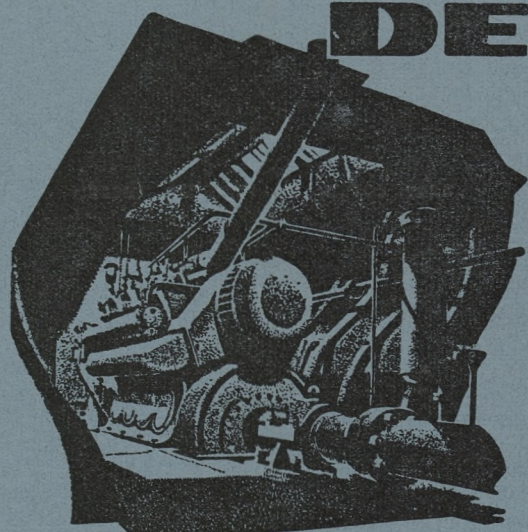
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V