

HET

VISSERIJBLAD

29e JAARGANG — nr 23

VRIJDAG 9 JUNI 1961

PRIJS : 5 FRANK



De O.216 « Henri - Jeanine » van de rederij Lambregt
Henri tijdens de zeer geslaagde proefreis.

Hierover meer op blz. 7

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

★ 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

Steno-dactylo gevraagd

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

★ 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.

Kantoor van Meester

Michel VILEYN

Doctor in de Rechten
Notaris te Nieuwpoort

Op DINSDAG 13 JUNI 1961

in het café « Ocean », Havenstraat te Nieuwpoort, bij de heer Julien Corteel, om 3 uur 's namiddags,

TOESLAG van :

EEN HOUTEN VISSERSVAARTUIG « JOHNNY » N.775

75 voet lang, gans vernieuwd, varensgeraad met motor Lister-Blackstone, 4 cilindrs 160 pk, hulpmotor Lister 2 cilindrs 14 pk met compressor en bronzen lenspomp, nieuwe staalbatterij van 28 volt, gans nieuw visruim met 10 bakken, brandstoftanks van ongeveer 10.000 liter.

Te bezichtigen : ieder namiddag in de vlotkom te Nieuwpoort.

SLECHTS INGESTELD :
100.000 F

Gewone voorwaarden.
Alle inlichtingen ter studie. Telefoon (058) 230.60.

2518V



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

TE KOOP :

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

OVER TE NEMEN

GOEDE VISHANDEL

Wordt overgelaten wegens
ongeval

Z.w. Vanderborghstraat 23
Brussel 8

Tel. (02) 25.34.88

2459V

Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

★

Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge

Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose

Tel. 517.40

hand
in
hand

ADVERTEERT
IN HET VISSERIJBLAD,
UW VAKBLAD !

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.

Beliard-Crighton & Co

2189V

BEPERKT AANBOD !

GROTE AFSLAG

op

ENGELSE KABELS

18 - 20 - 22 mm

bij

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

27, H. BAELSKAAI

OOSTENDE

Oorsprong gewaarborgd door
douanebescheiden

Telefoon 729.51

2513V

ADVERTEERT IN
« HET VISSERIJBLAD »
UW VAKBLAD

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

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

Het visserijkongres te Scheveningen

Op dinsdag 30 mei 1961 hield dr M. van Eekelen als voorzitter de openingsrede ter gelegenheid van het Visserij Kongres welke in het Kurhaus te Scheveningen plaats greep.

De bedoeling van dit Kongres is, volgens spreker, het samen bezinnen op en van gedachten te wisselen over een aantal vraagstukken die van belang zijn voor de visserij en welke ten nauwste samenhangen met de ontwikkeling van de techniek. Wij leven inderdaad in een tijd van enorme technische ontwikkeling op velerlei gebied. Dit kan en mag de zeevisserij niet onberoerd laten. Het kan dit niet omdat ontwikkeling in het ene gebied altijd invloed heeft op de ontwikkeling van een ander gebied. Wij denken bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van de motoren, koelmachines, radio, echolood, radar, enz., en de betekenis daarvan ook in de zeevisserij. Het mag de visserij niet onberoerd laten omdat deze anders een bedrijf zou worden dat bij andere ondernemingen tenachter zou geraken, met als gevolg een afnemende belangstelling bij ondernemers en werknemers.

Wat zijn de wezenlijke kenmerken van de genoemde moderne techniek ?

- 1) Het verstandelijk zo goed mogelijk willen beheersen van het hoe en het waarom van de in een bedrijf toet te passen werkwijze, waarbij zo min mogelijk aan het toeval of aan de zogenoemde « feeling » van de werkers wordt overgelaten.
- 2) De konstruktie van betrouwbaar en doelmatig werkende instrumenten, apparaten en machines, die het werk nauwkeuriger en vlugger kunnen verrichten dan de mens. Het resultaat hiervan is een grotere produktiekapaciteit van de mens, waardoor zijn materiële welvaart toeneemt. Daarbij behoeft minder lichamelijke arbeid te worden verricht, maar wordt meer verstand van de techniek verëist; en waar verstand en techniek typisch menselijke attributen zijn, wordt de arbeid dus menselijker.

De mogelijkheden voor technische ontwikkeling in de visserij dienen bijgevolg ernstig onderzocht te worden, met het doel deze oeroude bedrijfstak een waardige plaats te laten innemen in het geheel van de moderne maatschappij.

De eerste lezing had als onderwerp « Research en opvoering van de produktiviteit in de industrie ».

De heer J.H. van Cappellen was de mening toegedaan dat het hoog tijd is een aanvang te nemen met Research werk in visserijlanden zoals het onze en met het bestaande werk verder te ontwikkelen zoals in Nederland, Duitsland en Engeland. Als doelmatig middel tot opvoering van de produktiviteit haalt hij het begrip van de standardisatie naar voor, welke vanzelfsprekend zou moeten rekening houden met de specifieke eisen door de Visserijmiddens aangehaald.

De tweede lezing over « Moderne ontwikkeling van de Japanse Visserij » gehouden door de heer Norio Fujinami, visserij expert van de F.A.O., was zeer interessant en leerrijk. Vooraf vermelde spreker de speciale verschillen tussen de Japanse en Europese visserij. Deze verschillen komen tot uiting in de kustlengte, het visverbruik, de diversifikatie van de vangsten, de scheepstypen en vistuigen, de beoefende vis-

gronden, de bestaande sociale wetgeving, de visserijpolitiek en de ontwikkeling van de scheepsbouw. Nochtans kent Japan ook toekomstproblemen welke zich meer en meer laten voelen naargelang de nationale welvaart groter wordt. Wij stippen onder meer aan de daling van de vissersinkomsten en opsloppen van de vissers door de landelijke industrie, en de geringe mogelijkheden om de Japanse markt verder uit te breiden. Een artikel zal binnenkort gewijd aan de ontwikkeling van de Japanse visserij en deze in vergelijking met de Europese visserij.

De lezing gehouden over het « Torry Research Station » was naar onze mening één van de meest praktische voor wat de toekomstige evolutie onzer visserij betreft. Inderdaad, meer en meer dringt zich de noodzaak op dat er in België aan Rerearch zou moeten gedaan worden, en dit op het gebied van de vangstmethoden, vispopulaties, conservering en verwerking aan boord, visgronden, verbetering van het vistuig, enz. Veel nuttige inlichtingen werden ons verstrekt over de werking van de organisatie van het bekende Torry Research Station te Aberdeen. Het betreft hier een instelling gefinancierd door de staat en voornamelijk gewijd aan de Research en de ontwikkeling van de conservering en verwerking van vis en visprodukten. Daarenboven beschikt het Station over een Research Trawler (600 pk. en 40 meter lang) welke voornamelijk is afgestemd op het exploreren van nieuwe visgronden in de Noordzee. Uiteindelijk als voorname taak houdt het station er een voorlichtingsdienst op na. Deze brengt advies uit aan alle reders en dit bij middel van publikaties in dagbladen, verspreiden van brochures, lezingen, films, tentoonstellingen, demonstraties en instructie-kursussen. Een artikel met alle nuttige inlichtingen zal binnenkort worden gewijd aan de werkmethode en de ontwikkeling van het Torry Research Station te Aberdeen.

Als laatste spreker van de eerste dag sprak de heer Hildebrandt over de rentabiliteit van het vissersvaartuig.

Deze spreker hield een zuiver economische spreekbeurt gebaseerd op de formule : winst = besomming min de kosten. De besomming is de vermenigvuldiging van de vangst en de prijs per kilo. Deze vangst wordt bepaald door de visstand biologisch gegeven, en de vangstkapaciteit, technisch gegeven. De prijs is het resultaat van de inelastische vraag en het onstabiele aanbod. Als visserij-ekonomist kunnen we ons nochtans niet volledig akkoord verklaren met de naar voor gebrachte begrippen en besluiten van de heer Hildebrandt. Een speciaal artikel zal in de eerstvolgende weken worden gewijd aan een verdere ontleding van de rentabiliteit van het vissersvaartuig, en dit in alle economische aspecten.

De tweede dag was de « Hekvisserij » uitsluitend op de dagorde en dit onderwerp werd door de heer ingenieur C. Birkhoff behandeld. Niettegenstaande deze soort van visserij althans niet toegepast wordt in België, en voegen we er onmiddellijk aan toe, economisch niet rendebaar is in de bestaande marktmogelijkheden, was het toch leerrijk inlichtingen te bekomen over bedoelde visserij. In de landen welke overgaan tot het bouwen van hektrawlers, stelt zich vooraf de vraag deze trawler met of zonder slipway te voorzien. Spreker haalt de voordelen aan verbonden aan een hektrawler met slipway : onder meer het snel opbergen in de kuil van de geviste hoeveelheid, de gestadigde controle en het onmiddellijk herstelbaar zijn van het net na een sleep, en de verbetering van de vis-kwaliteit bij het invoeren van kortere slepen.

Op een hektrawler is het mogelijk slepen te kennen welke tot 50 ton bedragen op voorwaarde dat deze trawler van een slipway voorzien is. Wij laten nochtans niet na enkele belangrijke nadelen aan te stippen : voor een schip met geen voldoende deklengte vervallen gedeeltelijk de vermelde voordelen (min. 40 meter), bij slechte weersomstandigheden bestaat het gevaar het net te zien afrukken tijdens het varen, en het beoefenen van de haringvangst met een hektrawler is praktisch uitgesloten. Het weze ook aangestipt dat de Engelsen uiteindelijk niet veel voordelen zien in het in vaart brengen van hektrawlers.

De derde dag behandelde uitsluitend de haringvisserij en geheel speciaal de vleet als middel tot beoefening tot deze visserij. Niettegenstaande deze visserij niet tot de huidige specialisatie van de Belgische visserijvloot behoort, was het toch interessant vast te stellen dat in typische haringlanden zoals Nederland een technisch probleem scherp op de voorgrond komt : de vleet of de trawl bij de haringvisserij. Na alle voordelen, nadelen en factoren te hebben opgesomd welke ertoe leidt de vleetvisserij meer en meer als een verloren zaak te beschouwen is de spreker de mening toegedaan dat de oplossing te vinden ligt in het gekombineerd vissersvaartuig. Wij hebben de bedoeling in de eerstvolgende weken een speciaal artikel te wijden aan « het aanwenden van een vleet of een trawl in de haringvisserij ».

De laatste dag had als thema « Moderne vangstbehandeling aan boord ». Twee van de drie gehouden lezingen betroffen speciaal landen als Duitsland en Engeland welke over een volledig gamma van verwerkingsmodaliteiten aan boord van sommige schepen beschikken. Het spreekt vanzelf dat het voor onze vissers, rekening houdend met enerzijds de actuele positie van de markt, anderzijds de gevolgen van de toekomstige Europese handelszone, het economisch zeer ongezond zou zijn over te gaan tot het bouwen van dergelijk schip.

De derde lezing nochtans verdiende onze volle aandacht. Spreker handelde over « Research bij de vangstbehandeling aan boord ». Hij wees op het feit dat al te veel belang wordt gehecht aan de kwantiteit en maar al te weinig aan de kwaliteit van de aangevoerde hoeveelheden. Hij trok een vergelijking tussen het aanwenden van ijs en de mechanische koeling van het visruim. Spreker vermeldde ook het procédé tot het aanwenden van zeewater met de daaraan verbonden voor- en nadelen ten opzichte van ijs.

De laatste spreker had als onderwerp « Het vriezen aan boord ». Het is een onloochenbaar feit dat het snel vriezen en vervolgens de opslag bij lage temperatuur de enige methode is om voedingsmiddelen over lange periode in verse toestand te bewaren. Welnu, door het feit dat enerzijds de vangsten op bepaalde visgronden gradueel verminderen om biologische redenen en dat anderzijds door de uitbreiding van de territoriale wateren men genoodzaakt is aan deze traditionele visgronden te verzaken, zien de nationale vissersvloeden zich verplicht meer en meer naar verder afgelegen visgronden te begeven. Dit verschijnsel brengt vanzelfsprekend een kwaliteitsprobleem met zich mee, welke door het diepvrozen aan boord zou kunnen opgelost worden. Deze methode kan echter onmogelijk aangewend worden in onze visserij aangezien er technisch bewezen is dat een renderend schip een minimum lengte moet bezitten van 60 à 65 meter. Het investeren van dergelijk kapitaal is voor onze reders heden als niet productief te beschouwen. Ten informatieve titel zal nochtans in de eerstvolgende weken een uitgebreid artikel gewijd worden aan « Vriezen aan boord ».

BESLUIT

Tot besluit van dit artikel houden wij eraan onze persoonlijke indrukken mede te delen over het Visserij Kongres.

- 1) Wij hebben ongelukkiglijk moeten vaststellen dat de kongressisten meestal mensen waren welke rechtstreeks niet betrokken zijn in de exploitatie van een rederij. Reders waren en praktisch niet aanwezig en in deze zin mag het Kongres alvast niet op een sukses bogen.
- 2) Wij hebben ongetwijfeld de doodstrijd medegeleefd van de vleet welke een gekombineerde oplossing met de trawl naar voren moet brengen teneinde nog renderend te kunnen zijn.
- 3) Wij hebben de moeilijkheden sterk gevoeld van de steeds groter wordende trawlers. Inderdaad, deze schepen moeten meer dan ooit het hoofd bieden aan volgende moeilijkheden : de produktiviteit van dergelijke geïnvesteerde kapitalen, de beoefening van verder afgelegen visgronden, de afzetmogelijkheden van een soms volledig nieuw en éézijdig produkt en het bemanningstekort welke het uitvaren soms belet.

R. MENU

De Visserij en de begroting van Landbouw

De Kommissie van Landbouw waartoe de visserij behoort, heeft in zijn zitting van vorige week, verschillende vragen moeten zien beantwoorden door volksvertegenwoordiger Dries Claeys gesteld.

Het is immers een feit dat in die commissie niemand zetelt welke onze kust- of visserijbelangen verdedigt en dat het slechts als plaatsvervangend lid is, dat onze knappe verdediger van onze visserijbelangen de gelegenheid had, zeer nuttige vragen te stellen, waarop verschillende antwoorden ons geen voldoening kunnen geven omdat ze de werkelijke zaken ontwijken.

We hebben gemeend ons heden te moeten houden aan de door het achtbaarlijk gestelde vragen en het antwoord welke er op door het departement gegeven werd.

We komen hierop achteraf terug.

DE GESTELDE VRAGEN

1) De noodtoestand in de zeevisserij is onbetwistbaar. Het is geen conjunctuurverschijnsel maar ze heeft diepgaande structurele oorzaken. Zowel hoeveelheid van aanvoer, als de besomming tonen duidelijk aan dat grondig werk ter redding van deze nijverheid nodig is. Daar het Ministerie van Landbouw verantwoordelijk is, stelt zich de vraag of de structuur in het departement niet moet aangepast worden.

Krijgt de zeevisserij haar voldoende plaats en aandacht ? Is de dienst voor zeevisserij niet al te veel een kleine aanhangwagen die al te gemakkelijk opzij of losgehaakt wordt ?

Die dienst wordt geleid door een adj. adviseur. Is ook dat niet een duidelijk illustratie van het gering belang dat deze dienst krijgt in het kader van de administratie ?

Is de Minister niet van oordeel dat hierin enige verandering moet gebracht worden ?

2) De vorige Minister van Landbouw heeft twee jaar geleden in het Parlement de oprichting aangekondigd van een Bijzonder Opzoekingsstation voor de Zeevisserij te Oostende. Plaats en plannen waren reeds klaar. Tot hiertoe is evenwel niets te bespeuren en wordt er niets meer over vernomen. Mogen wij de huidige stand van zaken vernemen ?

3) De vorige Minister van Economische Coördinatie heeft op ons aandringen het oprichten bevorderd van een Commissie welke in opdracht van het M.C.E.C. aan dit laatste spoedig verslag zou moeten uitbrengen over de zeevisserij en bepaald over de toestand, de oorzaken en redmiddelen, evenals een programma van actie. Mogen wij vernemen of deze commissie reeds opgericht is. Wie er deel van uitmaakt, hoeveel vergaderingen er reeds gehouden werden, of er een datum bepaald is tegen hetwelk het M.C.E.C. in het bezit moet zijn van de besluiten en voorstellen ? Of er ook mensen uit het bedrijf aan de werking van deze commissie zullen deelnemen ?

4) Het koninklijk besluit van 23 september 1928 heeft een hoge Raad voor de Zeevisserij ingericht. De vraag is : bestaat die hoge Raad nog steeds ? Zoja, hoe is ze samengesteld en welke taak vervult ze ? Indien niet, zo deze instelling door een andere werd vervangen (de Bedrijfsraad misschien) ? Is er nog reden om ze wettelijk te laten voortbestaan ?

5) De vereniging voor propaganda voor het verbruik van zeevis kan ongetwijfeld nuttig werk verrichten. Zou het echter niet wenselijk zijn met het ook opde onvoldoende kennis bij de verbruiker van de kwaliteiten en bereiding van onze zeevis, de samenstelling, leiding, activiteit en methode van werking rond te herzien ?

6) Sedert geruime tijd werd met vertegenwoordigers van de zeevisserij van 't Departement Volksgezondheid, beraadslaagd over de uitvaardiging van een keuringsreglement voor zeevis. In het kader van een campagne naar kwaliteitsvis, is dit zeker op haar plaats en is uw Departement dus geïnteresseerd. Mogen wij vernemen hoever die zaak nu staat ? Kan in afzienbare tijd het uitvaardigen van een nieuw reglement van een speciaal korps van viskeurders verwacht worden ?

7) Zou het betalingskrediet van 1 miljoen dat onder artikel 58.443 van uw begroting voorkomt promemorie en ongebruikt bleef in vorige begrotingen, niet productief kunnen worden ingeschakeld worden onder artikel 24.4 om toelagen te geven aan de reders ter Zeevisserij die zouden deelnemen aan een degelijke opzoeking naar nieuwe visgronden zoals die nu steeds noodzakelijker worden ingevolgd het verdwijnen van rijke visgronden door uitbreiding van de territoriale wateren rond IJsland, Ierland, Noorwegen, enz.... ?

8) Vorig jaar ben ik meerdere malen tussengekomen bij de toenmalige minister van Landbouw om te wijzen op de onregelmatige en onwettelijke overhaling van vis, ingevoerd met het oog op de verwerkende nijverheid, naar de gewone handel.

Zou het mogelijk zijn een inzicht te krijgen in het gevolg dat het optreden van de minister en zijn diens ten had op gebied van vergunning, boeten en straffen ?

DE ANTWOORDEN

De Minister heeft het volgend antwoord verstrekt.

1) De kwestie van de zeevisserij houdt zijn volledige aandacht gaande en hij onderzoekt de mogelijkheid om haar een ruimere plaats toe te kennen dan deze welke zij tot op heden heeft bekleed, alhoewel hij er dadelijk wil aan toevoegen dat zijn voorgangers eveneens terzake niets onverlet hebben gelaten.

In het ontwerp van nieuw kader, dat nog de goedkeuring moet bekomen van andere instanties, wordt o.m., de zeevisserijdienst als afzonderlijke dienst ingericht.

2) Tot de oprichting, te Oostende, van een opzoekingsstation voor de zeevisserij werd besloten. Het dossier omtrent deze aangelegenheid berust op het Departement van Openbare Werken ten einde tot de uitvoering der werken over te gaan. Onlangs is de Minister bij zijn kollega tussengekomen ten einde de aanvang ervan te bespoedigen.

3) Deze Kommissie of Werkgroep werd opgericht door de voorgaande Regering en was samengesteld uit afgevaardigden van de kabinetten en de departementen van al de Ministeries, die rechtstreeks of onrechtstreeks in de zeevisserij waren betrokken, nml. Landbouw, Verkeerswezen, Economische Koördinatie (vervolg blad. 4)

Hij kon het niet geloven... tot hij zelf het verschil voelde!

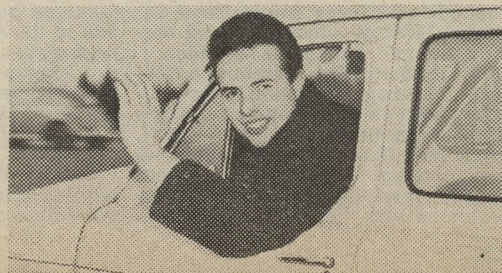
"Als ik 110 wil blijven rijden, moet ik nu veel minder gas geven!"

... zegt dhr. Philippe Dubois (Everaerdstraat 12, Antwerpen) aan de bekende automobileredacteur, dhr. Jean Boon.



"Ik wist wat methyl was. Vroeger heb ik scheikunde gestudeerd en ik kende de eigenschappen van methyl. Toen ik de reclame zag voor Platinum "N" met Methyl, wilde ik deze nieuwe benzine wel eens proberen. Ik heb onmiddellijk kunnen constateren dat de krachtreserve van mijn motor met de nieuwe Platinum "N" aanzienlijk groter was. Ik rijd zeer dikwijls naar Brussel en op de autostrade

rijd ik graag nogal hard. Om 110 aan te houden moest ik vroeger mijn gaspedaal volledig intrappen, met de Caltex Platinum "N" moet ik veel minder gas geven. Voordat ik Caltex Platinum "N" gebruikte moest de carburator regelmatig schoongemaakt worden, nu heb ik daar helemaal geen moeilijkheden meer mee. Wat ik ook zeer op prijs stel: mijn Dauphine 1956 verbruikt thans $\frac{1}{2}$ liter benzine minder per 100 km!"



Natuurlijk bent U niet verplicht dhr. Philippe Dubois en de duizenden andere automobilisten, die met Caltex Platinum "N" rijden... en het verschil gevoeld hebben, op hun woord te geloven. Probeer het liever zelf: tankt U ook eens deze nieuwe benzine... wij zullen gaarne uw mening vernemen!

CALTEX PLATINUM



... een fantastisch verschil *in KRACHT!

*dank zij de Methyl!

S. O. S. bij de Oostendse Scheepsbouwers

VERBINDING VISMIJN - EDW. MOREAUXLAAN OVER KON. BAAN ?

(Van onze Visserijmedewerker)

De Oostendse scheepsbouwers, met name Panesi, Denye, Borrey, Deweert en Hillebrandt, verkeren in alarmtoestand. Men zou het voor minder, als men weet dat zij in hun bestaan bedreigd worden; zij die al tientallen jaren al het wel en het wee in de visserij gedeeld hebben; zij die 15 jaar geleden, omdat beslist werd het derde handelsdok te dempen, gans hun inrichting moesten verhuizen naar «de overkant» aan de vissershaven, waar zij elk een strook grond toebedeeld kregen die eigenlijk veel te klein en te smal was.

Op dat ogenblik vroegen de scheepsbouwers om de ter hunne beschikking gestelde grond uit te breiden in de lengte en de geplande straat die de vismijn met het nijverheidscomplex, langs de Edward Moreauxlaan (de toenmalige Rederijkaai) moest verbinden, met een dertigtal meters te verleggen. Dat was toen niet mogelijk, bevoegde het stadsbestuur. De verbinding tussen vismijn en rederijkaai moest immers zo kort mogelijk zijn; die weg zou dagelijks door vele vrachtwagens en andere vervoerders gebruikt worden. Zo de scheepsbouwers geen ruimte genoeg hadden, moesten zij maar, over de baan, een opslagplaats bouwen. De straat — de Werfkaai — kwam er, ten koste van een grote uitgave en de scheepsbouwers die plaats te kort hadden, bouwden dan ook elk een opslagplaats, aan de overkant van de straat, dus recht over hun eigenlijke scheepswerf.

NIEUWE MAATSCHAPPIJ

Een tweetal jaar geleden nu, werd te Oostende een nieuwe scheepsbouwersfirma opgericht, de V.O.S. of Verenigde Oostendse Scheepswerven. Deze maatschappij speelde het klaar om de bestaande scheepswerf van Loy over te nemen. Men vertelde toen dat deze nieuwe maatschappij grootse plannen koesterde. Men sprak van de oprichting van een eigen slipway, van de constructie en de herstelling van grote vaartuigen.

Al die tijd hoorde men van de die drukke baan ter bestemming te brengen.

De scheepswerf van de V.O.S. ligt in het midden. Verondersteld dat de eigenaars van de scheepswerven, aan beide uitersten een gelijkaardige toelating zouden vragen om de weg — die vele miljoenen gekost heeft — eveneens op te breken ten einde een verbinding te leggen tussen hun scheepswerf en opslagplaats, dan kunnen de scheepswerven er tussenin, in casu Deweert, Borrey en

Hillebrandt, onmogelijk nog verbinding hebben met Edw. Moreauxlaan of Vismijn. Zo het projekt V.O.S. er door komt, moeten Deweert en Denye, als zij naar de Edw. Moreauxlaan willen — die 50 meters van hun werf ligt — ongeveer een kilometer omrijden, eveneens over de Kon. Baan.

EEN SCHEPENLIFT

Sedert jaar en dag ijvert het stadsbestuur van Oostende om een derde slipway te krijgen van groter tonnage. Bij gebrek aan kredieten kan dit plan evenwel niet verwezenlijk worden. Niettemin zou de Staat nu gunstig gezind zijn, om aan de V.O.S. een krediet toe te kennen van 60 miljoen, ten einde een eigen slipway te bouwen. firma niets sensationeels. Velen dachten zelfs dat de maatschappij ten dode opgeschreven was. Hoe zouden zij plots werk hebben als de andere scheepsbouwers, Béliard, Crighton en Co inluus, met moeite hun werklieden konden aan het werk houden?

Zo de V.O.S. geen spektakulair werk leverde, bleef zij nochtans niet op haar lauweren rusten. Zo kwam zij onlangs met een plan voor de pinnen dat, naar verluidt, de goedkeuring zou wegdragen van de betrokken autoriteiten, nl. stad en staat, doch dat, in geval van verwezenlijking, catastrofale afmetingen zou aannemen voor de huidige gevestigde scheepsbouwers.

Het begon met het huren van al de braakliggende grond, tussen de huidige opslagplaats van de scheepsbouwers en de Koninklijke Baan. Hiervoor betaalt de V.O.S. 3 F per m² terwijl de andere scheepsbouwers, voor dezelfde grond, 10 F per meter betalen.

Om een verbinding te leggen met het water en het gehuurde terrein — dat dus langs de overkant van de weg ligt — heeft de V.O.S. voorgesteld de weg — verbinding Vismijn — Edw. Moreauxlaan — af te schaffen. Dit zou met zich mee brengen, dat alle vervoer tussen de vismijn en de Edw. Moreauxlaan zou moeten geschieden over de Kon. Baan. Stel U de moeilijkheden voor die de vervoerders van ijs of vis zouden ondervinden, om bv. in de zomer, met hun traktor en aanhangwagen hun lading, via

Het plan bestaat erin een betonnen droogdok te bouwen in het visserijdok. Dit dok zou zich een 100-tal meter in de kom uitstrekken en een schepenlift bevatten dat de schepen zou oplichten én alover de baan vervoeren naar het terrein, dat zopas gehuurd werd.

Om dat dok te bouwen — waarvoor de Dienst van Bruggen en Wegen al een principieel akkoord gegeven heeft — moet evenwel in het water, 1,5 m afgenomen worden van de naburige scheepsbouwers, waardoor deze geen enkel vaartuig meer zouden kunnen te water laten.

Nu is het visserijdok reeds veel te klein en men zou het thans nog gaan verkleinen met een dok uit beton te bouwen van 21 m op 100 m.

Toen scheepsbouwer Panesi, een paar jaar geleden, zijn houtconstructie overschakelde op metaalbouw, kon hij met moeite een gering krediet loskrijgen van de Staat. Béliard, Crighton en Cie smeken om kredieten te kunnen krijgen, om nieuwe schepen te kunnen bouwen. Alles vergeefs: de ene werkman na de andere wordt naar huis gestuurd. En nu zou de Staat plots bereid zijn 60 miljoen te investeren in een zaak die amper beschikt over 18 meter aan het water. Zullen nu ineens

DE VISSERIJ EN DE BEGROTING VAN LANDBOUW

(vervolg van blad. 2)

natie, Middenstand, Economische Zaken, Buitenlandse Handel, Arbeid en Werkverschaffing.

Thans zijn die Kabinetten en de structuur van de bevoegde Departementen gewijzigd en zal eerlang worden overgegaan tot een nieuwe samenstelling van bedoelde Commissie; de omstandigheden hebben het nog niet mogelijk gemaakt deze bijeen te roepen.

In gezegde Commissie waren geen vertegenwoordigers van het bedrijf voorzien, doch de mogelijkheid wordt onderzocht om voor bepaalde aangelegenheden, een afgevaardigde van het bedrijf (best ware wellicht de Bedrijfsraad, die toch alle takken vertegenwoordigt aan de besprekingen te laten deelnemen).

4) De Hoge Raad voor de Zeevisserij heeft sedert de oorlog niet meer vergaderd. Zijn bevoegdheden werden overgedragen op de Bedrijfsraad voor de Visserij, die in zijn schoot al de verschillende belangen van het zeevisserijbedrijf omvat en in dit opzicht degelijk werk verricht.

5) De «Propagandavereniging voor Visverbruik», gezien de eerder geringe geldmiddelen waarover zij beschikken heeft zeer degelijk werk verricht onder de leiding van haar Voorzitter, Ere-direkteur-generaal van het Bestuur van Zeewezen.

De Minister onderzoekt dan ook de mogelijkheid om — wat de gelijkelijke steun van zijn departement betreft — deze te zien verhogen.

Anderzijds, heeft de Bedrijfsraad, alsmede zijn diensten, een reorganisatieplan van bedoelde vereniging ontworpen dat — indien 't kon aanvaard worden — de propaganda nog meer doeltreffend zal maken. Met de uitwerking zal eerlang kunnen begonnen worden.

6) De Sanitaire Commissie, die sinds het begin van vorig jaar in de schoot van het Departement van Volksgezondheid werd opgericht, heeft een 12-tal vergaderingen belegd met het oog op het tot stand brengen van een strenge keuringsreglementatie inzake visserijpro-

zovele schepen kunnen gebouwd worden of zal de V.O.S. meteen de crisis in de visserij oplossen?

De betrokken autoriteiten zouden er goed aan doen nog eens grondig die zaak te herzien. Wij weten dat een plan van aanleg in verband met dit projekt, reeds in onderzoek is, maar zal het persoonlijk belang van een politiker, die de zaak fel steunt, opnieuw de bovenhand halen op het algemeen belang?

Heeft Brugge, op het stuk van Scheepsbouwondernemingen, reeds niet tot voorbeeld gediend of zal de put weer gevuld worden als het kalf al verdrongen is?

R. H.

NOTA VAN DE REDACTIE: Er kwamen op onze redactie in verband met deze zaak verschillende brieven binnen, waarvan sommige zeer heftige met aantijgingen tegenover de stedelijke overheid en in het bijzonder tegen een lid van het schepencollege. Wij hebben gemeend ze niet te kunnen inlassen, maar zijn steeds bereid alle argumenten weer te geven die objectief zijn.

Eén zaak is zeker: de huidige baan uitschakelen mag niet gebeuren. Het zou voor het verkeer en de visserijinstellingen aan de H. Baelskaai gevaarlijk zijn en zeer grote schade berokkenen.

dukten, zulks niet alleen bij de verkoop in de vismijnen der kust, maar eveneens in de opslagplaatsen, in de handel, in de nijverheid, bij de in- en uitvoer en bij het vervoer.

Als laat voorzien dat de Commissie binnen 2 à 3 maand haar werkzaamheden zal kunnen beëindigen.

4) De Minister is in principe met het voorstel van het achtbaar lid akkoord. De Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij heeft hem dienaangaande een ontwerp voorgesteld dat betrekking heeft op gebeurlijke nieuwe te bevissen gronden op de kusten van Mauretanië, waarmede hij zich in beginsel kan verenigen.

Dergelijke steun zal natuurlijk in de toekomst slechts kunnen gebeuren zo de terzake bevoegde Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek, na een grondige studie van de ingediende voorstellen, hiermede haar akkoord zal hebben betuigd.

8) De Inspektiediensten, die resorteren onder het Departement van Economische Zaken, worden door zijn Departement regelmatig op de hoogte gebracht, telkens er vermoedens ontstaan van ongeoorloofde praktijken inzake invoer van visserijprodukten.

Zo wordt ook op de vergunningmelding gemaakt van het feit dat de invoerders verplicht zijn de inspektiediensten 24 u. vóór de invoer te verwittigen wanneer het gaat over de volgende te verwerken vissoorten: kabeljauw, schelvis, koolvis en greep. Alsdan geschiedt de controle aan de grens en bij het verwerkingsproces.

Ook wordt door deze inspektiediensten bestendig controle gehouden in de vissektor en het dient gezegd dat — dank zij die verscherpte controle — de misbruiken en de klachten wel degelijk tot een minimum werden herleid. Een geval werd voor het gerecht gebracht, docht dit laatste heeft nog geen vonnis gediend. De vergunningen worden aan de in gebreke bevonden invoerders onttrokken.

Zij hadden pech...

— De Z.462 schipper-eigenaar L. Gezelle was ter visvangst toen er zich een eigenaardig geluid voorded in de omkeerkoppeling. De schipper en de machinist konden niets abnormaals vaststellen, waarop dan de terugreis op slow aangevangen werd naar de thuishaven. Aldaar stelde men vast dat de ring van de keerkoppeling gebroken was.

— De Z.461 schipper Gaston Rosseel was ter garnaalvangst toen het net alpeens vast sloeg. Talrijke malen poogde men het net los te krijgen, doch hierin gelukte men niet. De hulp werd langs de radio ingeroepen van de Z.22 schipper Jan Van Torre die het vaartuig de nodige hulp verleende en de kor loskwam, doch met veel schade aan het onderste gedeelte.

— De Z.419 kwam terug van de visvangst toen schipper De Voogt François moest uitwijken voor een bergingsvaartuig die uit de vissershaven kwam. Hij moest zo ver uit de vaargeul lopen dat hij in aanvaring kwam met drie redebotten van het Loodswezen die veel schade opliepen.

— De Z.240 schipper Jozef Rapé was ter visserij, toen gepoogd werd om de motor terug op gang te brengen bleef deze weigeren. Men kon geen lucht in de motor krijgen, zodat de schipper de hulp moest inroepen langs de radio van de Z.480 schipper Rafael Vileyn die het vaartuig op sleeptouw nam naar de thuishaven.

De Z.570 schipper Roger Wentein was ter visserij toen het vaartuig langs de radio in contact kwam met de Z.421 schipper Lycke om een hoeveelheid olie te krijgen. De Z.421 bracht bij het op zijn komen van de Z.570 zo hard tegen het vaartuig aan dat deze averij opliep. Twee stutten werden gespleten, reling ontzet en de spiegelplank werd gedeeltelijk gespleten. De Z.421 liep geen schade op.

— De Z.480 schipper Rafael Vileyn was ter visvangst op ca 90 mijl NNW van Zeebrugge toen de bemanning bij het sorteren van de vangst een gemerkte haai aantrof, in de nabijheid van de visgronden Outer Gababrd. Deze was 90 cm lang en had kentekens EL 8007. — Z.

EIGENAARDIGE BESLISSING VAN DE N.M.B.S.

Zojuist konden wij vernemen dat de vistrein op vrijdag en zaterdag tot Zeebrugge wordt afgeschafte. Als reden wordt hiervoor opgegeven dat de verzendingen te miniem zijn.

Zeebrugge's faam van verse vis, zal zeker hierdoor grotendeels lijden, temeer daar nu de zomermaanden in het verschiet zijn en ieder uur procentsgewijze de vis of garnaal in kwaliteit doet verminderen.

De Zeebrugge handelaars die reeds vele opofferingen doen om de vis zo vroeg mogelijk aan hun klanten in de diverse streken van het land te bestellen, hetzij per kamion of per spoor. Teneinde toch nog iets of wat tegemoet te komen heeft de NMBS besloten om in plaats van de vistrein, de zendingen per baanauto te laten afhalen, maar het uur van afgeven is zodanig geplaatst dat praktisch geen enkele groothandelaar kan klaarkomen om tijdig met zijn zendingen klaar te komen, dan is er eveneens nog het nogmaals verplaatsen van kamion op spoorwagens, wat in geen geval goed is voor kwaliteitsvis of garnaal.

Vele groothandelaars zitten dan ook met argwaan protesten van hun klanten af te wachten die hun vis later en niet meer zo vers zullen kunnen krijgen.

Betreffende garnaal is Zeebrugge de eerste nationale aanvoerhaven, zodat de garnaal uit Zeebrugge naar alle streken van België moet vervoerd worden. Het zal voorvallen dat de garnaal afgegeven aan de bestelauto van de NMBS reeds bedorven zal zijn bij aankomst te Brugge, daar meestal bij warm weder de ganse dag deze auto op de baan is en niet afgekoeld naar Zeebrugge gestuurd zal worden.

Wij kunnen niets anders doen dan dit een grove fout en tekortkoming noemen van het bestuur van de NMBS die zonder voorafgaandelijk met de betrokken maatschappij contact opgenomen te hebben deze beslissing onherroepelijk genomen heeft. Waarom wordt deze trein dan niet afgeschafte te Oostende, vragen de Zeebrugge vishandelaars af, daar ook daar de verzendingen de vrijdag en zaterdag nog miniemer zijn dan te Zeebrugge? Worden er reeds in zulke zaken twee maten en twee gewichten toegepast bij de NMBS.

Wij hopen dat onze parlementairen, waarvan velen zich interesseren aan de visserij, onmiddellijk zullen dit punt naar voor brengen in de Kamer en de Senaat om een dringende beslissing te eisen van de betrokken minister, de goede naam van Zeebrugge vis - Kwaliteitsvis ten bate. — Z.

DE WEEK VAN DE STEURS

In de voorbije week werden in de Oostendse vismijn twee steurs aangevoerd. Deze vissen worden zoals men weet zeer zelden gevangen zodat het zeker nog minder voorkomt dat er twee in één week worden aangevoerd. Er was echter wel een « zeker » verschil tussen beide exemplaren.

De eerste, die dinsdag werd aangebracht door de Z.530, bracht 600 F op nadat hij verkocht was geworden aan 100 F per kg aan de firma Verleye.

Na te zes kg van dinsdag werd woensdag dan een prachtige exemplaar op de markt gebracht door de O.18 van de rederij Coghe, schipper Kamiel Coghe, zoon van de rederes.

Dit dier woog 110 kg en werd aan 91 F per kg verkocht, weer aan de firma Verleye. De vis bracht dus 10.010 F op. Voeg daarbij een taks van 9 t.h. en een verlies van 20 t.h. ongeveer aan afval en de verkoopprijs is ongeveer gekend. Iets voor de lekkerbekken met een rijk gespekte beurs.

PAKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

Uurtabel voor de week van 11 juni tot 17 juni 1961.

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 10 u. en te 15 u.

Afvaarten uit Dover : alle dagen te 12 u. en te 17.15 u.

Op 11, 12, en 17 juni bijkomende afvaart te 11.35 u.

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 1 u. en te 13.45 u.

Afvaarten uit Dover : alle dagen te 12 u. en te 23.59 u.

MET DE SCHRIK

ER VAN AF GEKOMEN

De Z.557 onder bevel van schipper Albert Everaert was aan het vissen op ongeveer 60 mijl van Zeebrugge en bij het slepen deed er zich al opeens een geweldige ontploffing voor waarbij een torenhoge waterzuil in de lucht ging. De schipper was op het voordek en vloog in allerlei naar het stuurhuis en legde onmiddellijk het schroef af. Naar alle waarschijnlijkheid is er een zeemijn ontploft in het net. Het vaartuig sloeg heen en weer bij de ontploffing doch er vielen geen slachtoffers. Een geluk mag het genoemd worden dat de visvangst bedreven werd in diep water, waardoor er een zekere weerstand was.

Bij het voorzichtig inhalen van de kor stelde men vast dat deze gans verloren was, alsmede 3 gewone soezen met ketting, 1 stel bollen van 20 voet, de helft van de kuiltouw, het ijzer van de voorplank was eveneens verwrongen.

Bij aankomst in de thuishaven legden de bemanning een verklaring af op het waterschoutsambt. Nogmaals is het gebleken dat het visje somtijds duur betaald wordt door onze moedige vissers. — Z.

OPBRENGSTEN TE GRIMSBY

Hieronder geven wij de opbrengsten weer welke door onze vissersvaartuigen gemaakt werden in de vissershaven van Grimsby gedurende de periode van 27 mei tot en met 2 juni 1961.

(1) Datum — (2) Vaartuig — (3) Aantal kisten — (4) Opbrengst in Engelse ponden — (5) Opbrengsten in Belgische frank.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31-5	O.329	166	859	120.260
31-5	O.174	144	793	111.020
1-6	O.277	121	670	93.800
1-6	O.220	257	1342	187.880
2-6	O.342	94	487	68.180
2-6	O.247	169	847	118.580

DE DUITSE VERWERKINGSINDUSTRIE VERWACHT EEN STIJGING VAN DE HARINGAANVOER

De verwerkingsindustrie van de Duitse visserijbedrijvigheid heeft onlangs haar programma voor 1961 gepubliceerd voor wat betreft de haring. Gedurende het jaar 1961 dienen volgens dit programma 200.000 à 220.000 ton haring verwerkt te worden. De Duitsers zijn echter niet zo optimistisch voor wat het verwezenlijken van deze krachttoer betreft. Inderdaad, ook zij geven zich rekenschap van de steeds maar aanhoudende daling van de haringaanvoeren gedurende de laatste jaren. Zij verwachten echter van de vissers een rationele produktie die zal beantwoorden aan de eisen van hun bedrijf.

De verwerkingsindustrie zal de voorkeur geven aan de eigen nationale produktie. Niettegenstaande dit zal zij toch ca 12.000 ton gezouten haring van de klasse S moeten invoeren om redenen van de kwaliteit van de eigen aanvoer. Een totaal van 80.000 ton van de klassen A en B zullen aangevoerd worden door de diepzeetrawlers en de middenslagvissers, terwijl ook de aanvoeren van de kustvissers met open armen zullen ontvangen worden. Ook de aanvoer van de loggers dient verwacht, terwijl ook uit Nederland wel wat zal ingevoerd worden. De industrie zal hiernaast ook 85.000 ton haring van de klasse S invoeren uit Zweden en Denemarken en 25.000 winterharing uit Noorwegen. Er zal tevens IJslandse haring ingevoerd worden.

Tijdens een perskonferentie te Hamburg drong de « Bundesverband der Deutschen Fischindustrie » aan op een dringende verbetering van de Duitse haringaanvoer. De Duitse industrievereniging achtte een verbetering van

zowel de kwaliteit als de kwantiteit slechts mogelijk als er nieuwe types vissersvaartuigen zullen in de vaart gebracht worden terwijl er eveneens zal overgeschakeld worden op nieuwe visserijmethodes. Het jaar 1960 is eerder gunstig geweest voor de haringvisserij in de Noordzee. Dit kan echter niet gezegd worden van deze visserij door de diepzeetrawlers. Hier werd een achteruitgang genoteerd welke in de eerste plaats toegeschreven wordt aan het gebruik van hangende sleepnetten.

Anderzijds werd ook vastgesteld dat de fabriekschepen welke opereren op de Noordzee niet renderend hebben gewerkt om reden van hun eigen, veel te grote tonnage. Op het ogenblik dat deze fabriekschepen zich moesten tevreden stellen met zeer ontoegankelijkde vangsten op de oNoordzee, werden er langsheen de Zweedse kusten rekordvangsten gemaakt. De resultaten van de Nederlandse loggers waren ook bevredigend.

Daardoor heeft de Duitse verwerkingsindustrie zich verplicht gezien opnieuw haar heil te zoeken in de invoer. Het is met een grote ongerustheid dat zij heeft vastgesteld dat haar eigen vaartuigen niet in staat waren de vereiste hoeveelheden grondstof aan te voeren welke nodig zijn voor de instandhouding van het bedrijf. In verband hiermede prijst de verwerkingsindustrie levendig het in de vaart brengen van speciaal voor de haringvisserij ontworpen vaartuigen, uitgerust met pelagische netten aan. De kustvissers vangen inderdaad grote hoeveelheden haring onder de kust op plaatsen die niet bereikbaar zijn voor de andere en grotere haringvaarders. — B.

Senator Lahaye en de Visserij

Bij een vorige gelegenheid publiceerden wij reeds de vragen welke in datum van 9 mei door Senator Lahaye gesteld werden aan dhr Minister van Landbouw. Thans verscheen in het Staatsblad (Vragen en Antwoorden) het antwoord op deze drie vragen welke wij thans ook mededelen aan onze lezers:

Mijnrechten voor vreemde vis ?

VRAAG NR 1 :

De Belgische vis en de vis door vreemde treilers aangevoerd, worden bij hun verkoop in de mijn met marktgeld bezegeld. Dit is niet het geval voor de vreemde vis, die in consignatie ingevoerd wordt. Natuurlijk heeft dit onverwachte prijschommelingen tot gevolg en blijft de Belgische vis onverkocht. Moest de vreemde in consignatie ingevoerde vis ook aan marktrechten onderworpen worden, dan zou dat heel zeker een prijsregelende invloed hebben onze reders ten bate en de stads- en staatskas ten spijze.

Ook dient er ten eerste over gewaakt, dat door de stelselmatige uitbreiding der vrijhandelszone de controle even scherp blijft opdat de vis bestemd voor de industrie niet bij de verse vis der binnenlandse handel zou terecht komen.

Mag ik u vragen welke uw standpunten zijn ten overstaan van deze twee kwesties en welke maatregelen u zult nemen in deze zin.

ANTWOORD :

De mijnrechten worden geheven door de gemeentebesturen die de mijnen exploiteren. Ik meen te weten, dat de visserijmiddens deze overheden hebben gecontacteerd in verband met het probleem dat u interesseert. Het ligt echter niet in mijn bevoegdheid op dit gebied tussen te komen.

De controle over de bestemming van de door de industrie ingevoerde vis wordt steeds zorgvuldig gedaan.

Nochtans zal het onderscheid tussen de vis ingevoerd voor vers verbruik en deze bestemd voor de industrie verdwijnen naargelang de internationale handel wordt vrijgemaakt.

De houding van de Belgische Regering inzake de territoriale wateren

VRAAG NR 2 :

Niet alleen IJsland breidde zijn territoriale wateren uit, maar sedert de mislukte tweede Internationale Konventie over Zeerecht in 1960, volgden ook andere landen het voorbeeld van IJsland :

1) Ierland breidde zijn territoriale wateren uit. De rijke haringgronden gingen voor onze vissers verloren.

2) Akkoord tussen Noorwegen en Groot-Brittannië. Noorwegen zal op 1 april 1961, zijn territoriale wateren tot 6 mijl uitgebreid hebben en op 1 september 1961, worden deze wateren uitgebreid tot 12 mijl. Engeland heeft echter een akkoord te mogen vissen voor 10 jaar tussen de 6 en de 12 mijl. België staat nogmaals hierbuiten.

3) Een gelijkaardig akkoord Engeland - IJsland kwam tot stand.

4) Een akkoord Noorwegen-Duitsland, in de zin van dit als Noorwegen-Groot-Brittannië, dreigt tot stand te komen. Duitsland zal dus mogen vissen in Noorse wateren, op voorwaarde natuurlijk ook vis af te nemen van Noorwegen. Komt dit Duits-Noors akkoord tot stand dat betekent dit voor de Belgische visserij de dood, want wij stellen onmiddellijk de vraag: waar zal de overbezadigde markt der Duitse visserij in de E.E.G.-landen naartoe gaan? Gezien het bestaande Internationaal recht de uitbreiding der territoriale wateren niet aanvaardt, meen ik dat de E.E.G.-landen, zich in blok hiertegen dienen te verzetten. Voorzichtigheidshalve dient echter onmiddellijk naar nieuwe visgronden voor België gezocht te worden. Hier kan het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek 't Privaat initiatief ten eerste helpen en voorlichten.

Mag ik u vragen, welke uw houding zal zijn tegenover het onrechtmatig uitbreiden der visserijgrenzen van IJsland en Noorwegen en welke perspectieven u zult openen naar nieuwe visserijgronden.

ANTWOORD :

Het vraagstuk der territoriale wateren en der voorbehouden visserijzone behoort tot de internationale diplomatie en vertoont een uiterst delikaat karakter.

Ik heb mij dan ook reeds terzake tot mijn kollega van Buitenlandse Zaken gewend en aan het geacht lid zal nadien reestreeks worden geantwoord.

Wat betreft het probleem van de opzoeking van nieuwe visgronden, dit houdt de volle aandacht gaande van de bevoegde diensten en inzonderheid van de «Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek in de Zeevisserij». In deze kommissie zetelen afgevaardigden van de beroepsorganisaties.

Voor meer visverbruik

VRAAG NR 3 :

Het is ons allen genoeg bekend dat het Belgisch volk geen visetend volk is. De reden hiervan is waarschijnlijk tweërlei :

1) Onze bevolking is niet voldoende op de hoogte van de bereiding van de vis tot fijne gerechten.

2) Veel vishandelaars, vooral in het binnenland, zijn niet op de hoogte van de behandeling van verse vis.

Niet alleen sociaal-ekonomische redenen moeten er ons toe aanzetten het visverbruik te doen toenemen en te propaganderen, maar vooral ook gezondheidsredenen liggen aan de basis, want de vis is, en zal het ook wel blijven, wellicht nog een van de zeer weinige voedingsstoffen die een zeer natuurlijke groei kennen en die niet door het kunstmatig ingrijpen van de mens scheikundig bevorderd worden. Het is dus een natuurlijke en onuitputtelijke bron van vitamines. Meent u niet dat het zeer nuttig ware de bereiding en de kennis van de verschillende vissoorten te propaganderen :

1) In de talrijke huishoudkundige scholen, zowel dag- als avondscholen ;

2) In de hoteliersscholen ;

3) Op de talrijke jaarbeurzen over het ganse land gehouden ;

4) Door voorlichtingskursussen in te richten voor de vishandelaars?

Reeds heb ik op de tribune van het parlement de aandacht hierop gevestigd tijdens de bespreking van de begroting van Landbouw.

Mag ik u dan ook vragen mij te willen inlichten welke maatregelen u meent te nemen om het visverbruik te doen toenemen.

ANTWOORD :

Door de Propagandavereniging voor Visverbruik wordt sedert jaren geijverd om, door aangepaste reclamemiddelen, het visverbruik aan te moedigen en op te drijven.

Zo worden onder meer menigvuldige voordrachten en kooklessen gegeven door de lesgeefster der vereniging, terwijl anderzijds medewerking verleend wordt aan het inrichten van lessen over visbereiding, welke in het kader van de activiteit van boerinnenbonden en vrouwenkringen regelmatig over gans het land gehouden worden.

De medewerking van de Propagandavereniging bestaat daarenboven uit de toezending van een kosteloos vispakket en de verkoop van het receptenboekje.

Verder is de vereniging ook nog betrokken in het inrichten van gastronomische prijskampen, waar vooral aan de bereiding van vischotels bijzondere aandacht besteed wordt.

Door de uitgave van propagandafolders, maandkalenders, receptenboekjes en didaktische tabellen worden ernstige pogingen gedaan om het visverbruik te stimuleren.

GEBRUIK VAN NAVIGATOREN DECCA- IN DE BELGISCHE VISSERIJ

Het is een vaststaand en merkwaardig feit dat het aantal Decca's aan boord van de Belgische vissersvaartuigen steeds toeneemt. Volgens nauwkeurige gegevens mag heden het aantal op 130 apparaten worden geraamd.

Vroeger werd ons vanwege de International Electronic Service (I.N.E.S.) de belofte gedaan een degressief tarief toe te passen naargelang het aantal apparaten geplaatst aan boord van de Belgische vissersvloot. De Rederscentrale heeft het ogenblik dan ook opportun gevonden om de herziening van het huidige toegepaste tarief aan bedoelde instelling aan te vragen.

Wij hopen ten stelligste verder nieuws te verstrekken in verband met deze herziening.

Aldus zouden sommige financiële lasten voor onze Belgische reders wat kunnen gedrukt worden; verschijnsel, welke altijd goed van komt onder de huidige omstandigheden van exploitatie.

VREEMDE VISSERS OP GRIEKSE DIEPZEETREILER

De « Koutouriaris », de Griekse diepvriestreyler met een bruto-tonnage van 525 ton en een lengte van 56 meter zal bemand worden met vissers van de Kanarische eilanden. Het vaartuig bedrijft thans de visserij op de visserijgronden van Mauretanië. Het was te Las Palmas dat het vaartuig overging tot de aanmonstering van verschillende vissers van voormelde nationaliteit. Het schijnt dat ook in Griekenland het vraagstuk van het bemanningstekort zich steeds toespitst. — B.

Uitvoer van Noorse mosselen

Door het wetenschappelijk opzoekingsstation te Bergen (Noorwegen) werden opzoekingen gedaan langsheen de Noorse kust naar de mogelijkheden van mosselkwekerijen. Het schijnt inderdaad dat deze kusten rijk zijn aan schaaldieren en dat deze wateren nog niet geëxploreerd werden. In Noorwegen kan dit echter verklaard worden door het feit dat de Noren weinig schaaldieren verbruiken en dus geen belang stellen in deze tak van visserij. Men weet nochtans met zekerheid dat er langsheen de Noorse kusten gronden bestaan die uitermate rijk zijn aan mosselen. Deze mosselen zouden door de Noorse visserij uitgevoerd worden naar de buurstaten. — B.

De O. 216 "Henri-Jeanine" deed proefreis

Men moet waarlijk de moed hebben om in huidige, weinig bemoeigende toestanden waarin onze vissersrij zich thans bevindt, over te gaan tot de bouw van een treiler. De toestand is voor de IJslanvisserij ver van schitterend te noemen en de toekomstmogelijkheden, zijn weinig hoopgevend. Onze vissersvloot, die vroeger toch kon wedijveren met om het even welke vissersnatie is thans dermate verouderd, dat er grondige wijzigingen en steun van hogerhand nodig zullen zijn om een gunstige kentering teweeg te brengen.

Ondanks alles echter, is reder Lambregt Henri toch overgegaan tot de bouw van een nieuwe treiler. Dit initiatief dient in de eerste plaats warm toegejuicht. Tevens dient de scheepsbouwwerf «Béliard & Crighton» die instond voor de constructie van het vaartuig van hartelijk geluk gewenst voor de zeer snelle afwerking. De reder wist ons inderdaad te vertellen dat zijn vaartuig één volle maand vroeger in de vaart kon gaan dan kontraktueel was vastgelegd. Het vaartuig moest inderdaad pas op 1 juli geleverd worden. Ook de andere firmas die instonden voor de levering of inbouw van onderdelen, dienen hierbij geloofd.

Thans worden nog enkele kleine karweitjes uitgevoerd aan boord maar de reder wist ons te verzekeren dat de O.216 «Henri-Jeanine» donderdag, 8 juni zijn eerste reis zou ondernemen naar de IJslanlandse wateren.

Het vaartuig beantwoordt in alle opzichten, zowel voor wat de bouw betreft als de uitrusting, aan de vereisten van de moderne diepzeevissersrij.

ENKELE

TECHNISCHE GEGEVENS

De nieuwe aanwinst van de Oostendse vissersvloot meet over alles een lengte van 41,40 m. De waterlijn heeft een lengte van 36 m. De breedte bedraagt 7,90 m. Het vaartuig is uitgerust met een Deutz motor, geleverd door de firma Valcke Frères, van 750 pk, welke aan het vaartuig toelaat een snelheid van 12,5 knopen te ontwikkelen. Een hulpmotor werd eveneens ingebouwd. Het is ook een Deutzmotor van 70 pk. Een

Renkkeer koppeling met 2 snelheden droeg de voorkeur van de reder weg. Het vaartuig, dat uitsluitend voor de IJslanvisserij werd gebouwd, heeft een capaciteit van zowat 1800 bennen vis. De centrale verwarming kan in geval van nood overgeschakeld worden van de ketel op de motor. De elektriciteitsleiding wordt bij stilvallen van de motor automatisch overgeschakeld op een noodbaterij.

De tanks aan boord van de eenheid hebben volgende inhoud :

- brandstof : 106 ton.
- olie : 9 ton.

— water : 11 ton.

De ballast heeft een gewicht van ongeveer 9 ton.

DE PROEFREIS

Het was dan vorige week zaterdag dat de proefreis gemaakt werd. Laten wij onmiddellijk zeggen dat deze proefreis in alle opzichten beantwoordt heeft aan de verwachtingen. Onder de talrijke personaliteiten die deze reis meemaakten waren o.m. tegenwoordig: dhr Volksvertegenwoordiger Dries Claeys, dhr Muyltermans, Ingenieur-Directeur van het Zeewezen, vertegenwoordigers van de firmas «Béliard & Crighton» en «Valcke Frères», een afgevaardigde van Veritas. De grote afwezige was hier dhr Minister van Verkeerswezen, dhr Bertrand die de uitnodiging van Volksvertegenwoordiger Dries Claeys aanvaard had, maar achteraf in laatste instantie hiervan moest afzien wegens dringende bezigheden.

Wij zegden dus dat deze proefreis zeer goed geslaagd is. Reder Henri Lambregt en de voltallige bemanning onder het bevel van schipper Pots wisten dat te beamen. Er werd een eerste maal zee gekozen om de technische proeven te doen, die volledig aan de vereisten voldeden. Deze proeven duurden van 5 u. in de morgen tot 9 uur.

Om 10 uur werd dan opnieuw een proefvaart ondernomen om de snelheid van het vaartuig te testen alsmede het vistuig. De reder wist ons mede te delen, dat in een tijdspanne van ongeveer 1 uur 350 kg vis werd gevangen. De snelheidsproeven werden op de Scheldemonding ondernomen, nadat de genodigden te Breskens aan de wal werden gezet.

Tijdens deze proeven was de O.216 volgeladen zoals zij naar zee zal vertrekken. Er waren eveneens 40 ton ijs aan boord.

Al met al een, volledig slagen van deze proefreis, zodat de reders gerust de onmetelijke zee kunnen kiezen.

De rederij Lambregt werd gesticht in 1910, dus 51 jaar geleden. Toen waren de zeilschepen nog volop aan de orde van de dag.

De rederij had drie zeilschepen, die in de loop van de tijden allen vervangen werden door motorvaartuigen. Vóór de laatste aanwinst waren er 6 motorvaartuigen zodat de O.216 «Henri-Jeanine» de 7e motortreiler is en tevens het 10e vaartuig van de rederij Lambregt. In een tijdspanne van omzeggens 50 jaar heeft de rederij 10 vissersvaartuigen gebouwd of om de vijf jaar een nieuwe eenheid. Dit is zeker een prestatie die kan tellen.

Aan reder en bemanning zeggen wij dan ook oprecht en gemeend «jongens, veel geluk en behouden vaart». — B.

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

wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

HAND IN HAND

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

Tiendelig meetstelsel voor de vismaten in Groot-Brittannië

Het schijnt dat de Britten in de laatste jaren heel wat van hun zo gekende konservatisme hebben verloren. Thans hebben zij het tiendelig meetstelsel aanvaard voor de vismaten. De maten van de vis welke angevoerd en verkocht wordt in de Britse aanvoerhavens zal thans ook in centimeters uitgedrukt worden, zoals dit op het vasteland het geval is. Deze maatregel is in voege getreden sedert 1 april 1961. Het is inderdaad gebleken dat er vaak betwistingen ontstonden voor de handelsmaten welke uitgedrukt werden, enerzijds in duimen, anderzijds in cen-

timeters. De nieuwe minimummaten voor de vis in Groot-Brittannië werden als volgt bepaald :

- kabeljauw : 30 cm
- schelvis : 27 cm
- platvis : 25 cm
- tongen : 24 cm
- wijting : 25 cm enz...

Men hoopt thans in de Britse visserijmiddens dat zodoende een einde zal gesteld worden aan de talrijke betwistingen welke vaak heersten op de Britse aanvoermarkten tussen de Britten en de vreemde vissers. — B.

Steeds minder garnaal

Als de vermindering van de garnaalaanvoer verder gaat in dezelfde vaart als nu dan zal er binnen een paar jaar in het geheel geen garnaal meer gevangen worden.

Ook in de maand mei, waar anders steeds een stijging van de aanvoer kan genoteerd worden moest dit jaar echter weer een aanvoervermindering worden opgetekend. Nu is het wel zo dat we in de voorbije maand zeer veel en uitzonderlijk slecht weer hebben gekend, gekenmerkt door veel wind en buitengewoon lage temperaturen voor de tijd van het jaar.

Waar het hier gaat om de kleinste schepen van onze vloot, welke zeer afhankelijk zijn van het weer, werd een zeer klein aantal uitvaarten genoteerd. Dit laatste werd overigens ook in de hand gewerkt door de gunstige resultaten die door de kustvissers visvangsters geboekt werden en waardoor verschillende schepen die aanvankelijk op garnaal visten ook weer tot de visvangst terugkeerden.

Was 't aantal vangsten dus veel kleiner dan verleden jaar, ze waren op zichzelf wel iets groter en dit zal wel zijn oorzaak vinden in het feit dat alleen de specifieke garnaalvissers die met de boom-

korren vissen er op uit trokken.

De kleinste schepen die gewoonlijk ook het minst binnenbrengen bleven binnen. Vandaar dat de vangst per schip steeg van 31 naar 35 kg.

De vermindering van het aantal vangsten van 529 naar 183 was echter oorzaak dat de garnaalaanvoer verminderde van 16 811 kg in mei 1960 tot 6.639 in mei 1961. Een dergelijke vermindering in aanvoer gaat gewoonlijk gepaard met een prijsstijging, dit was ook hier het geval en wel zodanig dat thans reeds 59,72 F moest betaald worden voor een kg garnaal, een prijs die in de maand mei zelden bereikt werd, als zulks dat dan al het geval was. Tegenover vorig jaar dezelfde maand is er hier een stijging van 910 F per kg. De totale opbrengst van de garnaalvisserij verminderde van 854.418 F tot 396.538 F. De opbrengst per schip was echter wel hoger en dit dan door de grotere vangst per schip en de hogere prijs. In plaats van 1615 F werd nu 2.109 F bereikt.

Voor de schepen die op garnaal visten was het dus niet al te slecht, althans de dagen dat ze konden uitvaren. Deze waren echter spijtig genoeg zeer schaars.

oostendse markt en vismijnecho's

Dat de totale aanvoer in de voorbije week merkkelijk groter was dan deze van de voorgaande weken is zeker wel te danken, of te wijten aan de toenemende vangsten die van IJsland worden binnengebracht. Van deze visgrond is de aanvoer deze week inderdaad zeer ruim geweest zodat ronde vis het hoofdbestanddeel van de markt vormde. Waar het beste tijdperk voor de visverkoop blijkbaar voorbij is werd eerst verwacht dat de markt een fatale inzinking zou kennen vooral dat de IJslandse vangsten voornamelijk bestonden uit kabeljauw en gullen. Deze soorten hielden echter een redelijke prijs dit dank zij het ophouden van de prijzen door de diepvriesinstellingen. Zodoende konden deze schepen met hun vangsten toch nog redelijke reizen maken.

Behalve van IJsland wer ook van de Noordzee deze week een redelijk grote aanvoer geboekt. Door de grote aanvoer van andere kabeljauw kreeg deze van deze schepen ook een lagere prijs dan verwacht. Het verschil in prijs tussen IJslandse kabeljauw en andere is de laatste jaren veel kleiner

geworden, dit deels doordat de IJslandse vangsten over het algemeen beter verzorgd worden en ook wel doordat de reizen van de Noordzee nu bijna even lang geworden zijn. Behalve witte kabeljauw brachten de Noordzeeschepen vooral haaien binnen. Hiervoor waren dinsdag de prijzen het best, toen ook de kwaliteit beter was. Hier waren de opbrengsten afwisselend bevredigend en te laag.

De Witte Bankers boekten verder achteruitgang. De vangsten worden steeds kleiner. Ondanks de stijgende tongenprijzen waren er weinig renderende resultaten voor deze schepen. Van de overige visgronden was de aanvoer zeer klein. Toch waren roggen en platvis aan de goedkope kant, zodat werkelijk grote vangsten nodig waren om de kleinere schepen tot bevredigende resultaten te doen komen.

De kustvaartuigen die op vis varen kenden een goede week. Er kon regelmatig worden uitgevaren en de vangsten waren goed. Bovendien werden deze vangsten verkocht aan prijzen die de hoogste van de markt waren, hetgeen begrijpelijk is als men weet dat

deze vis slechts één nacht oud is en soms nog leeft op het ogenblik van verkoop.

De totale aanvoer werd door 44 vaartuigen in de markt gebracht en bestond uit 11.940 bennen vis, 21.000 kg kreeftjes, 3.000 kg makreel en 33.300 kg tong.

9 IJslanders brachten 8.053 bennen vis binnen, hetzij 1500 bennen meer met een schip minder, dan verleden week. De stijging van de gemiddelde vangst is te wijten aan de grote vangsten die maandag gebracht werden en waarbij de 0.85 zelfs 2.500 bennen loste. De kleinere schepen van deze visgrond deden het eveneens goed, zodanig zelfs dat deze schepen zonder uitzondering tot renderende uitslagen kwamen. Kreeftjes kregen goede prijzen. De best verkochte vissoorten waren scheivis, koolvis, leng, rode zeebaars en schaat. Ook hondstong of witjes waren in trek. De hoogste opbrengst was dit keer voor de 0.85 met 824.000 F. De gemiddelde prijs lag maandag voor IJslandse vis even boven de 330 F per 50 kg, dinsdag steeg dit tot rond de 400 F. Woensdag bleven de prijzen gelijk.

Noordzeervis werd voornamelijk dinsdag gebracht toen drie van de vijf schepen kwamen verkopen. Een paar vaartuigen hadden op Noop Haed gevist en brachten dan ook grote partijen haaien binnen. Schotse schol was er eveneens meer dan verleden week. Het is nu wel de tijd van het jaar voor deze soort die dan ook hoge prijzen haalde. Haaien kregen maandag rond de opvangprijs, dinsdag waren ze duurder. De hoogste opbrengst was van deze visgrond voor de 0.333 die na een korte reis een vangst van eerste kwaliteit binnenbracht en 234.000 F besomde.

Van het Kanaal verkochten 2 schepen een eerder kleine vangst. Deze van woensdag werd nogal wat duurder verkocht dan deze van maandag, de opbrengst was dan ook beter op de sluitingsmarkt toen kreeftjes nochtans goedkoper waren. De beste opbrengst was voor de 0.160 die 115.000 F besomde. In totaal 230 bennen vis en 33000 kg kreeft van deze visgrond.

16 Witte Bankers voorzagen de markt van 230 bennen vis en ca 27.000 kg tong. Tongen kenden een stijgende markt van maandag tot woensdag, toen tot even de 60 F werd betaald voor de bloktongen. Een paar renderende opbrengsten met deze van de Z.539 als beste: 125.000 F.

2 Oostschepen die redelijke vangsten aanvoeren en bevredigende resultaten boekten. In totaal 140 bennen vis een 2.000 kg tong. Van de Kreeftenput werd alleen woensvis aangevoerd. De vangsten waren toen goed verzorgd en redelijk omvangrijk, zodat de resultaten wel bevredigend waren. Platvis kreeg woensdag tot 16 F per kg wat de hoogste prijs van de week was.

Van de West was de aanvoers van de week schaars aangezien maar 7 vangsten verkocht werden die 420 bennen vis en 3.200 kg tong opleverden. Roggen waren echter allen woensdag duur. De opbrengst van deze schepen waren vooral op de laatste verkoopdag gunstig.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	3-6-1961	5-6-1961	6-6-1961	7-6-1961	8-6-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	45,80-51,40	47,—51,80	52,—54,10	52,40-56,—	53,—55,40
3/4 tongen — 3/4 sole	40,80-45,—	45,—48,—	52,—53,—	54,—59,40	56,40
Bloktongen — Sole moyenne	43,—45,—	44,60-46,40	49,40-52,70	55,—60,80	57,40
Voor-kleine — Toute petite	40,80-42,60	43,60-45,20	49,—50,10	49,—51,60	45,—
Kleine — Petite	23,80-27,80	27,40-28,60	28,—32,—	27,—32,—	20,—33,—
Tarbot groot — Turbot, gros	40,—	35,—46,—	37,—47,80	43,60-51,50	—
Middel — Moyenne	—	34,60-38,—	32,—34,—	29,60-40,—	43,—
Kleine — Petite	—	20,—27,—	27,—	18,—23,60	—
Griet — Barbue	—	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—	—
Schol — Plie	—	10,—	7,40-13,20	9,80-14,20	—
Grote iek — Grosse	7,50-8,—	10,—11,80	10,—11,—	12,40-13,40	—
Kleine iek — Petite	—	7,60-11,—	12,60-13,20	14,60-16,40	—
Iek 3e slag — 3e sorte	6,—	7,—11,20	10,60-13,20	12,60-14,40	—
Platjes — Toute petite	4,—4,20	4,—6,—	5,—7,—	4,—5,20	—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	—	18,—	12,80	—	—
Middel — Moyen	—	9,—14,60	9,40	—	—
Kleine — Petit	—	3,40-4,40	3,40-7,40	4,20-6,60	—
Heek, grote — Merlu, gros	—	19,—22,—	21,—27,50	—	—
Middel — Moyen	—	7,—12,60	17,—	—	—
Kleine — Petit	—	3,20-4,—	9,60	—	—
Rog — Raie	—	9,—12,60	8,60-15,40	9,20-18,60	6,—15,—
Rode poon — Perlon	—	—	—	12,80-19,—	—
Grauwe poon — Grondin	—	—	4,50-7,20	—	—
Kabeljauw — Cabillaud	6,—8,—	7,80-9,60	8,20-16,—	11,—19,—	—
Gullen — Petit cabillaud	—	4,40-6,80	7,—11,—	6,—12,—	11,—
Hozemondhamme — Baudroie	—	23,60-30,60	—	32,60	—
Wijting — Merlan	—	5,40-6,20	4,—6,60	3,—8,80	3,—
Schar — Limande	—	8,40-11,60	8,60-15,50	—	—
Steenschol — Sole limande	—	3,—5,40	3,30-7,10	16,—19,60	—
Zeehaai — Aiguillat	—	7,—	6,80	—	—
Hondshaai — Roussette	—	—	5,40	7,—	—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	—	7,—	12,50-20,—	—	—
Makreel — Maquereau	—	—	—	8,40	—
Horsmakreel — Saurel	—	13,—18,—	—	—	—
Rode knorhaan	—	16,—30,30	17,—31,—	—	—
Keilrog — Raie radiée	—	6,—	—	22,—26,—	—
Zeekreeft — Langoustine	—	—	—	19,—26,30	—
Schaat — Flotte	—	6,—	—	20,—	—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	—	6,60-7,—	—	—	—
Lom — Brosme	—	18,—22,60	17,—23,60	—	—
Kongeraal — Congre	—	—	—	9,—	—
Leng — Lingue	—	—	—	—	—
Schartong — Cardine	—	42,—	—	—	—
Volle haring — Hareng	—	3,—	—	—	—
IJle haring — Hareng guai	—	30,—43,—	32,—45,—	—	—
Haringshaai — Latour	—	4,20-8,—	9,—10,40	—	—
Steenholk — Tacaud	—	100,—	—	3,—	—
Heilbot — Flétan	—	—	—	40,—	—
Koolvis — Colin	—	10,—11,80	—	10,60	—
Steur — Esturgeon	—	—	8,—	91,—	—
Zeeewolf — Loup de Mer	—	28,—	—	11,—	—
Pollak — Lieu jaune	—	4,—5,—	—	—	—
Zonnevis — St Pierre	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—
Hondstong — Plie cynoglosse	—	—	—	26,50	—

ZATERDAG 3 JUNI

Witte Bank

	Tongen			
O.281	15	20	1600	66.500
Z.514	15	10	2400	57.710
O.283	15	10	2500	89.995
O.244	14	40	1600	68.050

MAANDAG 5 JUNI

IJsland

	Kreeften			
O.236	17	450	3200	260.670
O.85	21	2460	—	824.963
O.298	21	1200	—	595.630
O.282	18	430	3000	270.980
Noordzee	—	—	—	—
O.237	17	950	—	224.037

Kanaal

	Kreeften			
Z.425	15	150	1200	91.808
Witte Bank	—	—	—	—
Z.581	15	60	1500	87.940
O.87	15	30	1000	48.530
O.131	15	30	1200	55.320
Z.445	15	10	1600	65.450
Z.549	14	35	2700	113.860
Z.504	17	40	3000	112.680
O.132	9	25	400	29.930
West	—	—	—	—
O.122	7	90	—	35.440

Oost				
Z.530	12	80	800	72.420

DINSDAG 6 JUNI

IJsland				
O.318	17	750	—	303.686
O.292	17	225	3300	214.150
Kreeften				
Noop Head				
Makreel				
O.333	11	650	3000	234.660
Noordzee				
O.278	12	200	—	84.160
Witte Bank				
O.215	17	370	—	178.415
Tongen				
Z.539	14	40	2200	125.560
Oost				
Tongen				
Z.554	13	60	1200	98.940
West				
Z.472	10	70	800	73.300
N.710	10	80	500	61.450

WOENSDAG 7 JUNI

IJsland				
Kreeften				
O.331	19	400	3000	181.790
O.228	18	370	2400	217.855
O.269	19	800	600	336.310
Noordzee				
O.326	12	170	—	86.540
Kanaal				
Kreeften				
O.160	12	80	2100	115.260
Witte Bank				
O.165	13	40	1600	98.950
O.170	14	30	1000	67.100
O.154	14	35	1200	81.110
O.218	14	50	1500	110.920
West				
O.327	6	60	300	45.920
O.77	5	30	—	27.710
O.148	9	60	800	79.080
O.267	5	40	800	59.210
Kreeftenput				
Tongen				
Z.444	14	100	700	100.840
Kreeften				
900				
Z.598	10	75	700	70.560
Tongen				
200				
Z.583	10	100	600	87.540
Tongen				
200				

DONDERDAG 8 JUNI

Tongen				
Z.432	6	50	900	50.770

AANVOER MET 2/3 GEDAALD

Gezien over vijf maanden komt de achteruitgang van de garnaal-aanvoer nog veel sterker uit. In plaats van 53.658 kg zoals vorig jaar na vijf maanden komen we nu slechts aan 17.698 kg. Er werd bijgevolg vorig jaar zoveel aangevoerd in de maand mei alleen als dit jaar in vijf maanden. Ondanks de hogere prijs kwam het aanvoercijfer nog heel wat lager uit dan verleden jaar toen inderdaad niet minder dan 2.581.441 F werd bereikt na vijf maanden tegenover nu 1.065.154 F. Dit is dus nog niet eens de helft. Laten we nu niet denken dat de kustvissers het met zo veel minder opbrengst moeten doen, neen, gelukkig hadden ze wel een andere bron van inkomsten die dan de visvangst was en die tot nu toe veel meer gaf dan de garnaalvisserij. Er gaan bijgevolg steeds minder vaartuigen op garnaal en steeds meer op

vis varen. Het moet zijn dat ze weten waarom.

De gemiddelde prijs per kg belooft tot nu toe reeds 60,18 F hetgeen reeds 60,18 F hetzij een verhoging van iets meer dan 12 F per kg. De vangst per schip daalde van 34 tot 29 kg maar de opbrengst per schip bleef toch nog boven deze van verleden jaar en steeg van 1.633 tot 1.781 F.

Nu we al vijf maanden na elkaar steeds maar minder aanvoeren dan verleden jaar wordt het tijd dat het in de aan gang zijnde maand eindelijk eens wat gaat beteren. Zoniet zullen we weldra de smaak van garnaal verleerd hebben of zullen we verplicht zijn deze per 100 gr te gaan kopen.

VERKOOPCIJFER MEI 1961

Gedurende de maand mei 1961 werd in de stedelijke vismijn van Oostende voor een totaal bedrag van 37.564.417 F verkocht. Natuurlijk komt het overgrote deel van dit cijfer van de visverkoop die 37.026.929 F opbracht. Garnaal gaf een opbrengst van 396.538 F en de deelvis van lossers, rapers en peeders gaf een bedrag van 140.940 F. De visverkoop bracht dus meer op dan verleden jaar en dit komt hoofdzakelijk doordat de tongen er dit jaar eerder waren en de vangsten ook wel groter waren. Bovendien werd de ganse tijd een goede prijs betaald die zelden onder de 30 F per kg daalde, dit dank zij de diepvries en de uitvoer. Het werd dus vooral voor de middenslagvisserij een goede maand. Minder goed en soms slecht was het voor de IJslanders. Voor de komende maand moeten we een daling van dit verkoopcijfer verwachten aangezien talrijke schepen opliggen en dat ook de tongenvangsten bij lange niet meer zo groot zijn.

Na vijf maanden werd in de vismijn reeds voor 170.517.596 F vis, garnaal en kreeft verkocht. Ook de deelvis is in dit bedrag begrepen.

LATOUR AANGEVOERD

Door de Z.425 werd op de maandagmarkt een latour aangevoerd die een gewicht had van 54 kg. De zeer zelden aangebrachte vis werd verkocht aan 42 F per kg en bracht bijgevolg aan de reder 2.268 F op. De koper was dhr Delcroix, een vishandelaar uit Doornik.

WEER MEER VOOR AFGEKEURDE VIS

De vismeelfabrieken hebben opnieuw hun prijs voor de afgekeurde vis verhoogd en dit keer van 25 F per ben tot 37 F per ben. Voor de afval blijft de prijs voorlopig nog op 15 F. In een paar maanden tijd werd dus een goed resultaat bereikt met de heffing van de invoertaks op het vismeel. Onze vismeelfabrieken geraken hun produkt blijkbaar weer kwijt zodat ook onze vissers hiervan profiteren. In een tijdspanne van een paar maanden werd een prijsverhoging mogelijk van 5 tot 37 F per ben.

EENZIJDIGE AANVOER OP MAANDAG

Een vijftiental schepen kwamen maandag hun vangst verkopen in de Oostendse vismijn. Deze vangsten waren ofwel zeer groot of wel bijzonder klein. De grote IJslan-

landers hadden ieder meer dan 2.000 bennen terwijl ook de kleine IJslanders een redelijke vangst konden lossen.

Van de Witte Bank was het minder dan niets en van die visgrond zijn de vangsten opnieuw kleiner geworden in vergelijking met verleden week. Opvallend is echter dat de schepen van Zeebrugge zo veel meer tongen vangen dan de Oostenenaars, zij boeken dan ook de beste uitslagen.

Van de Noordzee was de vangst omvangrijk, ze bestond echter uit soorten die goedkoop werden verkocht, zoals haaien en nog eens andere haaien. Verschillende opbrengsten waren ontoereikend vooral van de Witte Bank.

BETERE UITSLAGEN VOOR DE IJSLANDERS

Van IJsland werd maandag zeer veel kabeljauw aangevoerd. Uit twee vangsten kwamen niet minder dan bij de 3.000 bennen van deze soort. Natuurlijk gingen de prijzen voor kabeljauw en gullen dalen. Ze werden echter door de diepvriesinstellingen opgehouden aan 350 F per ben. De opvangregeling moest bijgevolg niet tussenkomen en de gemiddelde prijs voor IJslandse vis bleef ongeveer op hetzelfde peil als de vorige week. Schelvis was eveneens goedkoper terwijl voor bonen wel een renderende prijs betaald werd. De bonen van de kleine IJslanders waren echter zoals gewoonlijk duurder dan deze van de grote IJslanders. Platvissoorten van deze visgrond zoals hondstong (mieten), steenschol, wilde schol waren redelijk duur en schaars. De opbrengsten waren wel bevredigend van 824.000 F voor de O.85 naar 250.000 F voor de O.236.

GROTE VANGST VAN DE NOORDZEE

De O.237 was maandag het enige schip van de Noordzee. De vangst bevatte ongeveer 900 bennen waarvan een grote partij haaien. Deze haaien waren zeer goedkoop en kregen prijzen die rond de opvangprijzen draaiden. Ook voor de witte kabeljauw werd niet veel betaald zodat de opbrengst tenslotte, in verhouding tot de grootte van de vangst niet veel bijzonders was en slechts 224.037 F bedroeg. Van het Kanaal werd ook maar één vangst binnengebracht. Deze was bovendien niet bijzonder omvangrijk zodat ook de opbrengst niet bijzonder gunstig was en 91.808 F bedroeg.

MINDER GOED VAN DE WITTE BANK

Zeven witte bankers losten afwisselend zeer kleine en redelijk grote vangsten. De grote vangsten waren voornamelijk samengesteld uit kleine sortering welke bijna uitsluitend door de Zeebruggenaaars werden binnengebracht. Het is echter het resultaat wat telt en dit was bij de Zeebruggenaaars veel beter dan bij de Oostendse schepen. De beste uitslag was voor de Z.549 die 113.860 F de laagste opbrengst was voor de O.87 die 48.530 F besomde. Bijvangsten waren er bijna niet te zien en hetgen er was werd goedkoop verkocht. Platvis vond weinig belangstelling.

Van de west werd maar één vangst aangevoerd, dit door de O.122. Dit was toch blijkbaar nog te veel want alle roggan werden

goedkoop verkocht. De opbrengst was dan ook aan de lage kant en beliep slechts 37.830 F. Het komt ons voor dat de maandag in het geheel geen roggan meer nodig zijn, vooral als het weer wat warmer gaat worden.

WEINIG VIS OP DE DINSDAGMARKT

Nog geen tien schepen op de 2e verkoopdag van deze week. Hier van waren er dan nog twee van IJsland en drie van de Noordzee zodat er zeer weinig tongen waren. Roggan waren er bijna niet te zien en kanaalvarianten waren er in het geheel niet. De prijzen voor de verschillende vissoorten waren beter dan maandag, de kwaliteit van deze vis eveneens. Zelfs IJslandse vis, kabeljauw en schelvis waren duurder. Sommige vangsten waren echter te klein zodat niet alle schepen renderende opbrengsten konden maken.

WEER GROTE VANGST VAN NOOP HEAD

Maandag de O.237, dinsdag de O.333 van Noop Head. Haaien kregen als hoogste prijs 320 F, als de laagste prijs 150 F, dit voor de kleinste sortering. Witte kabeljauw was dinsdag ook duurder, alhoewel van een werkelijk hoge prijs geen sprake was. Alleen schotse schol 22 F beliep. Ook kleine gullen werkte een hoge prijs die zelfs tot den vlot en redelijk duur verkocht. De opbrengst voor de O.333 was tenslotte bevredigend, aangezien de korteduur van de reis, 234.000 F.

Van de Noordzee werden twee vangsten gebracht. Een daarvan was klein, 200 bennen. Aan de zomerprijzen die nu betaald worden kan hiermede geen reis gemaakt worden. Ook voor deze witte kabeljauw werd niet bijzonder veel betaald. Daarentegen waren koolvis en zeewolf wel duur. De opbrengsten waren voor de O.278 : 84.160 F en voor de O.215, 178.000 F.

BETER DAN VERWACHT VAN IJSLAND

De twee IJslanders hadden niet zo veel vis mee maar dank zij de betere prijzen die dinsdag betaald werden, konden toch bevredigende uitslagen worden geboekt. Zo noteerde de O.318 toch nog 303.686 F terwijl voor de O.292 een opbrengst van 214.150 H werd geboekt. De best verkochte soorten waren ongetwijfeld grote schelvis, schaat, rode zeebaars en koolvis.

STIJGENDE TONGENPRIJS

Een witte banker met een vangst tong die een stuk boven de 2.000 kg bleef. De aanvoer van tong van de andere visgronden was eveneens gering zodat de prijzen hoger waren dan maandag, vooral de grote soorten. Ook de voor/kleine sortering kende een flinke prijsstijging en wel zodanig dat ook deze soort de dinsdag mer dan 50 F werd betaald. Zodoende kon de Z.539, 125.560 F boeken, de hoogste opbrengst deze week van deze visgrond.

Ook van de Oost werd een redelijke uitslag bereikt door de Z.554. Platvis was iets duurder dan maandag maar zulks bleef toch nog aan de goedkopekant, in aanmerking nemend dat er nog maar zeer weinig zulke vis werd gebracht. De opbrengst was echter wel bevredigend nl. 98.940 F.

Datum Vangsten Kgr. F Min. Max. Gem.

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

3-6	4	12.100	337.275			
5-6	15	366.600	3.000.858			
6-6	9	133.250	1.478.031			
7-6	16	142.350	1.766.695			
Tot.	44	654.300	6.582.864			

VISAANVOER TE OOSTENDE

30-5	11	295	5.128	65,—	68,—	.....
26-5	3	77	20.922	50,—	55,—	.....
29-5	13	401	16.382	53,—	57,—	.....
31-5	7	165	9.741	56,—	61,—	.....

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

5-6	7	178	11.314	54,—	73,—	64,68
6-6	6	135	8.152	56,—	65,—	60,14
7-6	3	74	4.781	63,—	66,—	64,60

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

1-6	10	783	18.636			
2-6	5	364	10.191			
5-6	21	16.925	217.624			
6-6	1	103	3.490			
7-6	22	18.509	282.545			

GARNAALAANVOER ZEEBRUGGE

1-6	16	1.004	47.043	45,—	49,—	.....
3-6	3	128	9.564	71,—	79,—	.....
5-6	18	1.077	48.503	41,—	51,—	.....
6-6	16	1.045	45.624	39,—	48,—	.....
7-6	20	1.642	69.009	37,—	45,—	.....

VISAANVOER ZEEBRUGGE

1-6	8	8.821	94.050			
3-6	14	3.911	69.790			
5-6	6	23.130	329.360			
6-6	14	8.980	175.290			
7-6	28	48.850	725.710			

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	5-6-1961	6-6-1961	7-6-1961
Grote schelvis	16,40-21,80	20,20-25,—	12,80-17,50
Middelmatige schelvis	6,80-10,—	7,20-13,—	6,60-11,40
Kleine schelvis	4,20-6,—	3,—-6,20	5,20-6,60
Kabeljauw	6,80-7,80	7,80-9,40	7,60-11,20
Gullen	3,—-7,20	6,—-7,—	.....
Wijting	.....	.....	9,—
Schaat	13,—-16,—	18,20	9,20-20,—
Zeebaars	4,10-10,—	6,40-11,—	6,80-8,40
Leng	10,60	10,—	7,20-10,60
Schartong	6,—	.....	5,40-9,—
Heilbot	17,—-41,60	23,—-44,—	22,—-44,50
Koolvis	5,60-9,40	6,20-8,60	5,20-9,20
Hondstong	4,—-13,—	4,—-13,—	10,60-11,60
Zee wolf	4,—-5,20	4,60-9,40	6,60-7,50
Platen	.....	.....	.....

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	1-6	2-6	5-6	6-6	7-6
Grote tong — Grosse sole	42-44	47-50	48	39	45
Bloktong — Sole moyenne	41-47	48-50	50	50	50
Fruittong — Sole 3/4	43-50	50-52	49	50	55
Schone kleine tong — Petite sole	38-41	38-41	47	50	50
Kleine tong — Toute petite sole	26-30	25-30	29	25-26	28
Grote tarbot — Turbot gros	.....	.....	50	.....	55
Middelmatig tarbot — Turbot moyen	.....	.....	45	.....	47
Varia — Divers	.....	.....	35	.....	36
Griet — Barbue	21-26	.....	32	.....	36
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	.....	.....	13	.....	12
Middelmatig pladijs — Plie moyenne	14-17	.....	18	.....	16
Kleine pladijs — Petite plie	11-12	.....	10	.....	.....
Deelvis — Portion	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	22	.....	23
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	17	.....	17
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	22	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	14	.....	18
Tilten	.....	.....	10	.....	14
Scherpstaarten	.....	.....	9	.....	12-8
Halve man	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	.....	.....	10	.....	10
Kleine wijting — Petit merlan	.....	.....	5	.....	4
Bot — Flet	2	2	2	.....	2
Schar — Limande	.....	.....	15	.....	15
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	5	.....	6
Zeehond — Chien de mer	.....	.....	5	.....	6
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....
Knorhaai — Grondin	.....	.....	4	.....	6

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

MAANDAG 5 JUNI

Z.551	12	400	120	74.480
Z.733	14	1800	70	73.870
Z.257	11	500	60	74.180
Z.428	16	500	110	78.380
Z.438	1	100	3	4.330
Z.60	5	300	30	24.120

DINSDAG 6 JUNI

Z.407	10	900	70	98.360
Z.30	4	150	25	23.540
Z.785	2	350	10	13.140
Z.409	1	20	5	4.320
Z.438	.....	.....	.....	2.890
Z.63	.....	.....	.....	3.320
Z.809	.....	.....	.....	3.330
Z.450	.....	.....	.....	2.610
Z.52	.....	.....	.....	4.310
Z.56	.....	.....	.....	2.010
Z.524	.....	.....	.....	2.600
Z.501	.....	.....	.....	3.670
Z.53	.....	.....	.....	6.400
Z.47	.....	.....	.....	3.220
Z.555	.....	.....	.....	5.890

WOENSDAG 7 JUNI

Z.435	12	100	100	73.840
Z.481	6	200	30	25.750
Z.550	10	300	100	68.680
Z.523	9	700	50	60.430
Z.449	6	500	50	55.400
Z.93	10	600	60	51.130
Z.458	8	600	140	91.120
Z.149	7	500	40	47.520
Z.453	6	500	60	53.250
Z.467	3	250	15	16.570
Z.515	3	150	20	19.530
Z.454	4	150	20	25.640
Z.538	3	100	15	14.380
Z.508	3	100	20	21.740
Z.479	2	150	15	11.030
Z.409	.....	.....	.....	4.320
Z.553	.....	.....	.....	30.230
Z.524	.....	.....	.....	4.190
Z.809	.....	.....	.....	4.860
Z.501	.....	.....	.....	3.780
Z.53	.....	.....	.....	3.660
Z.555	.....	.....	.....	4.520
Z.450	.....	.....	.....	4.730
Z.47	.....	.....	.....	3.950
Z.63	.....	.....	.....	8.060
Z.447	.....	.....	.....	9.060
Z.438	.....	.....	.....	3.210
Z.52	.....	.....	.....	5.130

DONDERDAG 8 JUNI

Z.499	3	200	15	14.620
Z.512	3	100	15	15.400

ZEEBRUGGE

	5-6	6-6	7-6
49-50	50-53	47-53	.....
47-49	50-53	51-55	.....
46-52	54-56	56-62	.....
44-52	54-56	56-67	.....
45-49	50-53	47-53	.....
43-46	48-49	44-53	.....
37-41	42-44	37-45	.....
20-27	28-32	26-34	.....
24-28	28-32	29-35	.....
.....
7-9	11-14	10-11	.....
6-9	11-14	10-11	.....
9-14	17-19	11-15	.....
5-10	14-15	7-11	.....
20-22	20-22	19-21	.....
10-17	8-16	7-16	.....
18-20	.....	20-22	.....
14-15	18-19	20-21	.....
9-11	14-16	14-15	.....
9-12	13-15	11-15	.....
6-8	9-10	8-10	.....
6-8	8-10	3-6	.....
.....
2-3	.....	.....	.....
6-9	.....	7-10	.....
7-9	7-8	5-7	.....
.....	7-8	5-7	.....
10-11	14-15	15-17	.....
.....	.....	16-18	.....

Z.764	3	150	15	17.430
Z.801	3	120	15	11.930
Z.506	3	150	15	17.690
Z.22	3	150	15	13.960
Z.525	3	400	20	20.780
Z.60	2	150	8	6.640
Z.264	3	300	20	16.230
Z.24	5	450	35	42.890
Z.53	.....	.....	.....	3.070
Z.56	.....	.....	.....	6.370
Z.501	.....	.....	.....	4.650
Z.447	.....	.....	.....	5.280
Z.47	.....	.....	.....	4.040
Z.809	.....	.....	.....	4.600
Z.438	.....	.....	.....	5.000
Z.450	.....	.....	.....	5.210
Z.63	.....	.....	.....	5.650
Z.52	.....	.....	.....	4.860
Z.555	.....	.....	.....	5.820
Z.524	.....	.....	.....	3.560

BRUSSEL

VAN 27 MEI TOT 3 JUNI
 3/4 tongen 85-90 ; kleine tongen 60 ; grote tarbot 120 ; middelmatige tarbot 90 ; kleine tarbot 52 ; kleine griet 52 ; repen gullen 60 ; hozemondhamme 58-70 ; wijting 24-30 ; makreel 24-30 ; rode knorhaan 45 ; repen zeebaars 60-70 ; heilbot 95 ; garnaal 80-98 F.

GENT

VAN 27 MEI TOT 3 JUNI
 3/4 tongen 76 ; voor-kleine tongen 65 ; grote tarbot 96-110 ; middelmatige tarbot 75 ; kleine tarbot 48 ; middelmatige griet 95 ; kleine griet 48 ; grote iek 32-36 ; iek 3e slag 20 ; grote schelvis 68 ; middelmatige schelvis 48 ; rogvlerven 44-60 ; kabeljauw 30-68 ; hozemondhamme 48-60 ; wijting 14-24 ; makreel 18-24 ; repen zeebaars 42-68 ; gepelde haringshaai 36-90 ; heilbot 90 ; koolvis 40 ; garnaal 60-96 F.

VERWACHTINGEN

Zaterdag 10 juni
 Witte Bank en Kreeftenput : O.193 O.153
 Witte Bank : O.175
 Zaterdag 10 of maandag 12 juni : Kreeftenput : Z.412
 Maandag 12 juni :
 IJsland : O.294 O.239
 Witte Bank : Z.542 Z.537
 West : O.156 O.287 Z.510 O.185
 Dinsdag 13 juni :
 IJsland : O.293 O.231
 Witte Bank : O.135
 West : O.249 O.184
 Kanaal : O.151
 Woensdag 14 juni :
 Witte Bank : Z.419 Z.516 Z.546 Z.488
 West : O.187 Z.290 O.122 O.346
 In de loop van de week :
 Noop Head : O.88

VISPROPAGANDA IN HET GENTSE Juni 1961

1) Op een nader te bepalen datum : aanbieding aan het gemeentebestuur van St Amandsberg van de nieuwe maatjes.
 2) 11 en 12 juni : Vlaamse foor in een Gentse stadsschool, met medewerking van de firmas Globus, Proba, Remy. Solo en vishandelaar Baas uit St Amandsberg.
 3) 17 en 18 juni : Vlaamse foor in een Gentse stadsschool. Medewerking van de firmas vermeld in 2) hierboven.
 De toegang tot deze manifestaties is kosteloos.

'Van de NEDERLANDSE Visserijgolf'

OPVALLEND EN HELDER PLEIDOOI VAN «VAART»

Vooruitziend visserijbeleid eist goede havens voor Scheveningen en Katwijk

Als haven zal IJmuiden voor de aanvoer van verse vis in de toekomst belangrijk blijven. Zij mist echter de stuwende kracht van de eigen vissersbevolking, die wel aanwezig is in Scheveningen en Katwijk.

«Wil de overheid een vooruitziend visserijbeleid voeren, dan zal dit mede in belangrijke mate gericht moeten worden op deze beide vissersplaatsen, die bovendien voorlopig nog gelegen zijn op veilige afstand van het industriële Maas- en IJmondgebied. Daaruit vloeit dan voort, dat allereerst met voortvarendheid door de centrale overheid moet worden gestreefd naar verbetering van de Scheveningse buitenhaven, nadat de gemeente 's Gravenhage nu reeds grote sommen ten koste heeft gelegd aan de beide binnenhavens. Vervolgens zal dan de bouw van een haven in Katwijk aan de beurt moeten komen».

Dit pleidooi voor de verbetering van Scheveningens haven en het geven van een eigen haven aan Katwijk is gepubliceerd in het tijdschrift «Vaart», dat onlangs als 'n maandblad voor binnenvaart, kustvaart en visserij is opgericht. Het artikel gaat voort met de opmerking, dat de centrale overheid haar beslissing op deze punten van jaar tot jaar uitstelt. De verbetering van de Scheevningse haven moet wachten tot zij in een urgentieprogramma aan de beurt is en over de Katwijkse haven is men nog vager.

WEINIG HOUDBAAR ARGUMENT

«Veel argumenten worden er bij al dit uitstel c.q. afstel niet gegeven», aldus «Vaart», «maar zover wij kunnen nagaan vormen twee argumenten de achtergrond, namelijk dat door verbetering c.q. aanleg van havens aan de kust investeringen in de IJmuiderhaven minder rendabel zullen zijn en dat drie havens op een kuststrook van 50 km teveel van het goede zou zijn.

Beide argumenten zijn echter slechts weinig houdbaar. Een haven in Katwijk zal de positie van IJmuiden als verse vismarkt slechts weinig aantasten. Het zwaartepunt voor Katwijk zal voorlopig liggen bij de afslag van gezouten haring, al kan de aanvoer van verse vis niet worden verhinderd en zal dit waarschijnlijk dezelfde richting uitgaan als de aanvoer van verse vis te Scheveningen en dus beperkt zijn.

Enige spreiding kan op zichzelf echter geen kwaad. De markten van Grimsby en Hull, de beide grootste vismarkten van Groot-Brittannië, liggen ook dicht bij elkaar en met de markten Bremerhaven, Cuxhaven en Hamburg in West-Duitsland is het precies hetzelfde gesteld.

WAT SPEELT EEN ROL ?

Het is de indruk van «Vaart», dat ook hier departementale verhoudingen een rol spelen. De IJmuider haven en het daar gevestigde Staatsvissershavenbedrijf ressorteren onder het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de visserij onder het Ministerie van Landbouw en Visserij zegt in deze materie dan ook steeds aan de Tweede Kamer toe overleg te plegen met zijn ambtgenoot van Verkeer en Waterstaat, maar de resultaten daarvan zijn tot heden echter nog niet zichtbaar..

In zoverre heeft de koopvaardij het gemakkelijker, want met betrekking tot de havens kan de verantwoordelijke gezagsdrager van de Kroon bij zichzelf te rade gaan. Tenslotte de drie havens op 50 km kustlijn. Men kan zich afvragen of in België de vissershavens Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort dan wel zoveel verder van elkaar liggen en of er daarom dan maar één van de drie zou moeten verdwijnen?

VISSERIJBELEID NO I

Het is duidelijk, dat in deze materie niet het waterstaatkundig aspect, doch het visserijbeleid op de eerste plaats behoort te staan. Binnen een gericht visserijbeleid zal de basis van het bedrijf, namelijk het behoud van de visserijgemeenschappen van reders en vissers, met alle daartoe geëigende middelen in stand moeten worden gehouden.

Een van de middelen om deze gemeenschappen te laten voortbestaan en zichzelf te laten uitbreiden is het aanleggen van goede havens in plaatsen, waar het hart van de bevolking nog steeds naar de visserij trekt en waar men bereid is de financiële risico's, aan dit bedrijf verbonden, te aanvaarden. In die zin zijn niet alleen

Scheveningen en Katwijk met goede havens geholpen doch eveneens IJmuiden en Vlaardingingen.

NAAR DE KUST

De visserijhavens hebben zich in de loop van de eeuwen steeds meer naar de kust verplaatst. Ook de bevolking van zeevissers heeft zich steeds meer tot enkele plaatsen beperkt. Aan de Hollandse kust zijn Scheveningen en Katwijk de enige plaatsen met een grote vissersbevolking geworden.

«De verbetering en aanleg van visserijhavens mag dan ook niet gezien worden als een plaatselijk belang, doch dient te worden ingepast in het algemeen visserijbeleid. Een van de doelstellingen daarvan dient te zijn het behoud van visserijgemeenschappen, die kunnen worden gestimuleerd door goede visserijhavens. Vandaar dat de verbetering van de Scheveningse haven en de aanleg van een Katwijkse haven moeten worden gestimuleerd als een algemeen visserijbelang», zo wordt dit pleidooi van «Vaart» samenvattend besloten.

VISSERIJSNIPPERS

LOODSGELDEN.

Voor vaartuigen, die uitsluitend voor de visvangst of voor de schelpvisserij worden gebruikt, is in Scheveningen geen loodsgeld verschuldigd. Dat zegt de minister van Defensie in zijn memorie van antwoord aan de Eerste Kamer. Wanneer deze schepen echter andere goederen of passagiers aan boord hebben, behoort het loodsgeld wel voldaan te worden. Op aanvraag wordt in die gevallen een loods beschikbaar gesteld.

TENTOONSTELLING.

Ir G.J. Lienesch, directeur der visserijen van het ministerie van Landbouw, noemde de door hem in Leiden geopende tentoonstelling «Vang de Vis» een unieke expositie. Deze expositie heeft dan ook zij het dan op beperkte schaal, een prachtig overzicht van al de vormen van visserij, zoals die in verscheidene delen van de wereld wordt uitgeoefend. De expositie is ingericht in het Rijksmuseum voor Volkenkunde in Leiden.

VLOOTSCHOUW.

De Koninklijke Marine houdt 6 juli

een groots opgezette vlootshow voor de Schevenings kust. Er zullen 36 schepen aan deelnemen. Het wordt een varende revue langs de nieuwe Pier. De schepen varen in drie linies. Het is reeds zeker dat de «Karel Doorman», «Zeven Provinciën» en de jagers «Limburg», «Groningen», «Friesland», «Rotterdam» en «Gelderland» aan de schouw zullen deelnemen. De schouw wordt besloten met een vuurwerk op het strand.

In de IJmuider vishal was onlangs een enorme tarbot te bewonderen. Het exemplaar zat vol kuit en woog 12 kg. «Een vliegende schotel» luidde de treffende benaming voor dit dier.

B. en W. van Den Haag hebben besloten het maken van stalen damwanden langs de noordoost- en zuidoostzijde van de eerste binnenhaven en het verhogen van de weg langs zuidoostzijde van de haven van Scheveningen voor f 1.206.700 te gunnen aan een aannemersbedrijf te Dordrecht. Dit betekent een nieuwe fase in de verbetering van de Scheveningse haven.

Een IJmuidense visweger is door de Haarlemse economische politierechter veroordeeld tot een boete van f 500, subsidiair 35 dagen hechtenis. Hij had onbevoegd 'n groot-handel in vis gedreven. Deze vis betrok hij buiten de afslag om van buitenlandse schepen en amateurvissers.

De afgelopen week zijn er langs de Nederlandse kust zeer veel tonnen gevangen, speciaal slips. De Voledam 25 ving van maandag tot en met vrijdag liefst 2.500 kg tong, de opbrengst was f 5.500.

De verontreiniging van het zee-water bij IJmuiden blijkt zich te beperken tot het gebied binnen de pieren. Het Rijksinstituut voor de Zuivering van Afvalwater is tot de konklusie gekomen, dat het strand ten zuiden van de Zuiderpier en ten noorden van de Noorderpier in IJmuiden maar weinig last heeft van de waterverontreiniging, die binnen de pieren zo'n grote rol speelt.

De konklusie omtrent het water binnen de pieren is : een daartoe bevoegde instantie zou het zee-water afkeuren op de volgende plaatsen : binnen de pieren ten zuiden van het Noordzeekanaal ter weerszijden van kilometerpaal 56 en verder al het water in het havengebied binnen de pieren, zowel aan de kant van de Haringhaven als aan de kant van het Spuikanaal.

Omdat het op het Noordzeekanaal steeds drukker wordt, heeft men aan de IJmuidense havenmeester, dhr C.O.H. Hindriks, een adjunct-havenmeester toegevoegd. Als zodanig is benoemd, dhr G. van der Wildt. Deze was voordien hulp-sluismeester van de Noordzeekanaalsluizen.

MARKT IJMUIDEN

De aanvoer van vis in IJmuiden is de afgelopen periode maar weinig beter geweest dan de periode daarvoor. Tegen 27.923 kisten stonden er nu 32.805. De stijging zat in de haringaanzoer (van 750 tot 2.000). Makreel was er in iets grotere getale. De aanvoer bedroeg namelijk 13.303 kisten, tegen vorige week 9.293. Behoudens een inzinking in het midden bleef makreel vrij constant aan de prijs, die wel veel lager lag dan enkele weken geleden, toen men voor de beste kwaliteiten nog tot f 50 betaalde. Nu moest men het voor het minste zelfs met f 20 stellen, al was dit wel de laagste prijs, die in de week is betaald.

De aanvoer van tong en tarbot was nu 3.753 kisten, 7.000 meer dan vorige week. De prijs bleef constant, maar aan de lage kant. Schol werd in de hoeveelheid van 5.392 kisten aangevoerd. Maar weinig beter dan vorige maal (5.100). De prijs liep in deze periode eerst terug, maar woensdag, toen de aanvoer van vrijwel alle soorten slecht was, gingen de prijzen ineens weer omhoog, zodat schol toen zelfs hoger zat dan aan het begin van de periode.

Donderdag : aanvoer 5.540 kisten, waarvan 584 tong en tarbot, 8 tongschar en schartong, 601 schol, 7

schar, 8 bot, 84 haring, 2.868 makreel, 488 schelvis, 282 wijting, 530 kabeljauw en gul, 3 haai, 4 wolf, 19 poon, 25 koolvis, 29 diversen.

Besommingen : IJM.53 f 10.100 ; IJM.20 f 3.170 ; KW.144 f 5.900 ; KW.99 f 2.790.

Vrijdag : aanvoer 4.590 kisten waarvan 451 tong en tarbot, 1 heilbot, 4 tongschar en schartong, 686 schol, 8 schar, 9 bot, 140 haring, 2.340 makreel, 444 schelvis, 164 wijting, 252 kabeljauw en gul, 5 leng, 3 haai, 25 poon, 25 koolvis, 33 diversen.

Besommingen : KW.49 f 6.720 ; SCH.135 f 3.940 ; VL.142 f 11.00 ; VL.131 f 12.300.

Zaterdag : aanvoer 7.130 kisten, waarvan 1.017 tong en tarbot, 6 heilbot ; 11 tongschar en schartong, 1.368 schol, 13 schar, 262 haring, 2.721 makreel, 917 schelvis, 387 wijting, 325 kabeljauw en gul, 10 leng, 5 haai, 7 wolf, 27 poon, 25 koolvis, 29 diversen.

Besommingen : KW.171 f 6.400 ; KW.139 f 8.130 ; SCH.153 f 5.970 ; SCH.171 f 11.900 ; SCH.196 f 11.850 ; VL.7 f 9.210.

Maandag : aanvoer 9.890 kisten, waarvan 1.178 tong en tarbot, 7 heilbot, 5 griet, 5 tongschar en schartong, 2.173 schol, 15 schar, 704 haring, 3.367 makreel, 526 schelvis, 708 wijting, 983 kabeljauw en gul,

15 leng, 3 haai, 15 wolf, 31 poon, 117 koolvis en 38 diversen.

Besommingen : KW.135 f 4.310 ; SCH.27 f 8.600 ; VL.110 f 8.190.

Dinsdag : aanvoer 3.200 kisten, waarvan 425 schelvis, 160 wijting, 280 gul en schelvis, 140 haring, 950 kleine haring, 1.650 makreel, 170 diversen, 200 schol, 5.000 kilo tong, 470 stuks kabeljauw en 10 tarbot.

Besommingen : KW.81 f 9.020 ; KW.87 f 10.300 ; KW.4 f 3.570 ;

KW.122 f 2.350 ; IJM.26 f 18.000.

Woensdag : aanvoer 1.180 kisten, waarvan 260 tong en tarbot, 1 heilbot, 260 schol, 8 schar, 6 bot, 504 haring, 257 makreel, 274 schelvis, 156 wijting, 61 kabeljauw en gul, 23 diversen.

Besommingen : IJM.53 Dirkje f 3.240 ; SCH.118 f 1.830 ; KW.144 f 9.840 ; KW.121 f 1.730 ; IJM.56 f 6.720 ; KW.119 f 1.180 ; SCH.261 f 5.000.

Brief uit Yerseke

Yerseke, NR 827 3-6-1961

EEN VRESELIJK ONGEVAL

Gisteren, donderdag, deed zich aan boord van de mosselkotter een zelden voorkomend ongeval voor. De kotter BRU23 waarop als schipper vaart de Yersekenaar van Stee was na in De Broek (bij Bergen op Zoom) te hebben gevestigd, op weg naar de Yerseke haven. De vader van de schipper hield het roer en de bemanning maakte de schuit schoon. Op zeker ogenblik stelde men vast dat de schipper niet meer aan boord was. Waar kon hij anders zijn dan overboord, dus in het water?

Direkt werd gekeerd en de terugweg begonnen. Na enige minuten zag men de man in het water liggen. Hemen een touw toewerpen en met vereende krachten aan

boord hijsen was betrekkelijk vlug gedaan. Maar hoe ontstelden die redders toen de geredde meedeelde nog voor hij uit het water was dat beide benen hem waren afgeslagen door de scheepsschroef.

Op volle kracht werd naar de Yerseke haven gedraaid, waar de inmiddels gewaarschuwde geneesheer moest vaststellen dat inderdaad de beide benen van de 27-jarige schipper onder de knie waren afgeslagen. De ongelukkige werd met spoed naar het ziekenhuis «Oostwal» te Goes overgebracht. Naar we vanmorgen vernamen had de getroffene een nogal rustige nacht.

Iedereen hier is bewogen met het lot dat Rinus trof en we voegen bij alles wensen voor het best mogelijke ook de onze.

HOE ZELDZAAM WORDEN DE LESSEN DER HISTORIE TER HARTE GENOMEN

Dit lezen we in de voorrede die Geerten-Gassaert schreef voor het boekje van Mej. Cuyper. «In het land van Guido Gezelle». We moesten hieraan denken bij het lezen van een berichtje uit Brunisse in ons streekblad. Op een vergadering van de mosselkwekersvereniging «Algemeen Belang» werd in verband met de hachelijke positie waarin «de Centrale» schijnt te verkeren de vrees voor een ongebreidelde concurrentie geuit indien «De Centrale» zou verdwijnen.

«Het spookbeeld van de toestand (in de mosselhandel) uit de dertiger jaren herinnert men zich nog maar al te goed». Dat toen de toestand weinig schitterend was is waar maar niet (en zeker niet alleen) te wijten aan het bestaan van vrije handel. Veel meer was de malaise toen een gevolg van de overproductie. Door verschillende redenen is de afzet van toen ongeveer verdubbeld en is overproductie praktisch uitgeschakeld. Was het toen Brunisse dat door die grote concurrentie zich het meest getroffen achtte en het eerst de verschillende instanties afliep om verbeelding te bekomen en die dan ook kwam in de vorm van «de Centrale» dan zou men zeker mogen verwachten dat de Bruinissers (zij zeker) zich van onnodige concurrentie zouden onthouden.

Maar wat is het geval? Veel Bruinisserskwekers zijn deelnemers in «Solidair», een export-kombinatie, die hoewel ze als kweker een goede prijs voor hun mossels krijgen in de handel zeer hard, zo niet het hardste concurreren. Dat die concurrentie voor een groot deel mogelijk wordt gemaakt door hun beschermde kwekers-positie niet erg naar de zin is van de handelaars verwondert niet. Hierbij komt nog dat dit een van de redenen is van het wankel bestaan van «de Centrale».

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

	1-6-1961	2-6-1961	3-6-1961	5-6-1961	6-6-1961	7-6-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	4,10-3,70	4,20-3,90	4,30-3,30	3,90-3,50	3,80-3,60	4,30-4,—
3/4 tongen — 3/4 sole	3,20-3,—	3,60-3,10	3,80-2,70	3,20-3,—	3,10-3,—	4,—3,20
Bloktongen — Sole moyenne	3,20-2,80	3,50-2,90	3,—2,60	3,30-2,90	3,30-2,80	4,—3,40
Voor-kleine — Petite	3,—2,60	3,10-2,50	3,—2,60	3,10-2,70	2,90-2,70	3,40-2,80
Kleine — Toute petite	1,48-1,20	1,44-1,32	1,60-1,30	1,52-1,38	1,50-1,40	1,78-1,24
Tarbot groot — Turbot, gros	3,—2,20	3,—2,10	2,70-2,20	2,70-2,40	2,70-2,20	3,50-3,—
Middel — Moyenne	110,—					
Kleine — Petite				82,—		
Griet — Barbue						
Middel — Moyen						
Kleine — Petit						
Schol — Plie						
Grote iek — Grosse	38,—31,—	42,—41,—	46,—42,—	36,—34,—	31,—27,—	
Kleine iek — Petite	38,—34,—	40,—38,—	40,—33,—	33,—30,—	34,—27,—	65,—43,—
Iek 3e slag — 3e sorte	36,—	45,—36,—	40,—31,—	34,—22,—	44,—19,—	66,—49,—
Platjes — Toute petite	36,—12,—	32,—12,—	31,—13,—	19,—16,—	37,—11,—	60,—8,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	60,—25,—	42,—30,—	27,—	56,—28,—		
Middel — Moyen	62,—40,—	33,—24,—	27,—20,—	46,—17,—	42,—25,—	49,—37,—
Kleine — Petit	40,—17,—	26,—12,—	19,—8,—	63,—10,—	43,—12,—	52,—16,—
Heek, grote — Merlu, gros						
Middel — Moyen						
Kleine — Petit						
Rog — Raie	35,—15,—	26,—15,—	25,—10,—			
Rode poon — Perlon	15,—8,—	13,—12,—	15,—11,—	17,—8,—	15,—8,—	
Grauwe poon — Grondin	56,—30,—	55,—29,—	58,—27,—	38,—28,—	50,—31,—	123,—54,—
Kabeljauw — Cabillaud	42,—23,—	33,—21,—	32,—17,—	33,—20,—	36,—19,—	62,—30,—
Gullen — Petit cabillaud				26,—8,—	17,—8,—	27,—8,—
Hozemondhamme — Baudroie	31,—8,—	22,—8,—	19,—8,—	21,—17,—	17,—5,50	19,—11,—
Wijting — Merlan	20,—12,—	20,—15,—	16,—	122,—	100,—	
Schar — Limande	98,—65,—	102,—86,—	100,—82,—			
Steenschol — Sole limande						
Zeehaai — Aiguillat						
Hondshaai — Roussette	112,—					100,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	20,80-7,80	25,—6,40	10,—2,20	11,20-4,—	20,—5,—	23,—13,40
Makreel — Maquereau						
Horsmakreel — Saurel						
Rode knorhaan						
Keilrog — Raie radiée						
Zeekeeft — Langoustine						
Schaat — Flotte						
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.						
Lom — Brosme						
Kongeraal — Congre		27,—	28,—	29,—26,—	28,—18,—	
Leng — Lingue						
Schartong — Cardine	47,—41,—	45,—27,—	33,—20,—	25,—15,40	35,—13,—	40,—23,—
Volle haring — Hareng						
IJle haring — Hareng guai	27,—	27,—15,—	27,—17,—	26,—		
Haringshaai — Latour						
Steenholk — Tacaud	3,10-2,50	3,20-2,20	3,50-2,—	3,10-2,40	3,30-2,90	3,50-3,40
Heilbot — Flétan				49,—40,—		
Koolvis — Colin						
Steur — Esturgeon						
Zeeewolf — Loup de Mer	35,—		35,—31,—			
Pollak — Lieu jaune	36,—31,—	34,—32,—	38,—32,—	38,—19,—	40,—38,—	
Zonnevis — St Pierre						
Bot						
Mol		6,50	9,—		5,—	
Zalm		10,—8,—			13,—	

BERICHTEN aan ZEEVARENDEN

FRANKRIJK

11-81(T) Haven van Duinkerken. — Baggerwerkzaamheden

Gedurende ongeveer 2 maanden, zal de zandzuiger «PH. WATIER», werkende in de voorhaven en op de rede van Duinkerken, elke dag van 0700 tot 2000, voorrang hebben op de volgende vaartuigen :

- vissersvaartuigen,
 - sleepboten,
 - hulpvaartuigen (baggerboten, vlottende kranen, bebakingsvaartuigen, enz.),
 - plezierboten en redeboden.
- Bijgevolg dienen deze vaartuigen zich te verwijderen van zijn koers. (Med. «Ponts et Chaussées» Duinkerken 24-6-61 — H.33772)

BELGIE

11-82(T) Lombardsijde. — Zeevaartse schietoefeningen. Zie B.a.Z. 1-13-16.

Gedurende de periode van 5 tot een met 17 juni 1961 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sektor.

Deze oefeningen worden gehouden op de werkdagen van 0800 tot 1030 GMT (0900 tot 1130, plaatselijk

ke tijd) en van 1230 GMT (1330, plaatselijke tijd) tot zonsopgang. Zij worden 's zaterdags geschorst om 1130, plaatselijke tijd. De schikkingen van B.a.Z. 1-12-61 zijn van kracht. (Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 26-5-61 — H.33788).

11-83 Belgische Kust — Kleine Rede Oostende — Luchtmeting.

Op 31 mei van 17.00 tot 19.00 en eventueel op 1 en 2 juni, alsook op 11 juni van 15.30 tot 18.00 zullen valschermspringers gedropt worden boven de Kleine Rede tussen de boei «Binnenstroombank» en een punt met positie 51°14'N en 2°51'9E.

Zeevarenden worden verzocht op bovenvermelde data en uren deze zone niet binnen te varen.

(Med. Zeemacht Oostende — 29-5-61 — H.33.801).

11-84 Korrektief nr 2 aan het «Bericht aan Zeevarenden Nr 1-2 H.33.801».

Para 7 C 1 b) Korte golf : tekst en tabel doorhalen en vervangen door : «De BELMAR-berichten zullen worden uitgezonden op de volgende tijden en aangegeven frequenties : (geldig tot 3-9-61).

(iv) Zuid-Europa

1215-1300 (2)	O R U 5	Frans Nederlands	15.335
2115-2300 (3)	O R U 5	Frans Nederlands	11.850

- (1) Alleen 's zaterdags een 's zondags.
- (2) Uitzendingen voor missionarissen en zeelieden.
- (3) Uitzendingen voor Belgen over de wereld en zeelieden. (Min. v. Landsverd. 29-5-61 — H.33800).

11-85(T) Belgische Kust. — Haven Oostende.

Positie : ± 51°14'30"N 2°55'00"E. Een hoop stenen ligt gezonken op ca 70 m van het rood havenvuur tussen de stakeltels. Een minste diepte van 51 dm werd erop gevonden. (Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» — Bijkaartje Oostende). (Med. Loodswezen Oostende 29-5-61. — H.33798).

11-86(T) Belgische Kust. — Haven Blankenberge.

Positie : ca 51°19'00"N 3°06'00"E. Een jacht is gezonken ca 50 m inwaarts van het W-lijk uiteinde van het havenhoofd. (Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»). (Med. Loodswezen Oostende 29-5-61 — H.33798).

NEDERLAND

11-87(T) Steendiep. — Tijdelijke lichtboei en peilschaal.

In positie 51°36'22"N 3°20'30"E is tijdelijk gelegd een groene stompe lichtboei met W-topteken (Afk. : Fl gn.), gemerkt «PPA».

De lichtboei dekt een GIRVS ton met topteken (kubus), gemerkt «Hydrografie Nederland», waaraan een bodempeilschaal is bevestigd. Scheepvaart en visserij worden verzocht deze peilschaal te mijden. Lichtboei, ton en peilschaal zullen zonder nader bericht omstreeks 13 juni 1961 worden gelicht. (Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»). (Ned. B.a.Z. 1836 (T) — H.33725).

11-88 Westerschelde. — Gat van Ossensisse. Scotchlite.

In het Gat van Ossensisse is thans de gehele blinde betonning van scotchlite voorzien. (Zie eBlg. krt. «Schelde»). (Ned. B.a.Z. 1925 — H.33776).

11-89(T) Zeegat van Vlissingen. — Deurloo. Wrak.

Op 51°28'04"N 3°30'20"E aanbrennen een ondiepte van 39 dm «Wk», met aan de S zijde daarvan een groene stompe wrakton. (Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»). (Ned. B.a.Z. 1909 (T) — H.33771).

11-90 Westerschelde. — Everingen. Betonning verlegd. Lichtsectoren, gewijzigd. Diepte.

- 1) Verplaatsen naar :
 - a) 51°22'46"N 3°53'32"E, zwarte spitse ton met kegel nr 15 ;
 - b) 51°22'52"N 3°54'05"E, RW bolton met T MG-E;
 - c) 51°22'51"N 3°53'23"E, rode stompe ton Nr 10;
 - d) 51°23'10"N 3°54'10"E, rode stompe ton met cylinder Nr 34.
- 2) Ligging ca 51°23'.8N 3°53'.9E. In het licht van Baarland, de grens tussen de S-lijke rode en de witte sektor verleggen van 354° naar 347°.
- 3) Ligging ca 51°25'.2N 3°54'.9E. In het licht Hoedekenskerke de grens tussen de S-lijke rode en de witte sektor verleggen van 014° naar 012°.
- 4) De minste diepte in dm bij gem. LLWS bedraagt in de Everingen (E-lijke deel) :

Middenvaarwaters	35.
Spitsetonskant	26.
Stompetskant	18.

 (Zie Belg. krt. «Schelde» en Lichtenlijst 1957 — Nrs. 191 en 194). (Ned. B.a.Z. 1983 — H.33781).

Dringende berichten (D.B.Z.) van kracht op 31-5-61.
Nil.

(i) Bestemming Afrika.

Tijden GMT (1)	Zenders (2)	Taal (3)	Frekwenties (4) Khz
0500-0700	O R U 5	Frans	11.850
	O R U 3	en	17.850
	O R U 4	Nederlands	15.335
1000-1200	O R U 4	Frans	21.510
	O R U 5	Nederlands Kongolees	21.715
1000-1300	O R U 3	Frans of Nederlands	17.860
	O R U 3	Frans	17.860
1330-1600 (1)	O R U 3	Frans	17.860
	O R U 4	Nederlands	21.510
	O R U 5	Kongolees	21.715
1600-1800	O R U 3	Frans Nederlands	17.860
	O R U 4	Frans	15.335
1700-2100	O R U 5	Nederlands	15.435
	O R U 3	Frans Nederlands Engels	17.840
1800-2100	O R U 3	Frans	17.840
	O R U 5	Nederlands Engels	17.840
2315-0100	O R U 3	Frans	09.705
	O R U 5	Nederlands Engels	11.850

(ii) Noord-Amerika

1615-1700 (2)	O R U 4	Frans Nederlands	15.335
2115-2300 (3)	O R U 4	Frans Nederlands	15.335
2315-0100 (3)	O R U 4	Frans Nederlands	11.805

(iii) Zuid-Amerika

1615-1700 (2)	O R U 5	Frans Nederlands	15.435
2115-2300 (3)	O R U 3	Frans Nederlands	15.435

BERICHTEN uit het BUITENLAND

IJSLAND :

STAKING

Vanaf 29 mei hebben in IJsland ongeveer 9.000 arbeiders het werk neergelegd omwille van bepaalde looneisen. Deze staking legde ongeveer de ganse nationale economie lam. Aangezien er geen brandstof ter beschikking was, kwam de visnijverheid eveneens stil te liggen.

De syndikaten, welke een loonsverhoging van 20 t.h. hebben geëist, hebben het aanbod vanwege de werkgevers van een onmiddellijke loonsverhoging van 3 t.h. en een 6 t.h. verhoging binnen de twee jaar van de hand gewezen.

GROENLAND :

10 NIEUWE KOTTERS

EN VAART

De Koninklijke Handelsvereniging uit Groenland heeft 10 nieuwe kotters besteld voor de kabel-

jauwvangst. Deze kotters zouden de vaart kiezen in de eerstkomende zomermaanden en zijn wat groter (ongeveer 10 T.) als de thans in gebruik zijnde.

Teneinde de produktie te rationaliseren stelt men alles in het werk om vissersvaartuigen te bouwen welke minder een seizoen karendeerbaar zijn.

LEON VAN EESSEL

Makeiaar 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

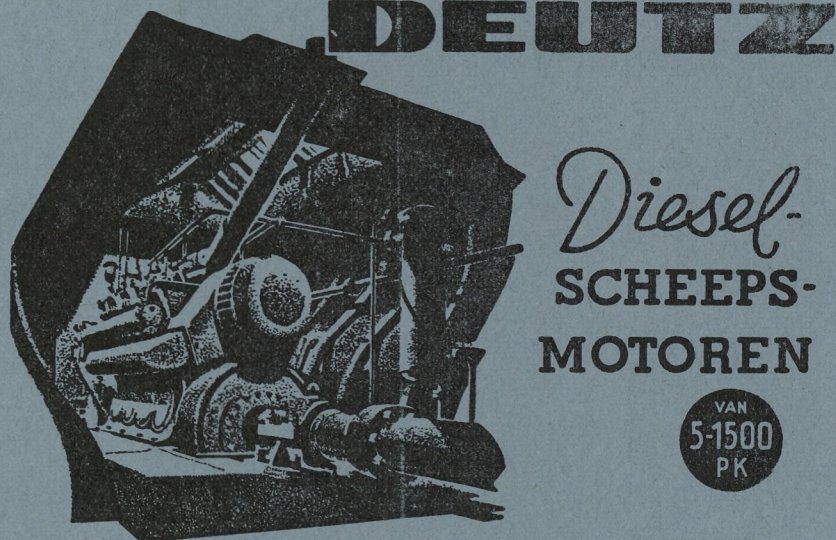
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS. N.V. OSTENDE

33