HET VISSERIJBLAD

30e JAARGANG — nr 3
VRIJDAG 19 JANUARI 1962
PRIJS : 5 FRANK

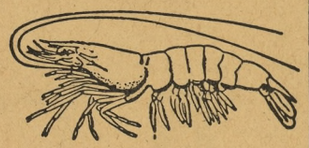


De Z.227 „Golvenzang" is met de volledige bemanning vergaan. Zie nadere bijzonderheden in ons blad. (Op deze foto draagt het vaartuig nog het Oostends immatriculatienummer. (Foto Roger)

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

★ **Over te nemen : ULTRA MOD. VISHANDEL** Nwe wijk, gn konkurr. Gr. frigotoog, alle mod. mat. Winst 4 à 5.000 fr. p.w. 100.000 fr. **ALG. WOONZORG** Kipdorp, 32, Antw. (2683V)



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export **Import**

TELEFOON :
Privé : 540.06
Magazijn : 541 . 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land
2182V

Studie van de notaris Maurice QUAGHEBEUR te Oostende, Leopoldlaan, 10
Op DINSDAG, 23 JANUARI 1962, te 15 uur in het lokaal „Prins Boudewijn" St Sebastiaanstraat, 22, te Oostende.
INSTEL met ½% premie van :

MOTOR-VISSERSVAARTUIG „COR JESU" O.329

gebouwd in hout in 1948

Lengte over alles 30,25 m, breedte 6,76 m, bruto tonnemaat 121,28, netto tonnemaat 40.06. Uitgerust met Ruston Diesel Motor 325/360 PK met hydraulieke omkeerkoppeling en reduktor. Winch Neptune. Bronzen schroef. Hulpmotor Ruston Diesel 12 PK met dynamo, waterpomp, luchtkompressor en kleine winch voor vislossen. Mazouttanks 28.000 l. inhoud.

Verder met volledige uitrusting in goede staat, en gereed om te varen.

Te BEZICHTIGEN in de Vissershaven, rechtover de magazijnen SCAP, op dinsdag, woensdag en donderdag van 10 tot 12 uur.

Alle nadere inlichtingen bij dhr Achiel CHRISTIAEN, Amsterdamstraat, 7, Oostende. Tel. 721.71.
(2682V)

Kursaal OOSTENDE

Night-Club « La Champagne »

FRANZ ANDRE
Zaterdag 20 en zondag 21 januari van 22 uur af.

Zondag 21 januari van 16 tot 19 uur.

EDDIE PAULY
FANTAISIST

HET GROOT DANSORKEST VAN HET KURSAAL VAN OOSTENDE onder leiding van FRANZ ANDRE

met de zangeres VIVIAN COUSIN en JOSE REI MARTINES en zanger-animator ANDRE JEAN

Montrosezaal

20, 21, 27 en 28 januari :

INTERNATIONAAL SALON van de SERIGRAFIE

ingericht door het Kultureel Centrum Oostende

Inkom : Zeedijk

Vrije ingang.

Inlichtingen : Kursaal Oostende Tel. (059) 751.11.

Banketzaal

Vrijdag 26 januari te 20 uur.

KONFERENTIE ingericht door de „Amitiés Françaises"

„LES GRANDS HOMMES MENENT-ILS LE MONDE ?"

door dhr M. Schumann

Plaatsen : 50 fr.

Ingang : Petit-Nice.

Inlichtingen : Sekretariaat „Amitiés Françaises Tel. (059) 772.34.

Koninklijke Schouwburg Oostende

Maandag 29 januari te 20 uur

KONFERENTIE „Exploration du Monde"

„SPLENDEUR ET CREPUSCULE DES MAHARADJAHS"

door V. de Golish

Plaatsen : 50 - 40 - 30 en 20 fr.

Inlichtingen en reservatie : Kon. Schouwburg Oostende Tel. (059) 713.22.
(11032N—2684V—3857W)

SCHADE AAN DERDEN
EIGEN SCHADE AAN ROMP EN MOTOR
BRANDSCHADE
OPSLEPING
TOTAAL VERLIES
EN VOOR BOUWRISICO'S

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAN, 27, OOSTENDE - Tel. 716.89

Reders en Vissers, voor Uw SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

★

Bestuursgebouw Vismijn Zeebrugge Tel. 541.17
Na de uren : Joz. De Roose Tel. 517.40

hand in hand

Reder, is een mensenleven geld waard ?
Koop een

ELLIOT-vlot

NIET de goedkoopste, maar :

DEGELIJKHEID
ZEKERHEID
KWALITEIT
SERVICE

bij Uw Coöperatieve :

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

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Telefoon 729.51

VRIJDAG 19 JANUARI 1962

Het VISSERIJBLAD

REDAKTIE 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, 20 Gld of 275 F

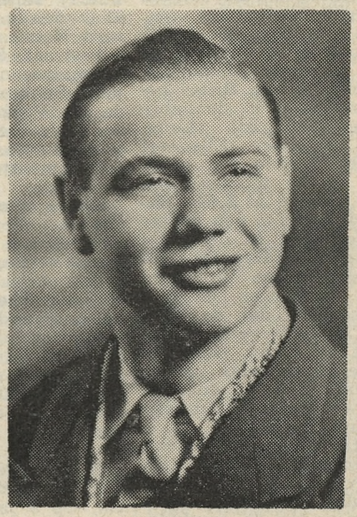
DE Z.227 'GOLVENZANG,' VERGAAN



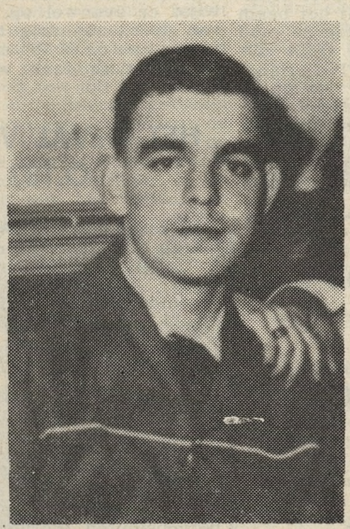
Motorist GERARD HAECK



Stuurman ROLAND THERRY



Schipper FRANS ELLEGEERT

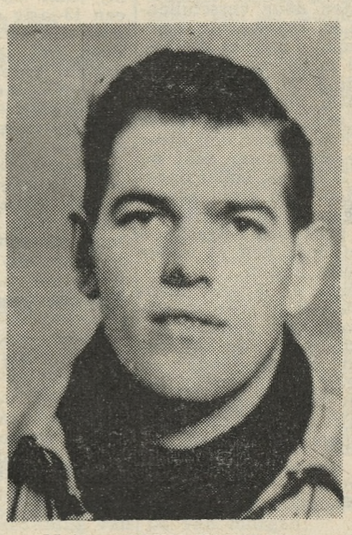


Matroos LUCIEN DUCHEYNE

ALLE OPZOEKINGEN VRUCHTELOOS, HEDEN DONDERDAG STOPGEZET

Pas zijn de traditionele eindejaarswensen voor voorspoed en geluk uitgesproken of daar wordt de Belgische visserijwereld andermaal in grote ongerustheid gedompeld. De Z.227 van reder Jan Gheselle uit Heist is sedert vorige week vrijdag vermist nadat het op 22 december de Oostendse vissershaven had verlaten met bestemming naar de visserijgronden in het Kanaal. Een laatste kontakt werd gelegd tussen de Z.227 en een ander Zeebrugse eenheid, de Z.405 «Kamina» van reder Desmidt Leon in de nacht van donderdag op vrij-

(vervolg bladz. 2)



Matroos LOUIS VANBESIEN

(vervolg van blaz. 1)

dag. De Z.405 was er gans de nacht bijgebleven daar de Z.227 opnieuw een defect had aan de reductie en zijn radio gebroken scheen te zijn.

De Z.227 «Golvenzang» had de Oostendse vissershaven verlaten op 22 december van vorig jaar met bestemming naar het Kanaal, en meer bepaald het St.-Georges Kanaal nabij de Britse zuidkust. Het vaartuig had echter met een defekte keerkoppeling af te rekenen waardoor het gedwongen werd de Britse haven Newlyn aan te doen voor de nodige herstelling. Hiervan werd tevens gebruik gemaakt om de vangst te verkopen, waarop opnieuw uitgevaren werd voor een nieuwe zeereis.

Ondertussen was er echter een hevige storm komen opsteken gepaard gaande met een windsterkte van kracht 11 à 12, hetgeen overeenstemt met orkaan. Toen echter had men nog verscheidene kontakten met de Zeebrugse eenheid. Zo kwam schipper Ellegeert van de Z.227 ondermeer in verbinding met zijn reder, waarbij hij mededeelde dat hij last had met de motor, maar dat hij toch hoopte de Oostendse haven op eigen krachten te kunnen bereiken. Hierop kwam hij nog in kontakt met de Z.405 aan wie hij eveneens kennis gaf van de motorpech. De schipper van deze laatste eenheid meldde toen dat hij in de nabijheid zou blijven om eventuele hulp te bieden. Dit vaartuig had zijn reis nog niet beëindigd en was niet van plan reeds de terugreis aan te vangen, maar zinnens te schuilen in een Britse haven. Gekomen echter in de nabijheid van het lichtschip «Longchips» seinde schipper Ellegeert dat het defekt in orde was gekomen en dat hij de thuisreis zou verder zetten waarop de Z.405 «Kamina» zijn heil zocht in een veilige haven. Dit gebeurde in de nacht van donderdag op vrijdag. De Z.405 liep inderdaad Newline binnen en de Z.227 zou doorzetten, en was het laatste kontakt dat de Z.227 had met de buitenwereld. Sindsdien verkeert de ganse vissersbevolking, en de familieleden van de vermiste opvarenden in angstige spanning, en wordt de hoop op een redding met het uur kleiner.

De ongerustheid maakte zich van de vissersbevolking meester toen de Z.227 «Golvenzang» zich zondag niet in de thuishaven kwam aanmelden om maandag te markten. Toen de spanning een hoogtepunt bereikte, werden door verschillende vliegtuigen en kustwachters pogingen ondernomen om het vermiste vaartuig op te sporen in de omgeving waar de Z.227 het laatst gemeld werd. Alle pogingen bleven tot op heden evenwel vruchteloos en gaat men hoe langer hoe meer het ergste vrezen, temeer daar de zone waar de Z.227 het laatst opgemerkt werd, door een groot aantal vissersvaartuigen bevist wordt, en het bijgevolg praktisch uitgesloten is dat dit niet door een of ander vaartuig zou zijn gezien.

Door de Britse en Franse diensten van de kustwacht werden alle mogelijke opzoekingen gedaan, alsook door de diensten van het waterschoutsambt uit Oostende en Zeebrugge. Geen enkel positief bericht kon evenwel opgevangen worden, en blijft de grote en steeds toenemende spanning bestaan.

Buitenlandse hulp

Aanvankelijk maakte niemand zich ongerust nopens het uitblijven van een bericht over de Z.227, gezien het in de visserij wel eens meer voorvalt dat de radiozender defekt raakt, en men tijdelijk zonder nieuws is. Naarmate de dagen verstreken nam de spanning evenwel toe, en toen men maandag, dus vijf dagen na de laatste kontaktname, steeds zonder nieuws was, maakte zich van de visserijmiddens en betrokken familieleden een steeds groter wordende ongerustheid meester. De familieleden van de opvarenden richtten zich tot de diensten van het waterschoutsambt, maar deze kon slechts de feiten bevestigen.

Door Britse en Franse kustwachters werden uit eigen vrije wil opzoekingen gedaan.

Door beide voormelde diensten werden zelfs vliegtuigen in lijn gebracht. Niets mocht evenwel baten. Onderzoeken werden ingesteld of het vermiste vaartuig niet was gaan schuilen in een kleine haven. Alle opzoekingen kregen evenwel een negatief antwoord.

De bemanning en familieleden

De Zeebrugse eenheid was door volgende vissers bemand : schipper Frans Ellegeert, 28 jaar, Groene Dijk 25 te Bredene ; stuurman Therry Roland, Th. Vanloostraat, 63 Oostende, 27 jaar ; motorist Gerard Haeck, 25 jaar, wonende St. Jansstraat, 54 Stene en tenslotte de matrozen Ducheyne Lucien, 21 jaar, Schipperstraat 58 te Oostende en Vanbesien Louis, 39 jaar, wonende Nieuwstraat, 16, eveneens te Oostende. Alle opvarenden zijn dus nog bitter jong.

Het is gemakkelijk te begrijpen dat er onder de familieleden van de vermiste bemanningsleden een grote verslagenheid heerst.

Vader Therry heeft een weinig bemoedigend voorgevoel en vraagt zich af of hij zijn zoon Roland nog ooit zal terugzien. Via de radio hoorde hij maandagavond zeggen dat de Z.227 vermist was. Zijn schoondochter werd er zelfs onwel van.

Ook mevrouw Vanbesien werd erg gepakt door dit tragisch voorval. Op 5 januari ontving zij nog een brief van haar man, waarbij hij haar en zijn beide kinderen, een 13-jarig dochtertje en een acht jaar oud zoontje, de beste wensen voor 1962 toestuurde. Hij hoopte dat hij spoedig zou thuis zijn om de eindejaarsfeesten in de gezellige huiskring te vieren. Het lot besliste er echter anders over.

Moeder Ducheyne wacht eveneens in angstige spanning de komende berichten af. Wat zal het zijn ? Mag nog op een goede afloop gehoopt worden ?

Enkele gegevens

De Z.227 was een stalen vissersvaartuig dat gebouwd werd in het jaar 1931 te Vlaardingen in Nederland. Het vaartuig was vroeger eigendom van de Oostendse reder Louis Decrop vóór het verkocht werd aan de heer Gheselle Jan uit Heist aan Zee. Het vaartuig had een netto-tonnage van 39.51 T. en een bruto-tonnage van 115.25 T.

De ingebouwde motor was van het merk Anglo-Belge van het bouwjaar 1956 met een vermogen van 300 PK. Buiten de nieuwe motor dus, was het vaartuig 31 jaar oud.

Verder was het vermiste vaartuig uitgerust met de nodige navigatietoestellen zoals ondermeer Radiotelefonie, een richtingzoeker, een ultrasonore dieptemeter en een deccatoestel. — B.

DE Z.227 „GOLVENZANG" reddeloos verloren ?

NASPORINGEN VAN UIT DE LUCHT STOPGEZET

Woensdagnacht te halftwaalf seinde Reuter uit Londen : « De nasporingen van uit de lucht, die sedert twee dagen werden gedaan om de Belgische treiler « Golvenzang » Z.227, welke sedert donderdag jl. vermist is, terug te vinden, zijn woensdag stopgezet ».

« Het schijnt dat alle hoop dient te worden opgegeven », zo verklaarde de R.A.F.

Het sociaal statuut der beheerders van vennootschappen

Het Studiecentrum der Vennootschappen Koloniënstraat 4, Brussel I) laat onder de titel «Le Statut des administrateurs de sociétés anonymes» een nieuw werk verschijnen over het sociaal statuut van de beheerders van naamloze vennootschappen.

Een eerste werk werd reeds gewijd aan de studie van het burgerlijk statuut der beheerders en een derde deel, dat handelt over hun fiscaal statuut, zal weldra verschijnen.

Het nieuwe werk vat de voorschriften samen, die de beheerders van maatschappijen op het gebied van sociaal recht en rechtspraak aanbelangen, o.m. die in verband met het pensioen der zelfstandigen de kinderbijslagen en de samenvoeging van ambten.

De studie wordt aangevuld door een overzicht van de voorwaarden van verkiesbaarheid voor de werkrechtersraden en door een uiteenzetting van de administratieve verplichtingen opgelegd aan vreemde beheerders of commissarissen van vennootschappen in België.

Onderzoeksraad VOOR DE Zeevaart

TWEE ZAKEN BEHANDELD

De onderzoeksraad voor Zeevaart kwam woensdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van de heer Vandercruysen.

Het ambt van openbaar ministerie werd waargenomen door rijkscommissaris Bentein. Bij het begin van de zitting behandelde de raad de aanvaring tussen de O.124 «De Heilige Familie» en het Nederlandse vissersvaartuig KW 144 op 22 augustus 1961 in de Noordzee

Als getuige verscheen schipper Roland Brys, van de O.124, drager van een brevet eerste klas.

Ter zitting bevestigde schipper zijn zeeverslag, waarin o.m. vermeld wordt dat de O.124 de visserij bedreef toen de KW 144 opdaagde. Vanwege de O.124 werden verwittigingsseinen gegeven, doch de KW wijzigde zijn koers niet, ook niet toen de O.124 op amper tien meter van bakboordzijde genaderd was. Er had een aanvaring plaats, die evenwel slechts zeer lichte schade veroorzaakte. Alles wijst er evenwel op, dat de fout van deze aanvaring toe te schrijven is aan de K W144. De raad zal eerlang deze zaak verder afhandelen.

HET GEVAL VAN DE O.183

Rijkscommissaris Bentein sprak hierop zijn rekwisitorium uit betreffende de aanvaring tussen de O.183 «Oscar-Angèle» en een vreemd vaartuig. De feiten hadden plaats op het ogenblik dat de wacht aan boord van de O.183 opgetrokken werd door stuurman Deschacht en motorist Roman, en zulks op 10 mei 1961 ter hoogte van de vuurtoren van Nabtower. De rijkscommissaris stipte o.m. aan dat stuurman Deschacht er zlefs niet aangedacht heeft, de nodige seinen te geven om de aanvaring te voorkomen. Wegens bepaalde beroepsfouten vorderde de heer Bentein ten slotte een schorsing van zeven dagen van stuurman Deschacht in de hoedanigheid van hoofd van de wacht .De raad zal volgende week vonnis vellen.

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

Het vergaan van de O.342 „Normandie"

Schipper OCKET drie maand gevangenis

Vorige week vrijdag werd tenslotte een punt gezet achter de zaak van het vergaan van de O.342 «Normandie» van reder August Lenaers. Zoals het genoegzaam gekend is verging deze Oostendse treiler op de South Middle Hasborough Bank, na er te zijn vastgelopen. Hierbij kwam de twintigjarige matroos Benoni Van Eecke op jammerlijke wijze om het leven

Het was tijdens de namiddagzitting van de Boetstrafrechtbank van Brugge dat schipper Ocket veroordeeld werd tot een gevangenisstraf van 3 maand plus 'n geldboete van 100 fr of één maand vervangende gevangenisstraf. Gezien echter het feit dat de betrokken schipper Ocket op het ogenblik van de uitspraak reeds een voorlopige hechtenis van 2 maanden en 12 dagen achter de rug heeft is zijn vrijlating voor de zeer nabije toekomst.

Het was onder voorzitterschap van rechter de Crombrugge dat om 14.30 uur een aanvang werd genomen met de zitting.Zoals wij in ons vorig nummer gemeld hebben ging het hier in de eerste plaats om het ophelderen van bepaalde punten waarover betwisting gerezen was. Het was de heer waterschout eerste klas Van Poucke die op de kaart de nodige uitleg verstrekte aan de rechtbank. Hier dient echter onmiddellijk aan toegevoegd dat andermaal weinig klaarte in de zaak kon gebracht worden.

Ook de heer Van Langeraet, officier van de gerechterlijke politie diende als getuige op te treden. Tenslotte werd ook aan de betrokken schipper alsmede aan stuurman Hoedemacker om nadere uitleg gevraagd. Beiden bleven echter op hun vroeger ingenomen standpunt zodat in deze zaak weinig vordering gemaakt werd.

Hierop volgde het requisitorium Door deze instantie, welke waargenomen werd door Mr Scholbers, wordt aangehaald dat de feiten bewezen zijn. Het verschil wordt aangehaald tussen de grote zeevaart en de visserij. Hier wordt verklaard dat het hoofdverschil gelegen is in het feit dat bij de grote zeevaart in de meeste gevallen een grote nauwkeurigheid aan de dag gelegd wordt, terwijl de wachtdoende zeeman steeds wordt bijgestaan door een officier. In de visserij is dit niet het geval, en staat de schipper alleen in voor het behoud van het vaartuig, terwijl hij van zijn medematen weinig of geen hulp dient te verwachten .

Hij haalt eveneens het feit aan dat schipper Ocket reeds na 1.15 uur wacht, deze overgaf aan stuurman Hoedemacker, terwijl een normale wachttijd twee uur duurt. Welke was de reden hiervoor ?

Voor de Onderzoeksrechter had schipper Ocket verklaard dat hij de avond voor het afvaren 15 glazen bier had gedronken en tijdens de afvaart zelfs 4/10 van een fles rum. Aan de hand van een bloedproef is tenslotte gebleken dat het alcoholgehalte in het bloed van schipper Ocket 1,5 tot 1,9 per duizend bedroeg, wat strafrechterlijk gezien teveel is.

Het openbaar ministerie vraagt dan ook een voorbeeldige straf voor schipper Ocket, rekening houdend met de grote verantwoordelijkheid welke op zijn schouders rustte.

Hierop kwam de verdediging, welke waargenomen werd door Meester Coulier en Vandamme, aan de beurt.

Meester Coulier wijst er op dat in die zaak de sentimentaliteit 'n grote rol heeft gespeeld. Hij gaat echter zelf voort met z'n verdediging 'n sentimenteel tintje te geven. Hij wijst erop dat matroos Van Eecke die vaderloos was, gedurende meer dan een jaar onderdak had gekregen bij schipper Ocket. Hij verzoekt dan ook dat de rechtbank hiermede rekening zou houden bij de uitspraak. De verdediging geeft evenwel toe dat Ocket dronken was. Hij verzoekt echter de rechtbank zich te beperken tot de gevangenisstraf welke schipper Ocket reeds achter de rug heeft. Hij wijst er op dat er twijfel bestaat terwijl getuige waterschout Van Poucke toegegeven heeft dat er hier geen kwaadwilligheid in het spel betrokken was. De verdediging gaat zelfs verder door te beweren dat stuurman Hoedemacker eveneens verantwoordelijkheid draagt voor het gebeurde. De verdediging stelt de vraag waarom zijn schipper toen hij twijfelde aan stuurman Hoedemacker niet onmiddellijk ten rade is gegaan bij de gevolgde koers. Hij ging echter wel de twee matrozen wekken. Volgens de verdediging was Hoedemacker niet langer meester over zichzelf, maar durfde hij dit niet bekennen. Het is inderdaad zo dat schipper Ocket enkele reizen voordien nog als gewone matroos aangemonsterd werd. Hij is dan achteraf over de rug van stuurman Hoedemacker tot schipper gepromoveerd geworden, wat wel bewijst dat de reder vertrouwen in hem had.

De verdediging verzoekt dan ook dat de rechtbank zou willen rekening houden met verzachtende omstandigheden, en zich beperken tot de reeds uitgezetene gevangenisstraf van Ocket.

Na een korte terugtrekking van de rechtbank wordt schipper Ocket tenslotte veroordeeld tot een gevangenisstraf van drie maand en een geldboete van 2.000 fr of één maand vervangende gevangenisstraf. — B .

Nog de vakantiebijslag voor 1961

Verschillende vissers en reders schijnen nog niet te weten hoe zulks in mekaar zit. Naar de geest van de overeenkomst die in het Paritair Comiteit werd afgesloten is het de reder die de visser in 1960 tewerkstelde die de vergoeding moet uitbetalen voor 1961 en dit op basis van de bij hem gepresteerde dagen en overeenstemmende verlofvergoeding.

Zij die voor 31 december 1961 geen aanspraak deden, kunnen van nu af geen rechten meer doen gelden.

Bijeenkomst van de redersverenigingen van de E.E.G.-landen te Brussel

EUROPECHE IN WORDING

Op 10 en 11 januari laatstleden greep te Brussel een vergadering plaats van de Redersverenigingen van de E.E.G.-landen. De respektievelijke voorzitters en Sekretarissen van de Redersverenigingen uit Duitsland, Nederland, Frankrijk, Italië, en België, namen deel aan deze belangrijke zitting. De Belgische redersmiddens waren vertegenwoordigd daar de HH R. Bauwens voorzitter en R. Menu Sekretaris van de Beroepsvereniging der Rederscentrale. De h Bauwens nam het voorzitterschap waar van de vergadering.

Door de verschillende nationale Sekretarissen was vooraf gaandelijk een lijst opgesteld, omvattende de visserijproblemen, welke als gemeenschappelijk kan worden voorgesteld voor de verschillende redersverenigingen van de E.E.G.-landen sinds het in werking treden van het Verdrag van Rome. Het eerste punt van de dagorde was dan ook de bespreking van desbetreffende lijst, teneinde zo veel mogelijk gemeenschappelijke standpunten te bepalen aangaande deze gemeenschappelijke problemen. De volgende aspekten maakten het voorwerp uit van een belangrijke conferentie. Visserijgrenzen en territoriale wateren, de marktorganisatie, de handelsbelemmeringen onder vorm van contingenten en douanetarieven, de rechtstreekse landingen en de vrijheid van vestiging. De vraagstukken in verband met de rechtstreekse en onrechtstreekse subsidies en met de sociale politiek zullen worden behandeld tijdens de aanstaande zitting welke zal plaats grijpen te Brussel op het einde van de maand maart.

Als tweede punt van de dagorde kwam de officiele oprichting van een Associatie van de Redersverenigingen in de E.E.G.-landen ter sprake. De aanwezigen waren de mening toegedaan dat de behoefte meer en meer wordt aangevoeld, zich in het kader van de zes landen te verenigen, teneinde de onderlinge banden te verstevigen en gezamenlijk overleg te plegen over de in te nemen standpunten, met betrekking tot de Gemeenschappelijke Visserijpolitiek. Deze mogelijkheid bestaat, daar de Europese Commissie voorziet, dat de Bedrijfsmiddens vertegenwoordigd zijn tijdens bepaalde besprekingen of kontrakten, welke plaats grijpen in de schoot van de Europese Economische Gemeenschap te Brussel.

De verschillende Redersverenigingen stelden zich principieel akkoord, deze nieuwe Associatie in vorming te brengen tot dewelke zouden aansluiten, de bestaande redersverenigingen uit Duitsland, Frankrijk Nederland, Italië en België. Het spreekt vanzelf dat in de toekomst tot deze Associatie eveneens zouden kunnen aansluiten, de Redersverenigingen uit Engeland, Ierland, Denemarken en wellicht Noorwegen; alle landen welke hun aansluiting tot de Europese Economische Gemeenschap sterk overwegen.

Deze Associatie van Redersverenigingen zou wellicht de naam dragen van «Europèche». Tot permanente Sekretaris van dit organisme werd de heer R. Menu aangesteld, welke aktueel sekretaris is van de Beroepsvereniging Rederscentrale. Het Voorzitterschap van Europeche zou om het jaar of om de twee jaar worden toevertrouwd aan een Voorzitter van een aangesloten Nationale Redersvereniging.

Voor dit jaar werd de heer Bauwens tot voorzitter verkozen.

Tot de eerste taken van een Permanente Sekretaris behoort het opstellen van een ontwerp van statuten, welke de officiele vorming van Europèche zal mogelijk maken. Deze statuten zouden na een bespreking met de sekretarissen te Parijs op 9 februari aanstaande, het ontwerp uitmaken van een definitieve bekrachtiging door de respektievelijke Voorzitters van de Nationale Redersverenigingen tijdens de aanstaande zitting te Brussel op het einde van de maand maart.

Wij hopen vurig dat in de schoot van deze Associatie van Europese Redersverenigingen :

1) nauwere banden zouden worden vastgelegd tussen de verschillende Nationale Organisaties.
2) kontakten zouden kunnen worden ontwikkeld tussen de Officiële Organen van de E.E.G. te Brussel enerzijds en de Redersverenigingen van de verschillende Ledenstaten anderzijds.
3) dat door de studie van de visserijproblemen, welke zich gemeenschappelijk stellen aan de Europese Reders, gemeenschappelijke oplossingen zouden kunnen worden gezocht, gecoördineerd, en gesuggereerd.

Wij, Belgische reders, stellen ons volle vertrouwen in deze nieuwe Organisatie van Europese Samenwerking en hopen vurig dat zij mocht slagen in de behartiging van onze Redersbelangen in het Europa van morgen.

R. BAUWENS

Voorzitter van de Beroepsvereniging Rederscentrale

Bemanning van lichtschepen en loodsdiensten bedankt

Met Kerstdag en Nieuwjaar werd met medewerking van ons blad aan de bemanning van de Belgische lichtschepen en loodsboten welke op zee vertoefden een Kerst- en Nieuwjaarsgeschenk aangeboden.

Thans ontvingen we van Ct Timmermans dir. dezer diensten, in naam van het personeel, een schrijven ons hartelijk bedankend voor onze bereidwillige medewerking aan het Kerstfeest, ten voordele van die bemanningsleden en er aan toevoegend dat de bemanning van de lichtschepen deze bezorgdheid voor de zeeman ten zeerste op prijs heeft gesteld.

BEMANNING BEDANKT

Zopas ontvingen we een brief van de schipper en bemanning van het lichtschip «Wandelaer» waarbij nog eens gedankt wordt voor de geschenken die met Kerstmis 1961 in volle zee aangeboden werden.

Renderende visserij te Oostende in december 1961

De totale visaanvoer tijdens de laatste maand van vorig jaar bracht 30 miljoen 365.000 fr op. Hierin is ook het deelvis begrepen dat aan de bemanningen wordt uitbetaald en dat dus in feite niet bij de opbrengst moet gerekend worden. Rekening houdend met deze deelvis die in de hiernavolgende beschouwingen niet zijn inbegrepen komen we tot de volgende cijfers voor de verschillende klassen. Over het algemeen is het voor onze reders en vissers in december niet zo erg slecht geweest integendeel, sommige kategorieën schepen deden het zeer goed.

Zeer goed was het voor de kanaalschepen, de witte bankers en de kreeftenputters, bevredigende resultaten werden geboekt voor de kleine IJslanders, de Oostschepen, de Noordzeevissers en de meeste andere schepen alleen voor de grote IJslanders werden wel eens minder goede cijfers geboekt.

Ronde soorten kregen in die maand goede prijzen, vooral de IJslandse soorten en dit zal wel zijn oorzaak vinden in de herhaalde stormen die op de verschillende visserijen heersten waardoor overal minder zulke soorten werden gebracht. Voor de fijne vis werden eveneens zeer goede prijzen betaald en hiervoor zullen de eindejaarsfeesten wel gedeeltelijk verantwoordelijk zijn.

RUIMERE IJSLANDSE AANVOER

Niettegenstaande de aanvoer van IJsland niet biezonder omvangrijk is geweest, waren er toch meer zulke soorten op de markt dan de vorige maand. De totale opbrengst was hierdoor ook wel enigszins hoger en beliep 11.989.972 fr dit is gemiddeld ongeveer 363.000 fr per schip. Dit cijfer is lager dan verleden maand maar kan uitgelegd worden door het feit dat er minder grote IJslanders kwamen verkopen en er dus ook minder hoge opbrengsten bij die 33 waren die we in gans de maand gekregen hebben Koolvis was in verhouding de best verkochte soort. Inderdaad het laatste jaar is deze vissoort sterk in prijs gestegen, iets wat te danken is aan de uitvoer naar Duitsland en Frankrijk. Op bepaalde dagen werd zelfs meer betaald voor kools dan voor kabeljauw. Rode zeebaars en blauwe leng waren eveneens bestendig zeer duur terwijl grote schelvis de enige schelvissortering was welke bestendig zeer duur verkocht werd. De kabeljauw en de gullen kregen bevredigende prijzen zodanig dat wel een gemiddelde van 500 fr per ben zal bereikt geworden zijn een cijfer dat voor december ongetwijfeld goed is. Spijtig dat doorgaans de vangsten weinig omvangrijk waren, maar ja dan zouden ook de prijzen niet zo hoog blijven.

Van de Noordzee, de Minch en Noop Head kwamen in totaal zestien schepen hun vangst verkopen. De totale opbrengst voor deze schepen beliep 2.794.479 fr hetgeen een gemiddelde van 174.600 fr per schip geeft. Bij deze vangsten waren er verschillende haaienvangsten. Deze haaien kregen zeer behoorlijke prijzen. De witte kabeljauw kende een paar weken lage prijzen. Voor deze schepen geldt hetzelfde als voor de IJslanders, renderende uitslagen voor de kleinere schepen en dikwijls onrenderende cijfers voor de grote vaartuigen.

GOEDE MAAND VOOR DE MIDDENSLAGVISSERS

Voor de schepen die we kennen als middenslagvaartuigen was december een biezondere gunstige maand. Tongen werden duur verkocht en werden vooral de laatste weken zeer duur. Tarbot kende eveneens zeer goede prijzen. Verder waren de vangsten redelijk omvangrijk zodat ook de kanaalschepen zeer mooie resultaten bereikten. Van die visgrond werden immers ook dikwijls mooie tongenvangsten binnengebracht. Keilrog, staartvis, schotse schol, steenschol, en andere kanaalvarianten waren bestendig duur. Van de Witte Bank verkochten 39 schepen voor een waarde van 5.226.815 fr, van het Kanaal werden 18 vangsten verkocht voor in totaal 2.872.843 fr De gemiddelde opbrengst beliep respektievelijk 134.000 fr en 159.600 fr per schip.

De aanvoer van de Oost was eerder gering, iets wat de komende maanden wel zal veranderen. Nu werden slechts 11 vangsten gelost voor 903.250 fr. Hier moeten we evenwel rekening houden met het feit dat deze schepen kortere reizen maken dan de voorgaande kategorieën en dat de schepen zelf ook wel kleiner zijn. Wanneer dus een gemiddelde opbrengst van 82.100 fr kan bereikt worden kunnen we wel gewagen van een renderende visserij.

Ook voor de kreeftenputters werd het een zeer goede maand ook al werden van deze visgrond slechts zes vangsten verkocht. Deze brachten nochtans 877.000 fr op en dit geeft dus een gemiddelde van niet minder dan 146.000 fr. Waar ook hier doorgaans korte reizen gemaakt worden kunnen we ook van een renderende visserij gewagen.

GROTERE WESTAANVOER

Door de Westschepen werd in totaal 3.315.590 besomd, dit bedrag moet verdeeld worden onder 61 vangsten en geeft bijgevolg een gemiddelde van 54.350 fr per schip. Een bevredigend cijfer dat nochtans mits wat meer meeval met de weersomstandigheden hoger had kunnen zijn. Nu moesten veel van deze eerder kleine schepen, dagenlang aan de kaai blijven wegens slecht weer en moesten bovendien veel onvolledige reizen worden gemaakt, weer tengevolge het slechte weer. De rogprijzen waren doorgaans bevredigend, terwijl deze schepen ook nog dikwijls grotere partijen gullen binnenbrachten, waarvoor steeds grotere prijzen betaald werden. Dank zij mooie vangstjes tong konden dan ook dikwijls mooie resultaten worden bereikt.

Van de Noord kwamen slechts drie schepen verkopen. Drie vangsten dan wel te verstaan die het vermelden waard zijn. Het kwam inderdaad ook voor dat er van deze schepen, die gewoonlijk in Engeland verkopen, waren die een 20 of 30 bennen in de markt zetten zodat dit moeilijk als vangst kan bestempeld worden. De drie schepen besomden samen 319.465 fr hetgeen gemiddeld 106.400 fr geeft. Een cijfer dat bevredigend kan genoemd worden daar het ook ging om korte reizen. Gullen die het grootste deel van deze vangsten uitmaakten kregen geen beste prijzen, zodat deze schepen zeker niet werden aangemoedigd hier verder te komen verkopen.

SLECHTE HARINGMAAND

Evenals de voorgaande was ook de laatste maand van het jaar een zeer slechte haringmaand. De aanvoer was zeer gering, de uitvaarten eveneens. Half december legden de meeste schepen de haringvisserij stil, iets wat zelden voorkomt en misschien zelfs enig is in de «haring-geschiedenis». De totale opbrengst van een ganse maand haringvisserij bedroeg slechts 2.480.000 fr. De prijzen waren doorgaans bar slecht en haalden zelden meer dan het opvangpeil. Grote hoeveelheden moesten worden opgevangen en dit aan de prijs van 2,60 fr per kilo, dit ten gevolge van de konkurrentie in het buitenland. Voor de kustvisserij is de maand december uiteraard nooit een goede maand. Dit kan wel het geval zijn wanneer er niet veel storm is en er veel sprot kan gevangen worden. Geen van beide was dit keer het geval zodat er weinig kon verdiend worden door deze kleine schepen deze maand. Garnaal kreeg tegen het einde van het jaar zeer goede prijzen, de vangsten waren toen echter tamelijk laag. Toch was er ook wel een betere zijde voor de kustvisserij die af en toe wel aardige vangstjes haring konden binnenbrengen. Alles samen echter voor de haringvangers en de kustvissers een onrenderende maand. Hopelijk gaat het spoedig beter voor deze mensen.

Tewatergelaten

De jongste eenheid van reder Oscar Rappé uit Heist gebouwd op de overdekte scheepswerf van de firma Degraeve langs de Werfkaai, de Z.590 «Horizon» kwam zaterdagnamiddag vlot. Dit vaartuig van het middenslagtype metende 50 ton werd op de kalfaterbank gemeerd. De scheepsbouwer voorziet dat het binnen twee maanden klaar komt, waarna dan tevens de doopplechtigheid mag verwacht worden.

Deze knappe reder is nog eigenaar van de Z.30 en is tevens zeer bedreven in het leiden van dit soort vaartuigen.

Ondertussen is dezelfde scheepsbouwer bezig het te Moerbrugge gebouwde stalen vaartuig de Z.559 toebehorende aan de gebroeders Utterwulghe van Heist, te voltooien. Alhier kwam immers alleen de romp toe. Het betreft een grote eenheid van ongeveer 90 ton, metende 25 m lengte 6.30 meter breedte en 3.50 holte. Het zal uitgerust worden met Anglo-Belge motor van 310 PK. Dit nieuwe vaartuig zal voltooid zijn binnen de eerstkomende drie maanden.

Deze scheepsbouwer heeft nog 2 andere vaartuigen in bestelling.

Decca werkt niet op Witte Bank

Regelmatig reeds hebben schippers die de visserij aan de Witte Bank beoefenen, de opmerking gemaakt dat het vooral 's nachts onmogelijk is het Decca Navigatie signaal waar te nemen, tenzij uitzonderlijk en dan nog erg verzwakt en hebben daarom ,naar we vernamen, reeds kontakt gezocht met de verhuurder van hun Decca-toestel.

Nu meldt men ons dat de Beroepsvereniging Hand in Hand Zeebrugge bereid gevonden werd, hiervoor tussen te komen, zodat we alle betrokken schippers, die de visserij aldaar beoefenen, uitnodigen om op de burelen van Hand in Hand Zeebrugge een klein verslag te willen neerleggen waaruit moet blijken op welke positie de ontvangst het moeilijkst of totaal onmogelijk is.

Niemand zal de degelijkheid en de noodzaak zelfs van een deccatoestel op vandaag nog durven in twijfel trekken, maar onze reders weten eveneens hoe sommige schippers al te achteloos hun deccatoestel behandelen, hetzij omdat zij niet de volledige werking ervan kennen, hetzij omdat zij er de mogelijkheden en waarde van onderschatten. Gezien de huurprijs voor een decca allerminst gering kan genoemd worden, moeten de reders de eersten zijn om hun schippers aan te manen ieder mogelijke onnauwkeurigheid bij de ontvangst te melden.

Wij zijn anderzijds overtuigd, dat Hand in Hand Zeebrugge eveneens nota zal willen nemen van iedere opmerking dienaangaande, ook wanneer het een toestand op andere visserijgronden zou betreffen.

Beschermkledij in de vispakhuizen

Bij toepassing van K.B. betreffende het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming is het dragen van arbeids- en beschermingskledij in de vispakhuizen verplichtend en wel als volgt :

1) in geval van buitengewone vochtigheid : een beschermingsschort en botten.

2) in normale omstandigheden 'n overall en botten.

DE AANVOER IN NOVEMBER 1961

SOORTEN	NOVEMBER 1960 Hoeveelheid Kg	Waarde F	Gem. Pr. F/kg	NOVEMBER 1961 (a) Hoeveelheid Kg	Waarde F	Gem. Pr. F/kg
1. BODEMVIS						
IJslandse kabeljauw	228.289	2.617.234	11.46	197.325	2.657.592	13.47
Andere kabeljauw	449.027	4.380.860	9.75	365.183	4.778.086	13.08
IJslandse schelvis	201.358	1.962.211	9.74	159.356	1.829.983	11.48
Andere schelvis	64.042	400.150	6.25	44.067	422.120	9.58
Koolvis	164.034	1.341.910	8.18	107.385	1.206.125	11.23
Wijting	494.603	2.618.534	5.29	341.670	2.176.949	6.37
Schol	250.680	2.994.868	11.95	180.900	2.219.572	12.27
Tong	331.577	12.272.804	37.01	336.641	11.771.843	34.97
Tarbot	56.229	1.618.240	28.96	51.430	1.669.240	32.46
Roggen	330.407	3.063.481	9.27	357.426	3.190.491	8.93
Overige	863.952	7.631.730	8.83	736.636	7.337.227	9.96
Totaal	**3.434.198**	**40.912.022**	**11.91**	**2.878.019**	**39.259.228**	**13.64**
2. PELAGISCHE VIS						
Haring	1.494.913	7.070.257	4.73	1.665.331	7.206.842	4.33
Makreel	9.472	58.285	6.15	23.550	103.386	4.39
Sprot	129.371	1.256.436	9.71	158.819	1.025.557	6.46
Overige	5.466	24.832	4.54	10.808	36 501	3.38
Totaal	**1.639.222**	**8.409.810**	**5.13**	**1.858.508**	**8.372.286**	**4.50**
3. SCHAAL- EN WEEKDIEREN						
Garnalen	11.686	513.116	43.91	96.943	2.165.045	22.33
Overige	73.049	559.861	7.66	40.766	408.877	10.03
Totaal	**84.735**	**1.072.977**	**12.66**	**137.710**	**2.573.922**	**18.69**
ALGEMEEN TOTAAL	**5.158.155**	**50.394.809**	**9.77**	**4.874.237**	**50.205.436**	**10.30**

(a) voorlopige gegevens.

Het sekretariaat van de Bedrijfsraad voor de Visserij deelt mede :

In de maand november 1961 werd in totaal 4.874.237 kg visprodukten aangevoerd voor een waarde van 50.205.436 fr voor dezelfde periode van vorig jaar noteerde men een aanvoer van 5.158.155 kg of 50.394. 809 fr. Dit betekent een daling naar hoeveelheid van 283.918 kg of 5,5 % en een vermeerdering naar prijs van 189.373 fr of 0,4 %. De gemiddelde aanvoerprijs liep op van 9,77 fr tot 10,30 fr.

In vergelijking met november 1960 verminderde de aangevoerde hoeveelheid bodemvis in november 1961 met 556.179 kg of 1.652.794 fr. De gemiddelde prijs per kg steeg met 1.73 fr

De aanvoer van IJslandse en andere kabeljauw, IJslandse en andere schelvis, koolvis, wijting, schol, tarbot en overige bodemvis boekte 'n daling Er werd evenwel meer tong en roggen aangebracht.

De aanvoer van pelagische vis kende een toename van 219.286 kg de opbrengst liep evenwel terug met 37.524 fr. Er werd meer haring makreel, sprot, en overige vissoorten aangevoerd.

De totale aanvoer van schaal- en weekdieren steeg met 52.975 kg of 1.500.945 fr.

De garnaalvangsten kenden een gunstig verloop (+ 85.257 kg of 1.651.929 fr) terwijl minder «overige» schaal- en weekdieren werden aangebracht.

Prachtige schelpenverzameling in Folklore Museum

Het folkloremeseum te Nieuwpoort stad, welke ook tijdens de winter dagelijks gratis toegankelijk is voor het publiek, is en blijft een trekpleister voor de vreemdelingen Wat de bezoekers voornamelijk boeit in het museum is de enig mooie verzameling van schelpen. Bijna alle soorten van de 190 schelpen, die men vindt op onze kuststranden zijn hier vertegenwoordigd. Deze prachtige verzameling is het werk van de heer Berquin K. conservator. Alle schelpen zijn gerangschikt en verdeeld in in- en uitheemse soorten. Wat meer is, onder elke schelp is de latijnse, franse nederlandse en engelse naam aangeduid.

Door uitwisseling met vreemdelingen, wist de heer Berquin eveneens schelpen uit het Middellands Zeegebied te verwerven.

Wat de schelpen van het Noordzeestrand betreft, deze werden door de heer Berquin zelf op het strand gezocht. Anderzijds brachten vele Nieuwpoortse vissers eveneens exemplaren mede. Deze mooie verzameling omvat o.a. de alikruik de wenteltrap, de purperslek, de afgeknotte gaper, de bonte mantel, de hartschelp enz..

VERGADERING van de PARITAIRE KOMMISSIE

Heden vrijdagnamiddag vergadert de Paritaire Commissie voor de Zeevisserij om er het verlenen van vislosserskaarten voor 1962 te bespreken, alsook het eventueel toekennen van nieuwe kaarten.

HEDEN VRIJDAG

EEN PRACHTIGE KOSTELOZE FILMAVOND VOOR REDERS EN VISSERSFAMILIES

Heden vrijdag 19 januari 1962 richten S.V. SCAP en Hulp in Nood met de medewerking van Caltex Petroleum Cy een kosteloze filmavond in welke doorgaat te 19 uur stipt in de zaal «Opex» Thomas Vanloostraat op de wijk Opex

Hiernavolgende prachtige films worden vertoond :

PROGRAMMA

1. MEN SHIPS AND OIL
Een prachtige nieuwe kleurenfilm die de geschiedenis weergeeft van de laatste reis van een tankschip kapitein .

2. NAAR HET EUROPA VAN MORGEN
Uitzonderlijke kleurenfilm. Steeds nauwer banden binden de naties van het oude kontinent, samen. Zo ontstaat het Europa van morgen dat geen grenzen meer zal kennen en laat ons hopen ook geen oorlogen .

3. PIPELINE IN ARABIE
Kleurenfilm over het reusachtige werk dat ondernomen werd in 1947 voor het leggen van een pijpleiding van 700 km dwars door de Arabische Woestijn.

4. EEN LACHFILM
Uitnodigingen zijn kosteloos te bekomen in de burelen van SCAP en Hulp in Nood Hendrik Baelskaai 27, Oostende.

Stormschade

De Z.556 van schipper Léon Serreyn werd deze week opgesleept door de Z.437 schipper Eugène Vlietinck. Het vaartuig lag bij in de omgeving van de Kreeftenput daar het de visserij wegens de storm gestaakt had. Bij het aanzetten van de schroef stelde men vast dat het roer niet meer werkte. Deze was verloren zonder dat men iets abnormaals gehoord of gevoeld had. Via de radio werd dan om een sleephulp naar Zeebrugge verzocht.

Voordracht te Nieuwpoort

Heemkunde in de haringvisserij

Onder deze titel zal de heer Jozef Verbanck, vismijnbestuurder te Nieuwpoort, op zondag 21 januari handelen tijdens een vergadering die zal doorgaan te 14.30 uur in het stadhuis te Nieuwpoort, en die ingericht wordt door de heemkundige kring «Bachten de Kupe»

De heer Jef Verbanck zal een thema in het daglicht stellen die voor alle aanwezigen een verrassing zal worden De huidige haringvisserij, gemoderniseerd en uitgerust met alle mogelijke technische vaardigheden, zal een sprong achteruit maken van 50 jaar.

Dan waren de vissers aangewezen op zichzelf en was het een voortdurende strijd tussen mens en natuur. Spreker zal de aanwezigen terugvoeren naar De Panne bakermat van de haringvisserij met de eeuwwisseling waar de «Panneschuiten» op het strand meerden, en waar het lossen en verkopen van haring op een primitieve manier gebeurde. Vooral het lossen van de massa zilvervisjes was een zware dobber voor de bemanning, die tot aan de heupen in het koude water diende te waden, met een lading haring op de rug. Hierbij kregen de vissers hulp van de vrouwen, die op hun beurt de aangevoerde vis naar een bepaalde plaats zonden. 't Uiteenzetten van de manier waarop de haringverkoop eigenlijk gebeurde, zal op zichzelf al de verplaatsing lonen.
De heer Verbanck zal verder spreken over de geleidelijke overgang en evolutie in het haringbedrijf De overschakeling van drijfnet op stropersnet. Het ophalen en inhalen van het net met de handen, die soms 30 meter lengte hadden, zijn zoveel andere themas die behandeld zullen worden.

Dit alles zal de heer Verbanck op pittige wijze, eigen aan zijn persoon, aan de toehoorders vertellen Naderhand zal een film afgerold worden om een juister beeld te geven van de vele moeilijkheden, die de vissers moesten overwinnen
Aan belangstelling zal het niet ontbreken. — N

Aktualiteiten over de Oostendse Vismijn en de Zeevisserij in de Vlaamse T.V.

Zoals aangekondigd in ons vorig nummer, greep op 13 januari ll. in het Programma «Echo, Nieuws uit eigen land» een derde aktualiteit plaats over de zeevisserij, ditmaal in het teken van de verkoop van vis.

Dat de heer Omer Grawet deze kans benutte om zowel in dit verband te vragen aan een groothandelaar als aan een belanghebbende van de verwerkende nijverheid en en een vertegenwoordiger van het Redersmilieu, was wel te verwachten.

Laat ons vooraf maar toegeven dat de conceptie verre van mis was. Dat roggen, wijting kabeljauw en rode bonen klankloos gepresenteerd werden was normaal, en dat de spelmannen (violen) een vioolconcert ten beste gaven, was vernuftig. Daarom moet men eigenlijk Omer Grawet zijn om daaraan te denken.

Dat van rederszijde de prijs te laag geacht wordt en de kwaliteit goed, terwijl door de groothandelaar de kwaliteit niet altijd te best wordt geacht en de prijs tamelijk hoog, komt ons normaal voor. Het gaat hier immers om uiteenlopende belangen.

Toch mag gezegd worden dat wat aan de heer Grawet medegedeeld werd ter gelegenheid van de door deze reporter afgenomen interviews niet als tendentieus mag bestempeld worden. De heer J. Van Broeck Sekretaris van de Rederscentrale s.v. Handelsafdeling vond dat de prijzen niet op 'n hoog niveau lagen aan de bron (met nadruk op het laatste) Hij argumenteerde zulks door aan te tonen dat de Zeevisserij een krisis doormaakt, juist omwille van de niet rentabele besommingen. Hij wees op de wanverhoudingen welke er waren in de naoorlogse jaren tussen kosten en prijzen, en dat de produktie lang getracht heeft naar een oplossing welke lag in een opvangregeling. Het feit dat deze opvangregeling bestaat sedert 1959 resultaat afwerpt en aanvaard wordt, mag als een sprekend bewijs aangezien worden dat de prijzen op geen te hoog peil liggen. Niet alleen reders, maar eveneens de bemanning, kan zulks beamen.

De heer Verleye, groothandelaar meende dat kwaliteitsvis zijn prijs wel haalt en dat er voor de handelaar wel wat te verdienen valt, wanneer er werkelijk hard voor gewerkt wordt en men zijn bezigheden niet beperkt tot 8 uur daags, maar werkt tot het einde, zegge 10, 12 zelfs soms 14 uur per dag. Hij beaamde echter dat de visser het nog slechter had, eveneens zeer hard en veel moest werken, bovendien meestal niet thuis is, en dan nog het risico droeg dat zijn loon laag zou kunnen zijn wanneer de markt slecht was.

De sekretaris van de Rederscentrale, J. Van Broeck, meende dat de kwaliteit, naast de prijs, een even belangrijke rol vervult in de commercialisatie van de vis. Dat dit in België niet slecht was, bewees hij, door mede te delen dat in een onlangs verschenen rapport, opgesteld door enkele leden van de Commissie voor toegepast Wetenschappelijk Onderzoek over een studiereis in het buitenland, gewag werd gemaakt van het feit dat de Belgische vis in de kustvismijnen, na de Deense en Schotse vis, van de beste kwaliteit was.

Of een Belg een visetend volk is Ja en neen, was het antwoord van de heer Van Broeck. In vergelijking met andere W-Europese landen eet een Belg meer vis t.a.v. sommige andere landen, maar anderzijds t.a.v. meerdere landen ook weer minder. 16 kg per hoofd/inwoner is het gemiddeld verbruik van de West-Europese landen. 13 kg per hoofd/inwoner is het gemiddeld verbruik thans van de Belg en er is bovendien een stagnatie in het verbruik bij ons terwijl in andere landen een vermeerdering genoteerd wordt. De heer R. Boels Direkteur van La Couronne, was het eens met het eerder gering verbruik van vis van de Belg, en wees erop dat het juist om deze reden was dat zijn nijverheid 72 verschillende variaties op de markt bracht van haring, makreel en sprot, zulks om de wens van de kliënt bij te treden. Ook de heer Verleye, groothandelaar, zinspeelde hierop, wanneer hij meende dat een kleinhandelaar veel kan bijdragen om zijn kliënt deze vissoorten aan te prijzen welke de lopende week in grote mate aangevoerd werd, en aldus laag in prijs is.

Of aan het gering verbruik te verhelpen is ?
Ja, natuurlijk, mits een meer intensieve vispropaganda.
Beelden van de verkoop van een partij vis, opsteken, wassen, roken en inpakken van sprot, rolmops, haringfilets.... waren van die aard dat ze deze aktualiteit tot een prijzenswaardig geheel uitbouwden. Proficiat Omer Grawet en tot binnen kort.

De werken aan de haven van Zeebrugge

Het Zeebrugse havengebied is sinds verschillende maanden herschapen in een grote bouwwerf. Duizenden ton stenen zijn er opgestapeld en zullen eerstdaags hun definitieve bestemming krijgen ergens in zee.

Deze omvangrijke werken hebben hoofdzakelijk tot doel de haven bij hoogwater toegankelijk te maken voor schepen van 30.000 à 35 000 ton en bij hoge springtij voor schepen van 45.000 ton. Verder zal men de rede vormen tot een voorhaven.

Thans is men bezig aan de eerste werkfaze, die er in bestaat de rede oostelijk af te dammen. Het doel dat men hiermede wil bereiken is de schepen een veilige ligging verzekeren, beschermd tegen de golfbewegingen en de getijstromen.

Men schat deze eerste faze op 165 miljoen frank en men hoopt ermede klaar te komen tegen de herfst van dit jaar.

Ook de vaargeul tussen de wielingen en het noorden van de havenmuur wordt verdiept tot 8,5 à 9 meter en dit over een breedte van 300 m. De kosten van dit baggerwerk zullen 40 miljoen frank belopen.

Anderzijds wordt een nieuwe kaaimuur van 680 m lengte gebouwd, die het aanleggen van grote schepen zal toelaten. Een waterdiepte van 14 m onder lage tij is voorzien. Deze werken zullen 240 miljoen belopen, terwijl de muur zelf 22 meter hoog boven de havendam en in totaal 28 m boven het funderingspeil zal uitkomen.

Men wil spoed zetten achter de werken. Vooral daar de N.V. Sinclair petroleum in de nieuwe voorhaven een installatie met een opslagcapaciteit van 100.000 ton zal optrekken. Men verwacht dat de overslag van produkten jaarlijks 300.000 à 400.000 ton zal zijn.

Zij hadden pech...

Drie driftankers opgevist

In de omgeving van de Witte Bank werden door het vissersvaartuig Z.419 van schipper Frans Devooght drie driftankers opgevist. Deze droegen volgende kenmerken : Eng. 61/3679 ; Eng. 61/3691 en Eng. 61/3654. Ze werden opgevist met een sleepnet op 20 vadem diepte.

Defekte schroef in vissershaven

Tijdens het verhalen van zijn schip Z.733 in de vissershaven van Zeebrugge van de Vismijnkaai naar de kleine Pier, voelde schipper Leon Elias een harde schok op het achterschip, dit tengevolge het slaan met de schoef op een stuk hout. Na het vaartuig op de slip te hebben gezet stelde men vast dat de 4 schroefbladen beschadigd waren.

Garnaalvaartuig opgesleept

Schipper eigenaar Leon Meyers, die de garnaalvisserij bedreef met zijn schip Z.404 nabij de Schouwenbank, stelde vast dat de temperatuur van de motor boven het normaal peil stond. Gezien het de eerste reis was met een nieuw geplaatste motor, werd hiervoor naar geen oorzaak gezocht noch gepoogd dit te verhelpen. De Z.104 van schipper-eigenaar Raymond Snauwaert, die dichtbij was werd verzocht sleephulp te bieden. De sleep gebeurde normaal naar Zeebrugge.

Naar IJmuiden opgesleept

De Z.421 van schipper Gustaaf Serie was de haven uitgevaren met bestemming visgrond P3. Ter plaatse aangekomen, ondervond men moeilijkheden met de keerkoppeling. Men legde de schroef af en dan nadien terug op vooruit. Mens telde toen vast dat de koppelring van de keerkoppeling gebroken was en dat herstelling onmogelijk ter plaatse kon gebeuren. De schipper vroeg via Oostende Radio inlichtingen aan zijn reder, die hem liet weten dat hij de dichtsbijzijnde haven IJmuiden moest aandoen voor herstelling. De Z.421 werd door de sleepboot „Simpson" de haven van IJmuiden binnengesleept vanwaar het nadien terug ter visserij is gevaren na uitvoering van de nodige werken.

Roer verloren

In de omgeving van de Kreeftenput lag de Z.556 van schipper Leon Serreyn te vissen, maar de visserij moest wegens de geweldige storm gestaakt worden. Tijdens het aanzetten van de schroef stelde men vast dat het roer niet meer werkte. Maar bij nader toekijken zag men dat het roer verdwenen was zonder dat men hiervan maar iets had gevoeld noch gehoord. Via de radio zag de schipper zich verplicht de vereiste sleephulp in te roepen. Het was de Z.437 van schipper Eugène Vlietinck die ter hulp kwam en het defekte schip naar de thuishaven op sleep nam.

Opgesleept met defekte motor

Aan boord van de Z.410 van schipper eigenaar Emiel Derudder die aan het vissen was op ongeveer 35 mijl noord-west van Zeebrugge hoorde men opeens iets abnormaals in de machinekamer. Dadelijk werd de motor stilgelegd en bij het terug aanzetten voelde men hevige kloppen in de motor. De Z.475 werd via de radio verzocht de Z.410 naar Zeebrugge op sleeptouw te nemen wat normaal gebeurde.

Schipper uitgegleden

Roger Wintein schipper aan boord van de z.570 is in zee tijdens het binnenhalen van de korre aan dek uitgegleden en op bakplank gevallen. Het slachtoffer liep hierbij tamelijke kneuzingen op aan de rechterknie waardoor hij gedurende een tweetal maanden zijn bezigheden moet stopzetten.

NAAR EEN OMWENTELING IN HET « SCHEEPSMETEN » ?

AANPASSING AAN DE MODERNE SCHEEPVAART

Men kan ruim 600 jaar terug gaan in de geschiedenis vooraleer voor het eerst het begrip tonnemaat voor het meten van een schip terug te vinden. De eerste wet dienaangaande dateert van 1422 en werd door het Engelse parlement gestemd.

De eerste wet die bepaalde regels vaststelde voor het meten van handelsvaartuigen van gelijk welk type dateert van 1773. Het is de Engelse «Builders'Old Measurement», een systeem dat, met bepaalde variaties, reeds lang door Britse scheepsbouwers gebruikt werd. Deze methode bestond hierin dat men de lengte van een schip vermenigvuldigde met zijn breedte dit product met de halve «diepte» (waarvoor men steeds de halve breedt nam) en dit getal deelde door 94.

Tot in de 19e eeuw kon men met behulp van voornoemde methode 't «draagvermogen» berekenen.

Toen echter de scheepsbouw nieuwe impulsen kreeg van de techniek en men bovendien op grond van bruto- of netto tonnemaat begon de haven-sluis - en bruggegelden te bepalen werden nauwkeuriger manieren van meting ontwikkeld.

ONZEEWAARDIGE SCHEPEN

Het eerste gevolg van deze maatbepaling is spijtig genoeg geweest dat de reders op allerlei manieren de voorschriften in hun voordeel benutten. Daar heeft zowel de veiligheid als de vooruitgang van de scheepvaart onder geleden. De regels gingen uit van de lengte en de breedte van het vaartuig zonder rekening te houden met de vorm, terwijl de diepte steeds kort (maar niet bondig) werd beschreven als de helft van de breedte.

Bij gelijke lengte en breedte van een schip hon het laadvermogen dus worden opgevoerd door het 'n grotere diepgang te geven en vierkanter te maken, zonder dat daarom de ambtelijke voorgeschreven tonnage werd overschreden.

In die periode werden dan ook uit winstbejag een aantal schepen gebouwd met zulke grote diepgang dat ze absoluut onzeewaardig waren.

BEGRIPPEN : TON- WATERVERPLAATSING DRAAGVERMOGEN EN LAADVERMOGEN

Ton heeft in de scheepsbouw verschillende betekenissen. De «registerton» is een inhoudsmaat nl. 100 kubieke voet of 2,88 m3. Veel verwarring kan men door het feit dat ook de waterverplaatsing en het draagvermogen in «ton» worden uitgedrukt. Hier echter betreft het een gewicht en bij het gewicht in het metriek stelsel is een ton 100 kilo en volgens het Engelse stelsel 1016 kg.

«Waterverplaatsing» is het gewicht van een schip met alles wat aan boord is. De waarde van de waterverplaatsing verminderd met het gewicht van het schip en zijn machine-installatie bepaalt het draagvermogen.

Beide cijfers zijn (in gelijke mate) afhankelijk, niet alleen van de afmeting van het schip maar van de diepgang die veiligheidshalve wordt toegelaten. Het spreekt vanzelf dat eenzelfde schip meer kan laden wanneer men een grotere diepgang toelaat.

DRAAG- EN LAADVERMOGEN

Draagvermogen kan bepaald worden als het gewicht dat men in een leeg schip moet laden om het op zijn hoogst toegelaten diepgang te brengen. Het omvat dus niet alleen het gewicht van de lading maar ook dat van de brandstof proviand zoet water enz. Bij grote langzaam varende schepen kan het draagvermogen 70 % van de totale waterverplaatsing bereiken.

Wanneer men het draagvermogen vermindert met het gewicht van het aan boord zijnde materiaal bekomt men het laadvermogen.

NIEUWE SYSTEMEN

Pas na 1936 werd door de overheid hiertegen ingegrepen. Toen werd in Engeland de New Measurement-wet ingevoerd waarbij bepaald werd dat ook metingen zouden worden verricht om de inwendige capaciteit van een vaartuig te bepalen. Toch werden ook deze voorschriften door de scheepsbouwers alras omzeild.

Men moest wachten op een Engels scheepsbouwkundig ingenieur C.R. Moorsom die in 1849 een nieuw systeem uitdacht dat in 1854 werd aanvaard en sedertdien nog slechts in onderdelen wordt gewijzigd.

Moorsim ging als volgt te werk hij mat op geschikte plaatsen dwarsscheeps en op gelijke afstanden vertikale vlakten, welke hij gebruikte in verbinding met de lengten om de tonnemaat onder het tonnagedek uit te drukken. Daar de romp boven het tonnagedek uitsteekt moet men dit extravolume (met alle gesloten ruimten bunten de tonnageruimte) afzonderlijk meten. De som van alle ruimten wordt in kubieke voet uitgedrukt. Wanneer men dit geval door 100 deel heeft men de brutoregistertonnage.

Een registerton is bijgevolg een ruimte van 100 kubieke voet. De netto-registertonnage is de ruimte waarover men beschikt voor de vracht en de passagiers. Op zeilschepen werd de extra ruimte hoofdzakelijk in beslag genomen door de manschap- en officiersverblijven. Vaartuigen met machine voortstuwing hebben echter veel plaats nodig voor machines, bunkers, waterballast enz.

De kwestie welke ruimte men de bruto tonnage mocht aftrekken heeft veel stof doen opwaaien. Moorsom zelf was van oordeel dat alle ruimten waarin passagiers of vracht worden vervoerd met beschutting tegen weer en wind bij de bruto tonnemaat moest worden gerekend.

TONNAGE OPENINGEN

In 1875 werd opnieuw een ingrijpende verandering ingevoerd. Toen werd door het hof van beroep in Londen een zaak beslecht. waarvan het vonnis de uitdrrukking «permanent afgesloten» (permanent closed in space) bevatte. Deze woorden waren aanleiding tot een ontduiking van de voorheen geldende vorschriften.

Men ging nu schepen bouwen met openingen in de scheepswand of met zgn. «tonnage openingen», in het dek en openingen in de dwarsscheepse schotten op de tussendekken.

De ruimten die zich naast deze openingen bevonden kon men dus niet als «permanent afgesloten» aanzien. Het scheepstype dat zich hierdit ontwikkelde was het schutdegschip, dat een enorme verspreiding heeft gekregen .Inderdaad, de huidige schutsdekschipstonnage beloopt thans 12 miljoen ton.

De schepen worden thans zo gebouwd dat er in het bovenste dek gewoonlijk achter het achterste laadhoofd, een luikje (de tonnageopening) is dat minder zorgvuldig is afgesloten dan de overige luiken

De tonnage-opening geeft toegang tot twee-spantenlange tussendekruimte tussen twee schotten, waarvan het voorste deel niet waterdicht is, doch voorzien van een opening die door houten planken kan worden afgesloten.

Hoewel de konstruktie van de tonnage-opening zowel als van laatstgenoemd schot gebonden is aan regels die beogen de daarvoor liggende ruimten als open te beschouwen, slaagt men er toch in, een graad van veiligheid te bereiken, die niet minder is dan deze van schepen zonder tonnage-opening.

NOG STEEDS GEEN AKKOORD

Ondertussen gaat de diskussie nog steeds verder over wat men als bruto of als netto moet beschouwen. Voor de meeste berekeningen geldt de bruto-tonnage, doch in zekere landen en voor bepaalde berekeningen (in verband met de veiligheid) kan men uitgaan van de brutotonnage.

Op internationale scheepvaartconferenties werd de kwestie steeds weer besproken; eindelijk werd de zaak in de Volkenbond besproken. Verschillende kommissies hielden er zich mee bezig tot eindelijk in 1931 een eerste internationale reglementering werd ontworpen.

Hierover werd in 1938 in Oslo een nieuwe conferentie gehouden waar ook België en Nederland aan deelnamen en in 1939 een andere te Parijs.

Er werd een overeenkomst bereikt over de eenmaking van de regels, doch de oorlog kwam het aangevatte werk onderbreken.

Na de oorlog werd op initiatief van de Noorse regering in 1947 'n nieuwe conferentie gehouden in Oslo die leidde tot de ondertekening, van een overeenkomst door 12 landen (Benelux, Skandinavië, Frankrijk, West-Duitsland, Polen, Israël en Cambodja). Het akkoord werd «Internationale regels voor scheepsmeting» genoemd en de deelnemers vormen de «groep van Oslo».

De Verenigde Natie hebben op hun beurt de kwestie opgedragen aan een scheepsmetingscommissie in de schoot van IMCO welke te Londen zitting houdt en er in juni 1959 voor het eerst vergaderde. Het is deze kommissie die thans een aantal maatregelen overweegt welke een grondige wijziging kunnen teweegbrengen in de scheepstechniek van de ganse wereld.

Indien de voorstellen van IMCO worden aanvaard zouden de huidige tonnagecijfers sterk worden gewijzigd en een grote reeks economische gevolgen meebrengen. In de gehele wereld immers steunen voorschriften, belastingen, vrachtberekeningen, verzekeringen enz. on de tonnage. Eer het zover is zullen nog allerlei administratieve en juridische moeilijkheden moeten worden overwonnen. In vele gevallen zullen er zelfs parlementaire beslissingen mee gemoeid zijn i-llenu sheelctggv-,g gieknjnmupkl

---

Vervroegd pensioen voor de vissers

Vraag van de heer Eneman aan de Minister van Landbouw

Sedert geruime tijd hebben uw diensten een voorstel uitgewerkt om een vervroegd pensioen toe te kennen aan de vissers.

Daar de pensioenstelsels onder de bevoegdheid vallen van het departement van Sociale Voorzorg en anderzijds onder uw departement ressorteert, ben ik zo vrij U te vragen, Mijnheer de Minister :
1) of het, door uw diensten uitgewerkt, voorstel tot het verlenen van een vervroegd pensioen, reeds aan uw collega van Sociale Voorzorg werd voorgelegd ?
2) zo ja, welke was het advies van de voornoemde Collega ?

3) zo neen, wanneer meent U dit voorstel aan uw collegga van Sociael Voorzorg voor verder gevolg over te maken ?

Antwoord :

Ik moge de aandacht van het geacht Lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers erop vestigen dat mijn diensten niet, zoals hij schijnt te menen, een werkelijk voorstel hebben uitgewerkt tot oprichting van een stelsel van vervroegd pensioen voor de vissers.

Wel werden verschillende oplossingen van dit probleem onder ogen genomen.

Zowel mijn voorganger, als ik zelf, hebben de heer Minister van Sociale Voorzorg verzocht, enerzijds de mogelijkheid van de oprichting van een dergelijk stelsel te willen bestuderen, en anderzijds wanneer deze studie ver genoeg zou zijn gevorderd ,een commissie van ambtenaren van beide administraties op te richten om gezamenlijk naar een adekwate oplossing te zoeken.

Mijn bevoegde collega heeft me medegedeeld dat zijn diensten het probleem hebben onder ogen genomen, doch dat nog diverse moeilijkheden onopgelost blijven, terwijl anderzijds ermede rekening dient gehouden, dat meerdere principskwesties in dit verband pas kunnen besproken worden bij gelegenheid van een nieuw onderzoek van het gehele probleem der sociale pensioenen dat in het vooruitzicht wordt gesteld.

Wat er ook van zij, deze zaak wordt thans aan een ander onderzoek onderworpen.

HOOGWATER-BOEKJES 1962

De Hoogwaterboekjes voor 1962 met allerlei nuttige inlichtingen zijn verschenen.

Ze zijn verkrijgbaar bij alle dagbladverkopers en boekwinkels van de Kust voor de prijs van 8 fr.

Dit bedrag plus 1 fr kosten kan gestort worden op Postrekening Nr 41.89 87 van «Het Nieuwsblad van de Kust»

Buitenlandse berichten

Wat het «Fleckreport» inhoudt in verband met de vloot

(vervolg)

De Schotse senners schijnen nog de meest renderende categorie te zijn van de middenslagvloot, vn dank zij de expantie die deze na de 2e wereldoorlog kende. Uit het onderzoek kon het komité de bewering weerleggen dat er in de aanvoer door senners grote fluctuaties voorkomen. De bewering dat de behandeling van de vis en gebruik van ijs bij de senners beter kan zijn, werd bevestigd.

De haringvloot is fel in aantal geslonken. De «Herring Industry Board» wijst op het aktueel tekort aan haringvaartuigen, en zegt dat de vloot met een honderdtal vaartuigen zou moeten toenemen. De H.I.B steunt zijn zienswijze op het feit dat het hoe langer hoe moeilijker wordt, zelfs meermaals onmogelijk is, voor de verwerkende nijverheid om de bedrijven in gang te houden.

Anderen houden er de stelling op na dat het niet opgaat een vloot uit te breiden wanneer de gemiddelde vangsten per boot op het huidig peil blijven. Het comité is eerder gekant tegen het in vaart brengen van vaartuigen welke de haringscholen zouden opzoeken. Het meent dat wanneer de haringvangsten renderend moesten zijn, er vanzelf de nodige vaartuigen zouden lijk hofdstuk besteed worden.

Aan de **kustvisserij** zal een afzonden zijn.

Het comité heeft zich in zijn besluiten laten inspireren door te overwegen wat de industrie winnen kan met een klaar plan voor een evenwichtige vloot. De Regering heeft een ernstig instrument in handen om bepalend in te werken op de vloot van de toekomst, zulks door de toelagen. Zij heeft in dit verband een grote verantwoordelijkheid. Een algemene planning en algemene kontrole veronderstelt een statische industrie welke in een statische economie funktioneert, maar het is algemeen bekend dat bewegingsvrijheid nodig is, en deze buigzaamheid moet behouden blijven in een industrie welke gesubsideerd wordt. Hieruit volgt dat niet zou mogen aanvaard worden dat de W.F.A. oh H.I.B enige discriminatie zou toepassen t.a.v. eender welke klas van vaartuigen, maar dat ze bereid zouden moeten zijn raad te geven voor wat volgens hen, de meest ekonomische types zijn.

Voor wat de leningen betreft is het vanzelfsprekend dat het recht bestaat de nodige waarborgen te eisen.

TOELAGEN LENINGEN EN SUBSIDIES :

De administratie van de **subsidiëring** van de kustvisserij en de middenslagvloot, alsmede van de haringvloot, is in handen van de visserijdepartementen. Het bedrag is afhankelijk van de noden van elke specifiek type, naar oordeel op basis van advies van de redersverenigingen, en in het licht van de onderzochte boekhoudingen. Een ingewikkelde struktuur is in de loop van jaren tot stand gekomen. Een subsidie betekend op de aangevoerde hoeveelheid wordt uitgekeerd aan de kleinere vaartuigen. De subsidies voor de grotere vaartuigen zijn gebaseerd op het aantal zeedagen. De bedragen schommelen al naar gelang het haring- of gewone vissersvaartuigen betreft ; ze zijn verschillend van senners of trawlers, voor, olie gestookt of kolengestookt terwijl voor de kolengestookte vaartuigen nog een onderscheid gemaakt wordt alnaarge lang ze voor of na 1-8-52 gebouwd werden. De administratie van de **toelagen** is in handen van de W.F.A en H.I.B. en bedragen thans 25 % van de kosten van bouwen of verbouwing, met een verhoging tot 30 % voor de werkende eigenaars. Dezelfde instellingen hebben de administratie van de **leningen** in handen. De hoogte ervan bedraagt 60 % van de kosten van het werk ofwel 55 % wanneer het gepaard gaat met een 30 % i.p.v. 25 % toelage. Tenslotte moet de eigenaar 15 % van de kosten beschikbaar hebben.

Deze vormen van steun zijn beperkt tot de kustvisserij en middenslagvisserij, en dan nog niet aan al de vaartuigen van deze categorieën. Statutair is vastgesteld dat het verlenen van subsidies in 1963 zou opgeheven worden.

BESLUITEN EN AANBEVELINGEN

Het gehele onderzoek heeft tot de conclusie geleid dat de vloot, zoals ze thans is, in de onmogelijkheid is om economisch te werken, maar dat zulks in de toekomst wel het geval zou kunnen zijn, mits modernisatie en rationalisatie van de struktuur.

Maatregelen met dit doel bestaan, maar het uiteindelijk doel is momenteel nog niet bereikt. De formering van de vloot moet aan het kommercieel oordeel van de eigenaars zelf overgelaten worden, maar er zou een minimum van finantiële steun moeten gewaarborgd worden voor de volgende tien jaar en deze steun zou tot **alle** vaartuigen moeten uitgebreid worden. Het komitee is van oordeel dat een langere periode van 10 jaar niet noodzakelijk is, maar dat mits een kortere periode het vooropgesteld doel niet zal worden. Het komitee beveelt daarom aan, dat het principe van hulp tot al de sektoren van de witvis- en haringvloot met een verzekerd minimum voor de volgende 10 jaar zou aanvaard worden.

BOUWTOELAGEN :

Met het doel de heruitrusting van de vloot in de hand te werken en waar nodig de bouw van nieuwe types van vaartuigen te ontwikkelen, beveelt het komitee aan dat bouwtoelagen zouden verleend worden voor de aankoop en uitrusting van nieuwe vaartuigen, de diepzeevisserij inbegrepen, en dat deze toelagen zouden gebaseerd zijn op een vast percentage op de aankoopprijs, nl. 25 %. Het komitee is van oordeel dat de toelagen niet op dezelfde hoogte moeten gehouden worden, wanneer achteraf zou blijken dat de vangstkapaciteit dezelfde zou blijven met kleinere of zelfs zonder toelagen.

Vandaar dat het komitee voorstelt dat de toelagenregeling periodisch zou herzien worden en niet het karakter zouden hebben van een gewaarborgde minimumsteun, zoals dit het geval is voor de subsidies.

KONVERSIETOELAGEN :

Het komitee beveelt verder aan dat eveneens toelagen zouden verleend worden voor het heruitrusten van bestaande vissersvaartuigen. Het komitee is van oordeel dat de konversietoelagen eveneens aan de Hoogzeevisserij zouden moeten toegekend worden.

SUBSIDIES :

Het verder toekennen van subsidies wordt door het komitee als het enige middel aangezien om een verdere waardevermindering van de vloot tegen te gaan. Het komitee beveelt aan dat een subsidie zou verleend worden aan alle witvis- en haringvaartuigen en dat als basis van deze subsidies de besommingen verwezenlijkt gedurende de laatste 12 maanden zou genomen worden en zulks voor alle sekties van de vissersvloot. Het komitee beveelt aan dat :

— het eerste jaar waarin de nieuwe subsidies van kracht zouden worden een subsidie van minstens 3 % op de gemiddelde opbrengsten zou betaald worden aan de hoogzeevisserij ;
— aan de kategorieën behorende tot de « near and middle water » vloot, het dubbele van de huidige subsidie zou ontvangen met minsten 3 % op de gemiddelde opbrengsten.

Het komitee stelt voor dat de subsidies met minstens 1 % per jaar zouden toenemen, tot de basissubsidie het peil van des ubsidie aan « near and middle water » vaartuigen heeft bereikt. Dit wordt als een minimum subsidie aangezien en er wordt aanbevolen dat de visserijdepartementen met de nodige machten zouden bekleed worden, de basissubsidie te verhogen van bepaalde klassen wanneer het naar hun oordeel noodzakelijk is, zonder de andere sekties van de vloot te benadeligen.

Buiten deze basissubsidie wordt aanbevolen dat uit een speciaal fonds bijkomende steun zou verleend worden, echter tijdelijk, aan zekere klassen van de kust- en middenslagvloot. Het idee is om bijv. voor een korte periode een hogere subsidie te betalen aan de vaartuigen met kolen als brandstof ; het voorzien van een tijdelijke steun aan deze vaartuigen welke een plotseling verlies geleden hebben.... enz. Bijkomende hulp uit dit fonds mag niet meer bedragen dan 15 % van de opbrensten in de laatste 12 maanden. Een bedrag van 600.000 Pond Sterling werd vooropgesteld voor het jaar en dat het tot zero zou teruggebracht worden over een periode van 5 jaar.

Het komitee stelt voor dat de basissubsidie zou verrekend worden in betalingen per zeedag, terwijl de bijkomende subsidies in dezelfde vorm of alle andere zou kunnen uitbetaald worden. Betalingen uit het Speciaal Fonds zou voor niet meer dan één jaar gewaarborgd worden, terwijl voor de basissubsidie een normale garantie van stabiliteit zou moeten gegeven worden. Vandaar dat het komitee oordeelt dat een verbintenis zou moeten aangegaan worden dat de basissubsidie toegekend in een bepaald jaar, zou kunnen verminderd worden met max 10 % van het peil van het vorig jaar, en dat een zelfde vermindering voor alle klassen van vaartuigen zou toegepast worden. Voor de kustvisserij wordt voorgesteld dat de subsidies zouden voortbetaald worden op basis van het aangevoerd gewicht. De aanvoeren van schaaldieren werden tot op heden niet gesubsidieerd, omdat zulks als een luxe-artikel beschouwd werd. Het komitee is eerder gekant echter tegen het invoeren van een subsidie voor deze kategorie.

LENINGEN :

Het komitee meent dat leningen zouden moeten beschikbaar zijn voor de aankoop van nieuwe vaartuigen of de modernisatie van bestaande vaartuigen, maar dat ze beperkt zouden blijven tot 60 t.h. van

de kosten. Het komitee is van oordeel dat zelfs leningen zouden moeten toegestaan worden voor de aankoop van tweedehandsvaartuigen. De intrest zou zo laag mogelijk moeten gehouden worden en het te betalen bedrag aan interest zou door de lener bij het afsluiten van het kontrakt moeten gekend zijn.

Twee leden van het komitee stemden niet in met wat de algemene besluiten betreft van 't rapport in verband met de subsidies aan de diepzeevisserij. Het ene lid was niet voor de subsidiëring, terwijl het andere een soepeler systeem voorstond.

Het Fleckreport in het algemeen, en wat het inhoudt betreft aangaande de ondersteuning van de vloot in het bijzonder, heeft menige reaktie uitgelokt in de betrokken middens.

Daar is vooreerst 'n felle reaktie geweest omwille van het feit dat het komitee het toekennen van een subsidie voor de aanvoer van schaaldieren niet aanbevool. Als tegenargumentatie werd o.a. naar voor gebracht dat sommige soorten rondvis duurder kosten dan krab. Alzo is het ook dat voor sommige kuststreken de kustvisserij kan genieten van een subsidie voor de aanvoer van witvis, niet voor schaaldieren, terwijl de schaaldieren hun hoofdverdienste uitmaken. In deze streken wordt dan betwijfeld of de regering de kustvisserij wil helpen. Maar het geldt hier een regionaal aspekt! Er werd zelfs de vraag gesteld of 1939 dan zover in het verleden ligt dat thans reeds vergeten is welke diensten de kustvissers in de navy bewezen hebben.

«De «Kent & Essex Sea Fisheries Committee» welke een bijeenkomst te Londen hield stelde in dit verband een memorandum op. Dhr W.B. Luard, voorzitter van de Cornwall Sea Fisheries Committee, meende : «dat het rapport een al te geringe hoop voor de kustvisserij inhield.»

De eerste algemene reaktie was echter aanmoedigend (Fishing news 20-1-61) dhr J.R. Colley, ondervoorzitter van de British Trawler Federation, verklaarde dat de aanbevelingen van het Komite de steun van de federatie zou verkrijgen. Onder de titel «Now let'sget on with it» (Fishing niews 20-1-61) werd als volgt besloten : «Het zou elkeen verheugen moesten de voorstellen van het komitee in uitvoering komen van zodra de nodige gelden beschikbaar zijn. Alles hangt nu af van het spoedig oprichten van een in alle opzichten gesnikt «Sea Fisheries Authority», en de taak daarvan zal lang zo rijk niet zijn als men wel zou kunnen vermoeden na het lezen van het Fleckreport!».

Reakties van handelszijde waren er vanzelfsprekend ook en wat we lazen onder de titel «The anxiety remains» (Fishing News 27-1-61) kwam ons eerder onbeholpen voor. Het enige wat we daarvan konden weerhouden, het geldt wellicht ook bij ons, is de vermelding dat «een beter persoonlijk kontakt, en een grotere «public relations» boven alles tekort is».

De H.I.B. trad slechts in weinig punten de besluiten van het komitee bij, o.a. voor wat de uitbreiding van het wetenschappelijk onderzoek betreft. De H.I.B. meent o.a. dat de industrie zou moeten gesubsidieerd worden, zolang de landbouwprodukten van subsidies zullen genieten.

Verder meent de H.I.B. dat aan de bewering dat de 650 Schotse senners spoedig de haringvloot zouden kunnen aanvullen, alle praktische zin ontbreekt omdat de kosten van omschakeling nooit zullen kunnen gerekupereerd worden. Verder is de H.I.B. gekant tegen een stelsel met de diverse minimumprijzen al naargelang de aanwending.

De W.F.A. drukte ook bezwaren uit tegen zekere punten in het rapport vervat. De ondervinding heeft volgens de W.F.A. uitgewezen dat periodiek een herziening noodzakelijk is en dat er mogelijkheid moet zijn om voor verschillende kategoriën van schepen, verschillende toelagen toe te kennen. De W.F.A. is het evenmin eens met het maksimum bedrag van 50.000 £ als lening voor nieuwe vaartuigen. Verder meent de W.F.A. dat de basis van de subsidies, nl. eenzelfde % op de besommingen voor allev aartuigen niet gezond is. Verschillende hoogten voor de verschillende klassen is meer te verkiezen.

De «White Paper», gepubliceerd door de Regering, houdt de besluiten in van de Regering, nopens het Fleckreport. De «Sea Fish Industry Bill» reglementeert de ondersteuning van de Zeevisserij.

Hierna volgen nu de nieuwe subsidietarieven in de Engelse Zeevisserij.

J.VAN BROECK

(VERVOLGT)

LENGTE VAN VAARTUIG	SUBSIDIETARIEF (in Ponden)
1) Vaartuigen langer dan 21 m na 31-7-52 gebouwd	
21 — 27 m	6.10
27 — 36 m	9.10
36 — 39 m	7
39 — 42 m	5
langer dan 42 m	17
2) vaartuigen oliegestookt voor 1-8-52 gebouwd	
33 — 42 m	15
langer dan 42 m	17
3) Vaartuigen (kolengestookt) voor 1-8-52 gebouwd	
33 — 42 m	10
langer dan 42 m	17
4) senners voor langere reizen dan 7 dagen	
tot 21 m	8
van 21 — 42 m	10
5) Subsidies per «stone» 61-62 vaartuigen tot 21 m	
voor gestripte vis	1 sh 2 d
voor ongestripte vis	1 sh
Haringsubsidie - vaartuigen tot 12 m	£ 3.1 sh 2 d
Subsidies per zeedag	
Motorvaartuigen 12 — 18 m	£ 8.10
Motorvaartuigen 18 — 24 m	£ 14
Vaartuigen tot 42 m	£ 14

EEN RAADGEVEND KOMITEIT VOOR DE F.A.O.

Te Rome werd onlangs een raadgevend komiteit, behorende tot het komplekse geheel, nl. de F.A.O. (Food and Agriculture Organization).

Het oprichten van dit komiteit heeft verschillende redenen zoals ondermeer bijstand aan de diensten van de wetenschappelijke opzoekingen voor de visserij en het verder ontwikkelen van de oceanografische onderzoeken.

Volgens de verklaringen van dhr D.E. Finn, direkteur van het departement visserij van de F.A.O. zal de eerste taak van het pas opgerichte komiteit er in bestaan op de meest doeltreffende wijze de financiël middelen aanwenen welke ter beschikking werden gesteld.

Een bijzondere hulp zal verleend worden aan de visserijbiologen bij het samenstellen van hun programma voor hulp en bijstand ten bate van de intergouvernementale en internationale organisaties.

Het komiteit zal bestaan uit tien takken welke verband houden met de visserij en die zullen samengesteld worden uit leden van de F.A.O. en de Verenigde Naties. In het beginstadium zal eens per jaar vergaderd worden.

Pas is dit komiteit opgericht of daar werd reeds een aanvangsprogramma opgesteld dat verscheidene kongressen bevat :

1962 : wereldkongres over de tonijnbiologie
1963 : internationaal kongres over de visserij-apparatuur
1964-65 : kongres nopens de te voeren administratie in de visserij. — B.

ZWAKKE PORTUGESE AANVOEREN UIT NEW-FOUNDLAND

Ondanks een aanzienlijke versterking van de Portugese kabeljauwvissersvloot, waren de resultaten gedurende de kampanje 1961 alles behalve schitterend te noemen. Het grootste gedeelte van de kabeljauwvloot welke aan de voormelde kampanje deelnam heeft slechts twee reizen gemaakt, daar waar er vroeger minimum drie werden ondernomen. De oorzaak hiervan was een terugslag van het rendement. Enkele vaartuigen slaagden er in zowat een 1.500 ton kabeljauw aan te voeren, maar de gemiddele aanvoer per eenheid bedroeg slechts 1.250 ton, en dan vooral voor de eenheden uit Pysbe en Pebsa. — B.

JAPANSE SEINENET-TONIJNVANGERS IN DE ATLANTISCHE OCEAAN ?

Gedurende de vorige zomerkampanje hebben drie societeiten de toelating gevraagd aan de Japanse Dinetsen voor de Visserij om de tonijnvisserij met het draaiend seinenet te bedrijven in de Atlantische Oceaan. Thans weet men echter nog niet met zekerheid of dit door de bevoegde diensten zal toegestaan worden. — B.

DE MAROKAANSE KONSERVENUITVOER

Gedurende het visserij-jaar juni 1960 - juni 1961 bedroeg de Marokkaanse konservenuitvoer 2.331.451 kisten. Dit kwantum werd als volgt onderverdeeld : 1.984.572 kisten sardienen, 130.998 kisten tonijn. In vergelijking met het vorig jaar werd een stijging van ruim 250.000 kisten genoteerd, gezien er toen 2.066.569 kisten de weg naar buitenlandse markten insloegen. B.

NIEUW FABRIEKSCHIP VOOR POLEN

De Poolse vissersvloot werd andermaal versterkt door een nieuwe eenheid. Door de scheepsbouwwerf Dantzig werd onlangs de «Pegaz» te water gelaten. Deze eenheid, van de reeks „Dalmor" waarvan wij er dit jaar nog een binnen onze havenmuren te bewonderen kregen, heeft een bruto-tonnemaat van 2670 ton en wordt aangedreven door een motor Diesel van 2.400 PK. Aan boord van dit vaartuig zal werkgelegenheid verschaft worden aan 108 man.

JAPANSE VISSERIJBASIS OP DE FIDJI-EILANDEN

Onder de vele plannen tot inleiding van de Japanse visserijpraktijken in vreemde mogendheden, komt ondermeer het ontwerp voor tot de oprichting van een Japanse visserijbasis op het kleine eilandje Levuka, dichtbij Viti Levu, het grootste eiland van de Fidji eilandengroep. Een gemengde societeit, met een 50 t.h. grote investering van Japanse zijde, werd opgericht. Plannen bestaan om aldaar een diepvriesfabriek op te richten met een kapaciteit van 40 ton per dag, een ijsfabriek, een konservenfabriek, een vismeelfabriek en een visoliefabriek.

Dit kompleks zou bevoorraad worden door visserseenheden van een visserkoöperatieve, welke zeer onlangs in Japan werd opgericht en die voor het eerste bestaansjaar een vloot zal bezitten van 20 eenheden van 65 ton. Gepland werd dat deze visservloot echter in een periode van vijf jaar tot 100 eenheden zal uitgegroeid zijn. B.

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

oostendse markt en vismijnecho's

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van % niet inbegrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

—o—

De aanvoer die de laatste weken tamelijk omvangrijk is geweest kende in de zopas beeindigde periode een sterke terugloop. In totaal werden niet minder dan 2000 B vis minder aangevoerd. Waar deze min-aanvoer niet gelegen is bij de IJslandse soorten, integendeel, was de aanvoer zeer eenzijdig en was er een zeer groot tekort aan tongen, tarbot platvis, en kanaal- en Westvarianten. Dit tekort werd nog in de hand gewerkt door het feit dat ook in het buitenland de aanvoer zeer gering was, zoniet geringer dan hier, waardoor van invoer geen sprake was. Waar de vangsten voor de meeste schepen klein waren vooral dinsdag en woensdag, konden toch nog verschillende renderende opbrengsten worden geboekt. De Kanaalschepen en de schepen die van de Kreeftenput kwamen kenden het meest geluk.

In totaal zorgden 39 vaartuigen voor een totale aanvoer van 9.590 B. vis en 19.700 kilo tongsortering.

Acht IJslanders zetten toch nog 5160 B vis in de markt, het gemiddelde per schip lag wel wat hoger dan de vorige weken maar dit is uitig genoeg te wijten aan het feit dat er meer grote schepen aan de afslag kwamen. De kleine IJslanders brachten inderdaad zeer weinig vis binnen en de grootste vangst van deze week bevatte amper 1200 bennen. De prijzen voor IJslandse soorten waren buitengewoon goed hetgeen niemand zal verwonderen als men weet dat er vanuit Denemarken niet kon worden binnengebracht en dat in Nederland meer dan 100 schepen binnen liggen. De duurste soorten waren grote schelvis, blauwe leng, kabeljauw, koolvis en rode zeebaars. De hoogste opbrengst ging naar de O.81 die voor 1200 bennen een opbrengst lukte van 748.000 fr. De laagste uitslag van deze visgrond was voor de O.250 die slechts 300 bennen loste en hiervoor x fr besomde.

Een vangst van de Witte Zee werd merkelijk goedkoper verkocht dan de IJslandse vangsten. Deze vangst werd na een zeer lange reis aangevoerd en bestond uit kleine gullen. De gemiddelde prijs voor deze vangst bleef ongeveer gelijk aan deze van verleden week rond de 400 fr per ben. De opbrengst was amper bevredigend : 405.000 fr.

Van de Noordzee bleef de aanvoer eens te meer zeer klein. Weinig en kleine vangsten hielden de aanvoer op 1070 bennen. Witte kabeljauw was er veel te kort en deze noteerde dan ook tot ver boven de 1000 fr per ben. Dank zij deze hoge prijzen werden toch nog bevredigende uitslagen bereikt met deze van de O.231 als hoogste : 257.150 fr.

De Kanaalaanvoer bleef even klein als verleden week en werd door slechts vijf schepen in de afslag gebracht. Deze vijf schepen losten 800 B vis en 3700 kg tong. Tongen die ook zeer duur waren. Verder werden ook keilrog rog schotse schol, steenschol, en staartvis , en de meeste andere soorten zeer duur verkocht waardoor van deze visgrond allemaal renderende uitslagen geboekt werden, deze van de O.34 was de beste en beliep 187.000 fr.

Weinig schepen van de Witte Bank, aanzienlijk minder zelfs dan de vorige weken. Bovendien waren de vangsten zeer klein en deze verkleinden van maandag tot woensdag. Op de sluitingsmarkt werden nog amper 1000 kg aangevoerd. Veel slecht weer op die visgrond was hiervan de eerste en voornaamste oorzaak. Waar de invoer uit Nederland uitbleef kregen de tongen zeer hoge prijzen die eveneens stegen van de eerste naar de laattste verkoopdag. De kleine soorten stegen in verhouding het meest en kregen ook boven de 60 fr per kilo. Waar ook platvis zeer duur was voor de tijd van het jaar konden deze schepen doorgaans wel bevredigende uitslagen bereiken, behalve dan deze met al te kleine vangsten.

Een visgrond waarvan in verhouding met de vorige weken, zeer weinig werd aangevoerd was de West. Maandag werd van deze visgrond zelfs niets binnengebracht terwijl dinsdag slechts vier vangsten gelost werden. Ook woensdag was de aanvoer zeer gering. Dat Westvarianten duur waren zal wel niemand verwonderen. Er werden dan ook enkele renderende uitslagen geboekt, deze van de O.148 was wel het hoogst : 119.000 fr. Roggen haalden dit keer ruim de 1000 fr per ben, hetgeen wel uitzonderlijk mag worden genoemd. Haring was er in afgelopen week niet te zien. De belangstelling wordt steeds kleiner en het definitief einde is ongetwijfeld in het zicht.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	15-1-1962	16-1-1962	17-1-1962			
Tongen, grote — Sole, grosse	50.—54.50	53.20-58.—	55.—59.20	.....	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	54.—59.40	60.—65.80	62.—65.40	.....	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	56.—61.40	62.60-68.—	65.—71.50	.....	.....	.....
Voor-kleine — Toute petite	59.40-62.—	64.80-67.—	64.80-66.—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	50.—56.40	60.—61.40	56.80-61.—	.....	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	42.50-56.20	58.—60.—	60.—73.—	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	31.—43.—	32.—50.30	44.—51.—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	19.—34.—	26.—28.—	28.—29.—	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	6.20- 9.20	10.—10.80	5.—11.—	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	8.40-10.—	11.—12.—	6.80-13.20	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	12.—16.—	12.80-16.20	13.—16.80	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	16.—17.—	15.—18.40	14.—18.80	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	8.—10.40	13.20-18.—	15.40-15.80	.....	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	20.—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	16.—	13.—	10.60-11.—	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	39.—	44.—	41.—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	30.—	24.—	32.—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	8.—20.—	13.—	17.—	.....	.....	.....
Rog — Raie	8.40-14.50	10.60-20.20	12.40-20.20	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	18.20-22.40	18.—25.—	19.80-28.—	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	10.20-18.—	10.—18.—	11.20-20.—	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	35.—42.—	41.—44.90	42.—45.—	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	6.40-10.—	11.90-14.—	3.40-13.—	.....	.....	.....
Schar — Limande	.....	.....	15.80	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	24.40-26.60	24.40-26.80	28.60	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	7.40-10.80	15.—	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	6.20-10.—	14.—	19.—	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	10.20-18.—	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	17.80-20.—	20.—24.—	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	23.—28.—	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	17.—19.—	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	8.—10.—	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	11.—	11.—	13.60	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	19.60-26.—	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	4.40	5.60- 7.—	5.60	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	13.40	14.—	11.—14.60	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	14.40-15.—	20.—	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	11.—	.....	.....	.....	.....

MAANDAG, 15 JANUARI 1962

IJSLAND				
O.294	22	970	—	524.831
O.81	22	1150	—	748.568
O.318	17	410	—	272.400
WITTE ZEE				
O.216	23	1100	—	405.760
MORAY				
O.215	16	300	—	183.260
Z.212	15	270	—	207.560

KANAAL		Tongen		
O.457	14	180	1200	172.750
O.119	14	140	700	122.790
O.279	15	150	400	130.910

WITTE BANK		Tongen		
O.131	13	70	1500	119.810
Z.443	9	60	1200	110.000
Z.514	13	60	1100	99.450

KREEFTENPUT		Tongen		
Z.257	9	40	500	78.610
Z.510	10	40	800	97.090

NOORD				
O.69	8	100	—	57.860

DINSDAG, 16 JANUARI 1962

IJSLAND				
O.228	18	430	—	247.760
O.242	18	400	—	227.470
O.293	20	1000	—	692.113
NOORDZEE				
O.124	12	270	—	193.950

KANAAL		Tongen		
O.66	14	160	700	184.620
O.34	15	170	700	186.830

KREEFTENPUT		Tongen		
Z.539	10	70	1500	151.000
Z.435	12	80	1300	135.570

WEST		Tongen		
O.225	5	50	200	70.100
O.148	9	110	300	119.980
O.327	3	30	—	32.320
O.128	7	70	—	50.470

WOENSDAG, 17 JANUARI 1962

IJSLAND				
O.224	19	370	—	240.640
O.250	18	360	—	236.853

NOORDZEE				
O.231	13	250	—	257.150

WITTE BANK		Tongen		
O.326	12	80	1400	134.430
O.249	12	70	1500	143.980
Z.537	13	50	800	90.370

OOST		Tongen		
Z.199	9	100	900	118.150
Z.551	10	160	600	116.330

KREEFTENPUT		Tongen		
Z.549	12	100	1200	123.270
Z.583	11	100	1000	119.860
Z.452	12	110	1000	107.570

WEST				
O.15	4	40	—	45.790

MAANDAG :

eenzijdige aanvoer

Slechts vijftien schepen op de maandagmarkt wat in vergelijking met de voorgaande weken nogal weinig was. De aanvoer was evenwel nogal omvangrijk en omvatte zowat 5200 bennen. Tongen waren zeer schaars evenals andere fijne soorten. De prijzen voor iedere vissoort waren merkelijk duurder dan verleden week. De reden hiervan is zeker wel, en in de eerste plaats de geringe aanvoer die nog te verwachten is voor de volgende dagen. 't Bestendig slechte weer heeft op de meeste visgronden er toe bijgedragen dat de verschillende vangsten zeer klein waren. De hoge prijzen waren bijgevolg wel nodig opdat de schepen een renderende besomming zouden hebben.

Drie IJslanders, twee grote, en een kleinere. De vangsten waren niet biezonder omvangrijk en schommelden van 410 naar 1150 bennen dit voor de O.318 en de O.81. Alle vissoorten werden zeer duur verkocht met als duurste varianten : kabeljauw, ggrote schelvis, blauwe leng, rode zeebaars en koolvis. Er werd voor IJslandvis een gemiddelde prijs betaald van rond de 700 fr per ben, wat werkelijk zeer goed is Er werden nochtans twee ontoereikende opbrengsten bereikt terwijl de derde amper bevredigend was. De hoogste uitslag werd geboekt voor de O.81 die 748.000 fr bereikte, de laagste uitslag ging naar de O.318 die 273.000 fr opbracht. Een vangst van de Witte Zee van ongeveer 1150 bennen, gaf een opbrengst van 405.000 fr, dit na een zeer lange reis. Alle reizen behalve een, deze van de O.318 waren trouwens lang hetgeen niet biezonder goed was voor de kwaliteit. De gemiddelde prijs van de Witte Zee bedroeg nog geen 400 fr per ben, hetgeen wel normaal is gezien de grote partij gullen waaruit deze vangs bestond van minder kwaliteit was.

Kleine Noordzeevangsten

Voor de twee Noordzeeschepen werden bevredigende uitslagen geboekt, dit was evenwel ook al. De twee vangsten waren weinig omvangrijk: de prijzen gelukkig wel aan de hoge kant. De Noordzee geeft nu al maanden zeer weinig vis, zodat het ook niet moet verwonderen, dat steeds meer schepen deze visserij verlaten. De opbrengsten schommelden van deze visserijgrond van 183.000 naar 207.000 fr dit voor de O.215 en de Z.212

Goede uitslagen voor middenslagschepen

De schepen die vissen in het Kanal en de Witte Bank kunnen de laatste maanden niet klagen. Ofwel zijn de vangsten klein en de prijzen hoog, ofwel zijn de prijzen laag en de vangsten groot. Er worden echter steeds omvangrijke vangsten bereikt en dat is het, waar het op aan komt. Zo ook weer op de maandagmarkt waar weer weinig middenslagschepen kwamen verkopen. De tongenaanvoer was biezonder schaars, hetgeen samenviel met het uitvallen van de Nederlandse invoer zodat het zeer hoge prijzen waren die betaald werden voor tongen. Ook platvis en platjes kenden een zeer goede markt waardoor deze schepen weer allemaal renderende uitslagen wisten te bereiken. Van het kanaal verkochten drie schepen geen al te grote vangsten en schommelden de opbrengsten van 122.790 fr voor de O.119 naar 172.750 fr voor de O.457. Voor de Witte Bankers werden besommingen opgetekend gaande van 99.540 fr naar 119.810 fr dit voor de Z.514 en de O.131. Tongen kregen gemiddeld tot 60 fr per kg op de maandagmarkt. Hierdoor konden ook de Kreeftenputters die maar kleine vangsten aanvoerden, nog redelijke cijfers bereiken die varieerden van 78.610 fr naar 97.090 fr dit voor de Z.257 en de Z.510.

Van de West kwam maandag geen enkel schip verkopen.

DINSDAG :

Minieme aanvoer

De aanvoer op de tweede verkoopdag van deze week was nog veel kleiner dan deze op de maandagmarkt. Buiten IJslandse vis was er bijna niets op de markt, hetgeen voor gevolg had, dat de prijzen nog verder stegen en dat weer topprijzen betaald werden voor de meeste soorten. De opbrengsten waren dan ook, en ondanks de kleine opbrengsten renderend en soms zeer goed.

Voor de drie IJslandse vangsten werden hogere prijzen betaald dan de maandag . Ze noteerde grote schelvis tot 1500 fr per ben, kabeljauw haalde tot 1100 fr, rode zeebaars tot 700 fr per ben, terwijl koolvis dit peil zelfs overschreed. De gemiddelde prijs was evenwel niet hoger dan maandag door het feit dat nogal veel kleine vis werd gebracht en alhoewel ook deze kleine vis duur was, deed ze het gemiddelde toch dalen. De uitslagen waren evenwel nog bevredigend en schommelden van 227.000 fr voor de O.228 naar 692.000 voor de O.293

Een Noordzeevangst bracht zowat 300 bennen van deze visgrond op de markt. Dat ook deze soorten duur waren moge blijken uit de opbrengst die voor deze kleine vangst werd geboekt : 193.000 fr. Witte kabeljauw noteerde tot 1250 fr per ben en was dus niet zo veel duurder dan de IJslandse. De kwaliteit van deze vangst was uitstekend gezien de korte reis van het schip.

Weinig tongen

De tongenaanvoer was dinsdag werkelijk miniem en bestond uit een kleine 5000 kg. De prijzen voor tongen gingen dan ook geweldig stijgen en bereikten een gemiddelde van zowat 60 fr per kilo. De kleine soorten zijn in verhouding de duurste en halen ook de 3000 fr per ben. Dit komt voornamelijk door de zeer kleine aanvoer in Nederland waar bijna de ganse vloot stilligt. Tarbot was ook weer duurder dan maandag terwijl platvis dinsdag van 500 naar 920 fr noteerde, een prijs die voor de tijd van het jaar fantastisch mag genoemd worden. Van de Witte Bank kwam geen enkel schip verkopen, alleen twee vangsten van de Kreeftenput kwamen de markt voorzien van platvis en kregen er dus een goede prijs voor. De uitslagen door deze schepen bereikt, waren dan ook zeer goed en schommelden van 135.570 fr voor de Z.435 naar 151.000 fr voor de Z.539.

De twee Kanaalschepen hadden met veel slecht weer af te rekenen en brachten dan ook minder grote vangsten binnen dan kon verwacht worden in dit jaargetijde. De prijzen voor alle vissoorten waren echter zeer goed en de opbrengsten meer dan bevredigend. Zo werden uitslagen genoteerd gaande van 184.620 fr voor de O.66 tot 186.830 fr voor de O.34.

De Westaanvoer was ruimer dan maandag aangezien er maandag niets werd gebracht van deze visgrond. Roggen kregen zoals voorzien zeer hoge prijzen en noteerden zelfs tot meer dan 1000 fr per ben. Aan zulke prijzen zijn geen grote vangsten nodig om tot renderende opbrengsten te komen. Deze varieerden dan ook van 32.320 fr voor de O.327 naar 119.980 fr voor de O.148.

WOENSDAG :

weer weinig vis

Ook op de laatste verkoopdag van deze week was de aanvoer zeer gering. De prijzen bleven dan ook verder zeer hoog hetgeen bijna alle schepen toeliet een renderend resultaat te bereiken.

De vangsten waren doorgaans zeer klein. Dit is eerst en vooral het geval voor de twee IJslanders die woensdag verkochten en ieder geen 400 bennen losten. De prijzen voor IJslandse vissoorten bleven zeer hoog al kregen een paar soorten misschien wel iets lagere prijzen. Schelvis noteerde ondertussen nog tot 1450 fr, kabeljauw werd verkocht boven de 1000 fr per ben, rode zeebaars en leng kregen verder zeer goede prijzen zodat de uitslagen nog bevredigend waren en schommelden van 236.853 voor de O.250 naar 240.640 fr voor de O.224.

Van de Nordzee werd eveneens een zeer mooie vangst binnengebracht, dit door de O.231. De vangst was niet zo biezonder groot maar wel goed verzorgd. Witte kabeljauw noteerde tot 1400 fr per ben zodat de uitslag wel renderend was vooral dat het hier een korte reis betrof. Dertien dagen voor 257.150 fr Dit was meteen de hoogste uitslag deze week van de Noordzee geboekt.

Iets meer tongen

De tongenaanvoer was iets groter dan de vorige dagen. Dit belette nochtans dit keer niet dat er nog hogere prijzen betaald werden Zo kreeg de middensortering (bloks) tot meer dan 70 fr per kilo, de goedkoopste sorteringen waren de grote die geen 60 fr per kg haalden. Platvis was eveneens nog aan de dure kant al was het iets minder dan dinsdag. Voor tarbot werd woensdag tot 78 fr per kilo betaald zodat voor de Witte Bankers, de Kreeftenputters en de Oostschepen nog renderende uitslagen geboekt werden, dit ondanks de eerder kleine vangsten die werden gelost. Vooral de tongenvangsten waren zeer klein en bevatten amper nog 1000 kilo. Aan een gemiddelde prijs van meer dan 60 fr per kilo moet men er echter niet zo veel hebben, biezonder als ook de andere soorten duur verkocht worden. Van de Witte Bank werden opbrengsten geboekt gaande van 90.370 fr voor de Z.537 naar 143.980 fr voor de O.249. Van de Oost schommelden de besommingen van 116.000 fr naar 118.000 fr dit voor de Z.551 en de Z.199. Voor de Kreeftenputters de uitslagen van 107.570 fr voor de Z.452 naar 123.000 fr voor de Z.549.

Tenslotte werd ook nog een vangst van de West aangevoerd dit door de O.15. De vangst was niet biezonder groot maar werd zoals de rest peperduur verkocht. Dit gaf een opbrengst van 45.790 fr hetgeen nog zeer goed is in de tijd dat het werd bereikt.

Kustvisserij Nihil

Voor de Kustvissers was er in de voorbije week niets te verdienen. De sprotvissers konden geen kilo sprot verkopen en bleven dus zonder verdiensten. Wat de garnaalvissers betreft hier was het al niet veel beter. Er kon slechts een paar dagen worden uitgevaren en dan nog slechts door een paar schepen. De aangevoerde garnaal was duur en noteerde tot bij de 65 fr per kilo. De schepen die uitvoeren konden aldus toch hun kosten betalen. Verdienen zal ook hier wel niet het geval geweest zijn.

De haringvissers moesten evenmin hoog van de toren blazen. Er kon geen enkele dag worden uitgevaren zodat van haring in de voorbije week niets te zien was.

Het ziet er dan ook naar uit dat er de volgende weken nog minder belangstelling zal zijn vanwege de reders voor de haringvisserij. Voorzeker een van de slechtste seizoenen die we al kenden.

PROPAGANDA J. TERRIJN

De onvermoeibare propagandist Julien Terrijn zet zijn reeks voordrachten over visverbruik onverpoosd verder. Na gedurende het begin der maand reeds een viertal voordrachten gegeven te hebben, ziet het programma er als volgt uit :

20 januari, te Roeselare : voordracht over ronde vis en platvis met proeven van viskonserven Globus.

31 januari, te Gent (VTB) : voordracht over oesters.

Datum	Vangsten	Kgr.	F.	Min.	Max.	Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

15-1	15	265.200	3.348.209
16-1	12	145.000	2.303.728
17-1	12	89.000	1.752.263
	39	**499.200**	**7.404.200**

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

GEEN AANVOER

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

11-1	3	5.997	97.940
15-1	8	21.442	383.840
16-1	9	35.669	707.500
17-1	6	27.849	566.520

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

16-1	1	59	4.012	68.—	68.—	68.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

15-1	5	4.349	66.413
17-1	11	16.209	305.370

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

GEEN AANVOER

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	15-1-1962	16-1-1962	17-1-1962
Grote schelvis	15.—26.—	22.—30.40	21.20-29.—
Middelmatige schelvis	7.20-17.40	12.40-18.50	14.—18.—
Kleine schelvis	13.20	11.20-13.20	14.—
Kabeljauw	9.20-19.80	13.20-22.20	16.—21.50
Gullen	7.20- 9.60	9.60-10.80	13.—13.50
Wijting	7.—10.60	9.20-10.—	9.60
Schaat	19.60	12.—20.80	13.—20.60
Zeebaars	10.60-14.20	10.60-13.40	11.40-11.80
Leng	11.40-19.20	10.80-19.80	11.60-15.20
Schartong	3.20	9.50-10.50	9.— 9.60
Heilbot	24.60-51.60	24.40-53.40	31.—65.—
Koolvis	10.40-13.—	11.40-14.—	12.60-14.—
Hondstong	15.40	14.—15.20	11.40-12.—
Zeewolf	8.— 9.20	.....	.....
Platen	7.80	10.—11.40	.....

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

MAANDAG, 15 JANUARI 1962

Z.149	4	250	50	77.960
Z.408	4	200	30	30.720
Z.403	6	300	60	60.350
Z.491	9	600	100	100.140
Z.274	7	600	50	63.430
Z.407	2	—	—	13.060
Z.432	2	—	—	17.370
Z.449	2	—	—	20.810

DINSDAG, 16 JANUARI 1962

Z.470	4	100	15	15.860
Z.186	6	300	50	57.990
Z.504	9	900	95	119.900
Z.24	10	600	100	88.720
Z.422	3	100	10	14.750
Z.25	7	600	50	74.440
				36 kreeft.
Z.488	9	500	40	73.290
Z.495	8	600	90	117.140
Z.468	10	800	130	145.430

WOENSDAG, 17 JANUARI 1962

Z.437	11	800	130	158.730
Z.540	12	700	80	112.090
Z.558	10	400	30	61.900
Z.460	10	400	70	81.080
Z.417	10	500	50	74.280
Z.444	12	600	55	78.440

GENT

Week van 6 tot 12 januari 1962 (per kg)

Tongen 3/4 95 ; Tongen v/kleine 80 ; Tongen, kleine 78 ; Tarbot, grote 125; Tarbot, kleine 68 ; Griet kleine 65 ; Grote iek 40 ; Iek 3e slag 16 ; Schelvis, midd. 62 ; Rog (vlerken) 48-66 ; Kabeljauw 40-74; Gullen (repen) 68 ; Hozemondhamme 70 ; Wijting 20-24 ; Steenschol 39-78 ; Makreel 24-28 ; Rode knorhaan 40 ; Zeebaars (repen) 58-66 ; IJle haring 24 ; Haringshaai (gepeld) 30-60 ; Koolvis 34 ; Verse garnalen 52-80 ; Gepelde garnalen 180-250.

BRUSSEL

Week van 6 tot 12 januari 1962 (per kg)

Tongen 3/4 100 ; Tongen v/kleine 85 ; Tarbot, grote 130 ; Tarbot kleine 70 ; Griet, kleine 70 ; Grote iek 45 ; Schelvis, midd. 65-75 ; Rog (vlerken) 65-72 ; Kabeljauw 55-80 ; Wijting 24-32 ; Makreel 26-35 ; Zeebaars (repen) 65-78 ; Koolvis 40-50; Gepelde garnalen 220-280.

VERWACHTINGEN

ZATERDAG, 20 JANUARI 1962

Witte Bank : O.278, O.256.

MAANDAG, 22 JANUARI 1962

IJsland : O.298, O.324, O.286, O.331, O.80 (900 bennen)
Noordzee : Z.459.
Kanaal : O.312.
Witte Bank : Z.25, O.166, Z.422, Z.511.

DINSDAG, 23 JANUARI 1962

IJsland : O.236, O.239, O.282 (250 bennen), O.90.
Nordzee : O.295.
Witte Bank : O.165, O.218.
West : O.184, O.185.

WOENSDAG, 24 JANUARI 1962

IJsland : O.83.
Witte Bank : Z.290, Z.775, Z.547, Z.745.
Noordzee : O.333
West : O.346, O.349.

MARKTBERICHTEN

	NIEUWPOORT		ZEEBRUGGE		
	15-1-1962	17-1-1962	15-1-1962	16-1-1962	17-1-19622
Grote tong — Grosse sole	55	58-62	52-60	54-58	53-55
Bloktong — Sole moyenne	64	68	60-66	63-66	58-63
Fruittong — Sole 3/4	64	70	64-96	65-69	64-68
Schone kleine tong — Petite sole	64	70	64-67	65-68	66-69
Kleine tong — Toute petite sole	64	65	46-66	62-8	67-68
Grote tarbot — Turbot gros	50	64	56-62	62-70	54-73
Middelm. tabot — Turbot moyen	... ...	... ...	48-53	53-59	45-50
Varia — Divers	55	65	30-36	33-39	25-30
Griet — Barbue	40	40	30-35	33-38	32-35
Pieterman — Grande vive	... ...	44	... ...	... ...	... ...
Grote pladijs — Grosse plie	... ...	... ...	5- 7	5- 7	5- 7
Middelm. pladijs — Plie moyenne	7	7	8-10	6- 9	8- 9
Kleine pladijs — Petite plie	11	14	14-16	15-18	14-16
Deelvis — Portion	10	14	12-13	13-15	14-16
Kabeljauw — Cabillaud	... ...	... ...	24-27	28-32	27-30
Gul — Petit cabillaud	... ...	28	13-20	14-24	20-26
Keilrog — Raie radiée	20-16	20-17	... ...	... ...	... ...
Rog — Raie	... ...	... ...	16-18	... ...	23-24
Tilten	16	22	13-15	... ...	23-24
Scherpstaarten	13	19	12-14	14-15	23-24
Halve man	10	18-14	10-11	14-15	15-16
Grote wijting — Gros merlan	... ...	... ...	7-12	9-13	6-10
Kleine wijting — Petit merlan	10	13- 8	... ...	... ...	... ...
Bot — Flet	8	9- 8	... ...	... ...	6- 7
Schar — Limande	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
Zeehaai — Aiguillat	... ...	... ...	... ...	... ...	6- 7
Zeehond — Chien de mer	15	21-16	... ...	... ...	14-15
Robaard — Grondin rouge	... ...	... ...	11-12	... ...	14-15
Knorhaan — Grondin	... ...	12	... ...	... ...	... ...

PUBLICITEIT IN
het visserijblad
DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN

DE WETENSCHAPPELIJKE OPZOEKINGEN IN N.E. BARENDS ZEE

In het Britse visserijtijdschrift «Fishing News» van deze week verscheen een artikel wegens een wetenschappelijke kruistocht welke ondernomen werd door het Britse opzoekingsvaartuig «Ernest Holt». Deze reis met het doel de N.E. wateren van de Barents Zee aan een wetenschappelijk onderzoek te onderwerpen, werd uitgevoerd in opdracht van de «Advisory Group on Experimental Fisheries Work». Het hoofddoel van deze reis was het onderzoek in de wateren gelegen in de Barentszee tussen de Central Bank en de Novaye Zemlya.

De Z.O. wateren van de Barents Zee worden regelmatig bevist door trawlers van bepaalde nationaliteiten, in hoofdzaak Russen. Weinigen echter dringen door tot de gebieden welke het onderwerp uitmaken van het huidig verslag.

Alvorens echter over te gaan tot de zuivere hydrografische- en visserijaangelegenheden loont het toch de moeite de aandacht te wijden aan de topografische ligging Barents Zee.

Langs de westelijke zijde is dit gebied begrensd door de centrale bergketen welke zich uitstrekt van van de oostelijke gebieden van de Skolpen Bank tot de Centrale en Grote Banken (laatstgenoemde is onder de vissers beter bekend als de Green Mud Bank). Het diepste gedeelte van dit onderwatermassief bedraagt ongeveer 135 vadem .

Tussen het Centraal gebergte en de kustbanken van Novaya Zemlya is de oostelijke kom gelegen welke over de meeste plaatsen meer dan 150 vadem diep is, en zelfs tot 200 vadem op sommige plaatsen. Op de oostzijde van deze kom liggen verscheidene kleine banken welke afgescheiden worden van de kust door ontelbare zandbanken. Dit omvat eveneens de Matochkin Bank welke opstijgt tot ongeveer 33 vadem onder de zeespiegel, en een ander, niet nader genoemde bank met een diepte van ongeveer 60 vadem, in meer nog een bank met een diepte van noordelijke richting. Hierbij komt 22 vadem welke gelegen is in positie 74°25' N — 47°20' E. Langs de zuidelijke zijde van de kom ligt de welgekende Goose Bank.

HYDROGRAFIE

Nopens de hydrografie van deze wateren kan het volgende gezegd worden. Warme Atlantische wateren komen vanuit het westen in de Noord Kaap golf, welke zich in twee splitst nabij de Skolpen Bank De ene vertakking wordt de Murmangolfstroomm genaamd en volgt de kust van zeer nabij, terwijl de andere splitsing langs de buitenzoom der banken vloeit, over de Goose Bank en dan N.E. warts naar Novaya Zemlya. Andere warme wateren worden aangetroffen in de westelijke gebieden van het Centraal Bergmassief. Noordelijke (koude) waterstromingen vloeien in de Oostelijke Barentszee langs de Litke Golfstroom welke van de Kara Zee komt via de Straat van Kara. Andere koude golfstromen worden getroffen in de N.E. gebieden.

KABELJAUWSCHOLEN

Het is van vroeger reeds bekend ondermeer door opzoekingen welke verricht werden door de Britten, Noren en Russen dat in de Barentszee de bewegingen van de grote kabeljauwscholen nauw gepaard gaan met de stromingen van de Atlantische Golfstromen.

Hieruit kan bijgevolg afgeleid worden dat in de gebieden rond Novaya Zemlya, de kabeljauwvisserij in grote mate zal afhangen van de kracht van de noordelijke vertakking van de Noord Kaap Golfstroom (zie hoger)

Bodemtemperaturen welke aangetroffen werden tijdens de kruistocht hebben aangetoond dat de warme wateren zich enkel uitstrekken tot de noordelijke en westelijke zoom van de Goose Bank. Recente Russische en Noorse opzoekingen hebben bewezen dat deze temperaturen normaal zijn voor de maand augustus. In de maand september oktober bereiken de warmwaterstromingen de meest oostelijke grens welke zeer variërend kan zijn. In de maanden januari februari 1954 vond de «Ernest Holt» warm water tot op 50° E., een ogenblik waarop temperaturen van onder het nulpunt verwacht werden. In 1958 spreidden deze warme wateren zich op geen enkele ogenblik zover uit, zelfs, niet op de warmste periode van het jaar.

In het westelijk gedeelte van de area werden Atlantische wateren van meer dan 2° C. aangetroffen op de Iversen Bank en wateren van 1° C. werden gevonden langsheen de westzijde van de Centrale Bank. Aan de hand van de Noorse opzoekingen welke dateren van 1958.1959, en 1960 werd uitgewezen dat voor de beide periodes d.w.z. april mei en september oktober de toestanden aldaar weinig schommelingen ondergaan. De overige gedeelten van de area nl. : De Centrale Bank de oostelijke kom en de Novaya Zemlya banken waren zoals verwacht overspoeld met wateren waarvan de temperaturen rond of zelfs onder het vriespunt gelegen was.

Overal werd weinig kabeljauw gevangen gedurende deze opzoekingen. De grootste vangsten bedroegen vier manden kabeljauw per uur in de wateren van 66 vadem diepte in een N.E. helling van de Gose Bank. Op de noordelijke zoom werden drie manden per uur gevangen op diepten welke varieerden van 55 tot 95 vadem. De gevangen kabeljauw varieerde van 26 tot 111 cm lengte. Drie vierden van de totale vangst bestond uit kabeljauwsoorten met handelafmetingen Sporen van kleine kabeljauwsoorten werden aangetroffen op 36 vadem diepte van de Goose Bank. Pogingen werden gedaan om aldaar te vissen. Hier werd echter tegenslag ondervonden, want na amper 10 minuten vis sloeg het net vast. Op de westzijde van de centrale Bank werden 2 1/2 manden kabeljauw per uur gevangen waarvan de maten ongeveer dezelfde waren als deze welke gevangen werden op de Goose Bank. Op andere plaatsen werd weinig og geen kabeljauw gevangen.

Volgens het verslag van een Russisc hdeskundige, de heer Moslov vangt de kabeljauwvangst op de westelijke en zuidelijke hellingen van de Goose Bank aan in juli en trekt dan gradueel verder in oostelijke en noordelijke richting tot in de maand oktober, wanneer de visserij volop bezig is in de noordelijke wateren van de ondiepe banken van Novaya Zemlya. Dan verplaatst de visserij zich opnieuw westwaarts in de richting van de noordelijke hellingen van de Goose Bank, voornamelijk in de maand november, en steeds verder in westelijke richting in de maanden december en januari. De visserijmutatie werd bevestigd door de resultaten welke opgelevend werden door het merken van de kabeljauwsoorten op verscheidene data. De teruggebrachte etiketten toonden echter eveneens aan in welke mate de visserij beinvloed wordt door de hydrografische toestanden.

In 1954 en 1955 konden de Russen vissoorten merken in de omgeving van Novaya Zemlya, ten oosten van 50° E, terwijl in 1959 geen enkele gemerkte vis gevangen werd in gebieden welke ten oosten van de 31° E. gelegen waren (westelijke zoom van de Skolpen Bank) Sinds 1958 ging de vis in de maanden september en oktober tot ongeveer 45° E.

Visgronden werden vastgelegd gedurende de kruistocht bij middel van peilingen. Over het grootste gedeelte van dit gebied, en dan vooral op de banken, vertoont de bodem een zeer ruw en oneffen karakter. De Novaya Zemlya banken zijn doorkruist met heuvelkammen en geulen. Door deze peilingen werden volgende bevindingen opgedaan : a) de westelijke helling van de Goose Bank is doorploegd met geulen - b) de top van de Goose Bank vertoonde sporen van kleine vissoorten (waarschijnlijk kabeljauw) _ c) de Navaya Zemlya Bank, vertoonde in een positie van 75° 25' N, een scherpe bergketen welke de bank doorkruist. Op geen enkele zeekaart worden deze oneffenheden en ruwheid van de zeebodem vermeld; zelfs de grenzen van sommige banken zijn niet aangeduid.

De opzoekingsbedrijvigheden strekten zich niet uit in verre N.E gebieden, maar het volstaat hiervoor even beroep te doen op de tekst welke de Russische visserijdeskundige, Maslov in 1944 dienaangaande schreef :

«...het volledig noord-oostelijk gedeelte van deze zee, tot het noorden van de denkbeeldige lijn welke loopt van ongeveer 78° N te Edge Island tot de Krestovaya Golf te Novaya Zemlya (74°10' N) is onbevisbaar»

Totdaar de Russische deskundige

Het is duidelijk dat vissen in de Barent Zee (Oostelijke wateren) in de maand augustus beperkt blijft tot de Goose Bank en de areas ten zuiden en ten westen hiervan, welke beinvloed worden door de Atlantische golfstromen.

Enkel in de uitzonderlijke warme zomers bestaat et een kans op relatief goede uitslagen ten oosten van de Goose Bank, terwijl de bodem in vele gevallen een beletsel is voor het uitoefenen van de trawlnetvisserij.

Voortdurende heersende koude golfstromen in de Oostelijke Kom en de Centrale Bank tonen dat er op de voormelde wateren omzeggens gedurende het ganse jaar weinig kans op goede vangsten bestaat

Dit rapport werd deze week vrijgegeven door het Britse Visserij Laboratorium te Lowestoft.

— B

Bruto opbrengst der vissersvaartuigen verkocht in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort in 1961

N. 33 SPANT DE KROON

Hierna volgen de opbrengsten van de verkoop van Nieuwpoortse vissersvaartuigen voor het jaar 1961 in de vishalle van Nieuwpoort Het spreekt van zelf dat veel van die vissersvaartuigen ook in Oostende verkochten.

	Fr.		Fr.
N.3	762.770	N.721	462.978
N.7	1.189.430	N.722	1.280.556
N.27	447.698	N.726	538.233
N.33	1.586.175	N.728	1.145.907
N.40	78.089	N.730	977.129
N.71	189.216	N.732	1.204.459
N.106	293.270	N.734	397.554
N.130	24.940	N.735	492.876
N.136	223.669	N.737	1.070.938
N.146	387.421	N.740	1.175.102
N.209	1.113.632	N.741	1.118.861
5.210	1.465.576	N.744	1.277.017
N.414	92.258	N.750	358.542
N.434	104.074	N.753	1.146.026
N.451	28.658	N.758	271.320
N.498	510.799	N.761	1.478.154
N.534	340.497	N.762	515.139
N.701	1.026.976	N.763	509.211
N.702	242.962	N.779	208.826
N.703	1.054.074	N.788	734.240
N.706	595.332	N.790	600.377
N.707	141.927	N.804	284.577
N.708	52.746	N.805	1.047.498
N.709	118.884	N.806	503.353
N.710	712.881	N.807	896.139
N.715	277.371	N.812	446.577
N.716	285.450	N.813	85.876
N.717	52.361	N.814	1.181.742
N.718	740.348	N.818	798.195

PAKKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

UURTABEL

voor de week van 21-1-62 tot 27-1-62

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

- alle dagen te 10 u en te 15 uur (1)

Afvaarten uit Dover :

- alle dagen te 11.10 u (2) en te 16.10 u (3)

(1) vervoert auto's op 22-1 24-1 25-1 en 27-1-62
(2) vervoert auto's op 21-1 23-1 25-1 en 26-1-62
(3) vervoert ook auto's

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende :

- op 21-1 23-1 en 26-1-62 te 12 uur

Afvaarten uit Dover :

- op 22-1 24-1 en 27-1-62 te 12 uur

„Van de NEDERLANDSE Visserijgolf"

Modern oefenschip bepleit door B. en W. van Velsen

Burgemeester en wethouders van Velsen hebben nogmaals duidelijk gesteld, dat zij het noodzakelijk achten dat een werkelijk modern oefenschip voor de leerlingen van de school voor visserij en scheepvaart in IJmuiden wordt aangeschaft.

« Chauffeuren leert men niet in een omgebouwde postkoets uit de vorige eeuw » zeggen zij bij de beantwoording van vragen over de gang van zaken bij deze school. Men verzet zich zeer scherp tegen het idee een ongeveer 50 jaar oude logger om te bouwen tot oefenschip.

Uit de beantwoording van de vragen blijkt dat 25 % van de leerlingen inderdaad bij de visserij terechtkomt. Een raadslid heeft het College van B en W gevraagd of men in het indertijd verzonden adres aan de minister niet beter de zin « het is bekend, dat de bemanning der vissersschepen veelal tot de zwakbegaafden behoort » had kunnen weglaten. Het College meent dat beter publikatie van het gehele adres achterwege had kunnen blijven, tenzij het verband dusdanig was weergegeven dat de benoeming van de Triet daardoor tot uiting was gekomen.

Men zegt dat de jongens, die de tweejarige kursus voor visserij en scheepvaart hebben doorlopen, in de regel 14 of 15 jaar zijn. Deze jongelui worden op trawlers niet aangenomen, aangezien van hen het volle pund wordt geeist.

De kottervloot van IJmuiden kan deze mensen wel gebruiken, maar stuit men dan veelal weer op het bezwaar van de ouders, die hun kinderen veelal liever niet op een klein schip zien uitvaren. Aldus B en W, die het voorstel van Den Haag om een oude logger om te zien bouwen tot een oefenschip slechts geschikt vinden om de realisering van een werkelijk oefenschip te vertragen.

34 schepen in aanbouw op Nederlandse werven

In Nederland zijn nu nog 34 vissersschepen in aanbouw. Daarvan zijn 19 kotters en 15 trawlers.

Van de trawlers zijn er zeven voor Nederlandse rekening. Daarbij zijn drie grote trawlers met motoren van 1250 pk, die op de sleephelling Scheveningen worden gebouwd en een nieuwe hektrawler (1200 pk), die op de scheepswerf « De Dageraad » te Woubrugge wordt gebouwd. Voor het buitenland zijn acht trawlers in aanbouw. Daaronder zijn er drie voor Canada, die bij Boot in Leiden worden gebouwd. Eén daarvan is een trawler, van 650 pk, voor Burgeo Fish Industries, er zijn twee trawlers van 750 pk voor National Sea Products Limited. De Dageraad bouwt een 900 pk trawler voor Frankrijk, Kramer en Boey te Kootstertille zijn bezig met de bouw van een trawler van 450 pk voor Frankrijk.

Van de kotters is er maar één voor buitenlandse rekening. Het is een kotter, die Hakvoort te Monnikendam voor IJsland bouwt. Zoals bekend gaat ook de firma H. Zwart te IJmuiden nog enkele kotters voor het buitenland afleveren, namelijk voor België.

Op het ogenblik heeft de werf 'n bestelling van vier treilers van 250 pk.

Afgeleverd werden in december drie vissersschepen. Bij Boot in Leiden werd de laatste hand gelegd aan een motortrawler van 650 pk, die bestemd was voor de Burgeo Fish Industries in Canada. De Scheepsbouw Unie N.V. te Sneek leverde een viskotter af voor Nederlandse rekening. Bij de « Lastdrager », van de heer Visser in Den Helder kwam een kotter van 250 pk voor Nederlandse rekening gereed.

18.848 schepen in IJmuiden's haven

De IJmuider vissershaven heeft in 1961 18.848 schepen ontvangen. Dat is bijna 500 schepen meer dan in 1960. Het aantal kubieke meter was 5.121.756 m3 tegen 4.730.743 m3 in 1960. Vergelijking leert, dat de inhoud van de schepen nog steeds groeit.

Er waren ditmaal 453 Nederlandse stoom- en motortrawlers (1960 : 477) ; 54 (47) buitenlandse stoom- en motortrawlers ; 3425 (3087) Nederlandse motortrawlloggers ; 12.247 Nederlandse kustvissersvaartuigen (11.626) ; 218 (159) buitenlandse trawlkotters ; 1 (2) buitenlandse Snurrevaad-vaartuig ; 408 (448) Nederlandse drijfnetloggers; 83 (76) buitenlandse drijfnetloggers ; 1645 (2188) Nederlandse motorvrachtschepen ; 19 (12) buitenlandse motorvrachtschepen ; 0 (7) Nederlandse vrachtschepen ; 295 (243) bijleggers.

In de Haarlemse Kamer van Koophandel

In de vergadering van de Haarlemse Kamer van Koophandel is ditmaal ook veel aandacht besteed aan de visserij. In de vergadering, die in Haarlem is gehouden heeft de voorzitter een Nieuwjaarsrede uitgesproken, waarin tal van cijfers over de visserij werden gegeven. Zo werd medegedeeld, dat de stijging in aanvoer van verse haring, makreel, kabeljauw, schol, en tong zich de laatste vijf jaar onafgebroken voortzet. Betreurd werd dat de aanvoer van schelvis nu al vijf jaar onafgebroken in dalende lijn is.

De kwaliteit van de aangevoerde verse haring werd over het algemeen redelijk genoemd, al viel de haring wel evenals in het vorig jaar tamelijk klein uit. Een opvallende toeneming van de topaanvoer moet voornamelijk worden toegeschreven aan de voortdurende uitbreiding van de kottersvloot.

In het algemeen waren alle aangevoerde vissoorten zeer prijshoudend en vonden ze een gerede afzet in binnen- en buitenland. Gekonstateerd werd dat de viskonservenindustrie op behoorlijke wijze van grondstoffen voorzien kon worden. De export van verse haring nam af. De totale export van verse en bevroren zeevis bleef in 1961 vrijwel gelijk aan die van '60, ongever 25.000 ton.

De uitvoer naar België nam iets af, evenals naar Engeland, de VS en Zwitserland. De export naar West-Duitsland bleef vrijwel gelijk, naar Italie nam ze iets toe. Een opvallende verhoging onderging de export naar Frankrijk, namelijk van 3.651 ton in 1960 tot 6.150 ton in 1961. Dit is vrijwel uitsluitend het gevolg van de geweldig toegenomen tongaanvoer op de Nederlandse markt.

Gelet op de nog steeds gestadig voortgaande uitbreiding van de Nederlandse vissersvloot met de modernste eenheden, alsmede in aanmerking nemende de in bepaalde gevallen gunstige uitwerking van de bepalingen van het E.E.G.-verdrag, mag een zeker optimisme ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van de zeevisgroothandels niet ongewettigd genoemd worden.

Volgens de voorzitter van de Kamer van Koophandel is 1961 een slecht jaar voor de rondvisaanvoerende treilervloot geweest. De kotters ging het echter goed. Betreurd wordt dat het rapport van de kommissie ontwikkeling zeevisserij nog steeds niet is verschenen.

Men acht het weinig optimistisch gezien, dat een tot dusverre vooruitstrevende rederij (de rederij Medan-Batavia), drie moderne treilers onder vreemde vlag heeft gebracht en aan de andere zijde van de oceaan het bedrijf doet uitoefenen..

De internationale positie is moeilijk nu in Nederland geen overheidssteun wordt verleend, in de omringende landen wel. Aan de overheid is volgens de voorzitter de taak om het rapport van de kommissie-Diepenhorst te beslissen of het voortbestaan van een grote Nederlandse treilvisserij een landsbelang kan worden genoemd.

Zo ja, dan dient men, of het buitenland te bewegen tot afschaffing van de verleende steun, of de Nederlandse regering dient een gelijkwaardige steun te geven. In het tegenovergestelde geval zal de visserij de konsekwenties dienen te trekken dat verdere investering van kapitalen in de nieuwbouw van moderne treilers niet verantwoord geacht kan worden.

Nederlandse Viskonserven-fabrieken vergeten het E.E.G. als hun persoonlijk profijt het anders dikteert

De vereniging van Nederlandse Viskonservenfabrikanten heeft bij het bestuur van het produktschap voor vis en visprodukten scherp geprotesteerd tegen het uitsluiten van makreel van de ekstra invoer van zeevis uit E.E.G.-landen.

Men zegt te hebben gekonstateerd dat in de besloten bestuursvergadering van 23 november 1961, evenals reeds eerder voor het derde kwartaal van 1961 het geval was ekstra kontingent voor de invoer van zeevis uit E.E.G.-landen voor het laatste kwartaal van 1961 is vastgesteld.

Tot grote teleurstelling van de viskonservenfabrikanten heeft het bestuur van het produktschap wederom bepaald, dat makreel, een van de belangrijkste grondstoffen, van deze ekstra invoermogelijkheid is uitgesloten.

Deze hernaalde diskriminatie ten opzichte van de viskonservenindustrie is, zo zeggen de viskonservenfabrikanten, tijdens een ledenvergadering uitvoerig besproken. Men achtte het besluit in strijd met wat ter verbetering van de grondstoffenkompositie der Nederlandse viskonservenindustrie had mogen verwacht worden.

De ledenvergadering was dan ook unaniem van oordeel, dat de vertegenwoordigers van de vereniging zich uit het bestuur en de kommissies van het produktschap dienen terug te trekken in geval een dergelijke diskriminatie zich in de toekomst nogmaals zou voordoen.

Men zal zich herinneren, dat de toewijzing van ekstra kontingenten aanleiding is geweest tot een krisis voor de invoer van zeevis indertijd in het produktschap. Toen de vertegenwoordigers van de zeevisgroothandel meenden, dat men de invoerkontingenten te krap hield op een moment, dat de invoer van de Nederlandse vloot te gering was, traden zij uit het produktschap.

In de komende vergadering van het produktschap zal men beslissen over hun herbenoeming, waarvoro zij zich kandidaat hebben gesteld, nu er een ruimere regeling is getroffen.

Wij moeten doen opmerken dat, waar men bij de E.E.G. partners aan dezelfde verplichtingen onderworpen is, men de regeling toepast. Al deze bedreigingen van uit het Bedrijfschap te treden, zijn belachelijk. De belangen van de zes landen dienen eerst gediend.

De VI. 199 in moeilijkheden

De VL.199 «Martha Maria» meldde de zaterdagmiddag op 20 mijl noord van IJmuiden, dat de schroefas vastgelopen was en dat assistentie nodig was. Het schip was uit Vlaardingen vertrokken voor zijn eerste reis in het nieuwe jaar, voorzien van een nieuwe loopbus waarin de schroefas was blijven vastzitten.

Na overleg met de wal werd besloten dat de KW.32 Sakina Martine of de KW 41 « Aafke », die beide bij dezelfde verzekeringsmaatschappij zijn als de VI.199 moest vastmaken om de Vlaardinger binnen te brengen. Om 19 u. kreeg men te bregen. Om 19 uur kreeg dat schip bleek nog 140 mijl van de «Martha Maria» verwijderd te zijn. De KW.41 was inmiddels binnengelopen.

Om 18.15 u. vertrok de SCH.126 «Adriana» uit IJmuiden naar de visgronden. Deze treiler bood zijn diensten aan. De VL.199 mocht van zijn verzekeringsmaatschappij deze hulp niet aanvaarden. Alle pogingen van de Adriana stuitten op onoverkomelijke bezwaren. De rederij van dit schip vroeg 20.000 f. om de Martha Maria tot de IJmuider pieren te slepen. Men bood daarvoor echter slechts f. 1500, zodat een en ander niet doorging.

De Adriana probeerde wel met zijn sterke zender kontakt te ma-

ken met andere schepen, wat niet lukte. Ook stond de rederij toe, dat net schip «stand by» zou blijven totdat er hulp voor de Martha Maria zou opdagen.

Inmiddels had de schipper van de VL.199 150 vaam zware ketting laten vieren om zijn schip niet teveel drift te laten maken. Het weerbericht van kwart over tien meldde namelijk storm uit noordwesten, zodat deze maatregel niet overbodig was.

Tenslotte vertrok de sleepboot Titan van Wijsmuller om half elf onder kommando van kapitein Arie van der Wiele uit IJmuiden. De positie van de Martha Maria was toen al 15 mijl noord ten westen van IJmuiden. Het schip had dus al 5 mijl drift gemaakt in de richting van de kust. Na driemaal peiling te hebben genomen kreeg de Titan om goed twaalf uur de Vlaardinger in zicht, nadat men daar lichtseinen had gegeven met de schijnwerper. Om 10 u. verzocht de markonist van de Titan de gevierde ketting binnen te halen. Al bij de eerste poging slaagde men erin de sleepdraad vast te maken, om half twee werd het sein «trekken» gegeven en na een bange maar voorspoedige reis liepen de schepen om half vier IJmuiden binnen.

Verkocht

De motortreiler « Toronto » IJM. 97 van de NV Visserij Mij Batavia is naar Canada verkocht. Het schip dat in Spaarndam een onderhoudsbeurt heeft ondergaan, ligt thans in de IJmuider Vissershaven gereed voor vertrek. De verre reis naar Canada geschiedt onder de naam « Toronto ». In de schoorsteen voert het schip reeds het merk van de Booth Fisheries Canadien Co Ltd, aan welke rederij de treiler is verkocht. De « Toronto » meet 270 reg. ton bruto en is in 1958 gebouwd bij de N.V. Scheepsbouwerij De Dageraad te Woubrugge.

Spanvisserij grote vangsten

Verleden week boekten de spanvissers onder de Nederlandse kust op ongeveer 20 mijl ten noorden van IJmuiden grote vangsten. Dit heeft in de IJmuider vishallen tot enige moeilijkheden geleid. Vrijdagavond om 6 u. lagen er al vijf spannen plus een grote trawler met bijna 5.000 kisten haring aan de kant. De daarna komende spanvissers kregen geen toestemming meer om hun vangst voor de zaterdagmarkt te lossen. Deze harde maatregel moest genomen worden, anders zouden de ronde en platvisaanvoerders in het gedrang gekomen zijn. Hal E is namelijk in afwachting van een modernisering gesloopt, waardoor er minder ruimte beschikbaar is.

De schippers van de betrokken vaartuigen hebben eerst wel wat gemopperd maar zij zagen tenslotte in, dat het gelijk aan de kant van het Staatsvissershavenbedrijf lag. Later bleek, dat de handel toch niet in staat was geweest de hele haringaanvoer op te nemen. Grote hoeveelheden zeebanket werden naar de vismeelfabrieken verwezen.

De vijfdaagse werkweek

De vijfdaagse werkweek houdt de gemoederen de laatste weken in de IJmuider vishallen danig bezig. Zowel de visknechten als de havenarbeiders hebben te kennen gegeven, dat zij voor 4 februari van dit jaar voortaan een vrije zaterdag willen hebben. De vishandelaren zouden niets liever willen. Maar dan zal op die dag ook de aanvoer stil moeten staan. En hier wringt de schoen. Het lijkt een onmogelijkheid de vloot zodanig te dirigeren, dat op zaterdag niet meer aangevoerd wordt.

Vele vishandelaren hebben nu op zaterdag al te kampen met grote moeilijkheden en slagen er vaak niet in hun vis afgevoerd te krijgen. Ook in het Nederlandse transportwezen is de vrije zaterdag langzaam maar zeker gemeengoed geworden, zodat er steeds minder auto's beschikbaar komen om de vis te vervoeren. Vele konserven- is te vervoeren. Vele konservenfabrieken zijn op zaterdag gesloten, zodat deze op die dag als klanten afvallen. Kortom de IJmuider vishandel zou niets liever zien dan dat de haldeuren op zaterdag gesloten zouden worden.

Hoe de zaken zich zullen ontwikkelen staat nog niet vast. Weliswaar hebben de havenarbeiders laten weten, dat ook zij een vrije zaterdag willen hebben, maar hun standpunt schijnt niet op zo'n hechte basis te rusten als dat van visknechten. De kaairidders voelen diep in hun hart wel, dat het niet zo gemakkelijk zal gaan. Toch moet ernstig met de mogelijkheid rekening worden gehouden, dat zaterdag 3 februari de vis in IJmuiden niet verwerkt zal worden. De havenarbeiders zullen de schepen wel lossen, maar of de visknechten voor de afvoer zullen zorgen moet ernstig worden betwijfeld.

Naar IJsland

De HD.74 Michiel zal binnenkort naar de wateren rondom IJsland vertrekken. Het schip wordt thans in IJmuiden gereedgemaakt voor dit verre avontuur. Aanvankelijk lag het in de bedoeling in Engeland te markten en dan vandaar een tweede reis te maken. Schipper Freek Slot is op dit besluit teruggekomen en zal nu trachten zijn vangst in IJmuiden tegen behoorlijke prijzen kwijt te raken. Verleden jaar heeft de vriestreiler Egmont twee reizen naar IJsland gemaakt, maar de resultaten vielen over het algemeen tegen. In Nederland staat men nog altijd skeptisch tegenover de vis uit deze kontreien. Maar schipper Slot is de narigheid om de moord beu geworden. De laatste reis die 14 dagen duurde, leverde een besomming op van amper f. 11.000. Als dit eksperiment goed uitvalt zullen wel meer grote Nederlandse treilers de steven naar IJsland wenden.

Nieuwe kotters

Maandag is de nieuwe kotter Willy Alida KW 1961 in IJmuiden aangekomen. Het vaartuig dat een zusterschip is van de « Peter Leonard » KW.105, die vorig jaar november in bedrijf kwam, is gebouwd bij de scheepswerf H. de Haas te Maassluis, voor rekening van de Rederij Viking te Katwijk aan Zee.

De nieuwe aanwinst meet 146 reg. ton bruto. De lengte over alles bedraagt 29,10 meter, de breedte 6,50 meter en de holte 3,20 m. De voortstuwing geschiedt door een Bolnes motor van 450 PK.

Voor deze rederij bevindt zich in Maassluis nog een derde kotter in aanbouw. De « Willy - Alida » is maandag meteen voor de eerste reis naar zee vertrokken.

De tweede nieuwe kotter die deze week in IJmuiden arriveerde, is de « Arendje » KW 98, indertijd gebouwd ter vervanging van de onlangs verkochte kotter van die naam, die nu als « Nora » IJM 51 aan de visserij deelneemt. Dit nieuwe schip behoort toe aan N. Messemaker te Katwijk aan Zee ; het is gebouwd bij het scheepsbouw en konstruktiebedrijf K. Hakvoort te Monnikendam. De bruto inhoud bedraagt 130 reg. ton bruto bij een lengte over alles van 28.70 meter, een breedte van 6.50 meter en een holte van drie meter. Als hoofdmotor heeft de nieuwe « Arendje » een Kromhout van 375 PK. Het schip zal volgende week ter visserij vertrekken.

Lichtschip „Ter Schellingerbank" op drift

In de zware storm van zaterdag, met windkracht 9 tot 10, is het lichtschip « Terschellingerbank » op drift geraakt. Normaal ligt het vaartuig bij routeboei E T 9 benoorden Terschelling.

Het lichtschip kwam in moeilijkheden doordat de nieuwe ankerketting brak. Kapitein L. van Zanen liet onmiddellijk het reserve anker uitzetten, maar alles ging zo snel in zijn werk dat het schip al vijf mijl oostelijk was weggedre eer het weer voor anker lag. Het lichtschip is buiten werking gesteld, zodat schepen die door radiopeilingen hun plaatsen bepalen niet in verkeerde positie kunnen komen. Ook het draaglicht is uitgeschakeld. Overdag voert het vaartuig nu in voor- en achtermast een grote zwarte bal. Bovendien het internationale vlaggesein P C : ligt niet in de juiste positie, werd gehesen.

's Nachts hangt in iedere mast een rode lamp, die om het kwartier een witte lichtflikkering geeft. Bij goed weer zal het lichtschip door een marinesleepboot naar Den Helder worden gesleept. Het reservelichtschip komt dan op de plaats van de Terschellingerbank te liggen.

VISSERIJSNIPPERS

DE KW 99 « MARIA THERESIA » is dinsdag na een reis van drie weken in de Ierse Zee te IJmuiden binnengelopen. Het schip was na de Kerstdagen naar zee vertrokken. In de ruimen bevond zich, hoe men ook zocht, geen enkele haring. Zo slecht was de visserij geweest.

DE KW 178 IS MAANDAG door de KW 46 de IJmuider vissershaven binnengesleept. Eerstgenoemd vaartuig had met een volkomen defekte stuurinrichting te kampen.

OM DE NOORD TROFFEN de loggers en treilers de laatste dagen zeer slecht weer. Op een van de schepen werd de koelkast door net kombuis geslagen.

BIJ BESCHIKKING VAN DE directeur-generaal der PTT is de directeur van het Rijkskuststation Scheveningen-Radio de heer C. Van Geel in IJmuiden benoemd tot inspekteur, zulks met handhaving van zijn aanwijzing van directeur van genoemd station.

DE RIJKSHAVENMEESTER voor het Noordzeekanaal maakt bekend, dat vele zeevarenden — vooral de vissers — niet bekend zijn met de gevaren, die zijn ontstaan door het uitbreidingswerk aan de IJmuider havenmond. Een door boeien gemarkeerd gebied mag door de schepen niet meer bevaren worden. Daar opereren ter plaatse bekende onderlossers, die voor de aanvoer van de benodigde stenen zorgen. Schade door andere schepen aan deze vaartuigen toegebracht zal worden vernaald. Op geregelde tijden vinden eksplosies plaats bij het opruimen van een gedeelte van het Zuiderhavenhoofd. Men dient dan minstens een halve mijl van de havenmond verwijderd te blijven. Het begin en het einde van deze eksplosies worden vanaf het semafore met lichtsignalen aangekondigd.

De Nederlandse visserij en haar Produkten

(vervolg)

Uit een voorgaande tabel blijkt duidelijk de vooraanstaande plaats die de haring inneemt. Ongeveer een derde deel van de totale jaarlijkse aanvoer bestaat uit zoute en verse haring en bedraagt gemiddeld per jaar ± 100.000 ton met een waarde van ± 45 miljoen gulden.

De zoute haringvisserij wordt uitgeoefend van mei tot eind december door een 200-tal loggers.

Men heeft bij het vangen niet te maken met één, maar met verschillende soorten haring. Voor Nederland zijn de maatjes haring (jonge haring met weinig of geen vorming van hom of kuit), de volle haring (geslachtrijpe haring met hom of kuit), de ijle haring (zonder hom of kuit) en de steur haring het belangrijkst. De drie eerstgenoemden zijn alle gekaakt en worden met de verzamelnaam «pekelharing» aangeduid. De steurharing is ongekaakt. Eén van de typische kenmerken van de Hollandse gezouten haring is, dat deze aan boord van de schepen wordt gezouten.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de aanvoeren van zoute haring, verdeeld over de hiervoor genoemde vier soorten :

Aanvoer gezouten haring naar de belangrijkste soorten in tonnen van 1.000 kg

	1951	1958	1959	1906
Maatjes haring	21.835	18 089	23.645	13.671
Volle haring	13.162	14.173	13.707	13.915
IJle haring	884	1.226	2.415	2.112
Steur haring	47.052	29.707	22 800	27.892
Totaal	82.933	63.195	62.567	57.590

(vervolgt)

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

WOENSDAG

Aanvoer 416 kisten, waarvan 124 tong en tarbot, 30 wijting, 20 gul en kabeljauw, 40 koolvis, 190 schol en 25 diversen.
Besommingen : KW 153 « Francina » f.28.000.

DONDERDAG

Aanvoer 3590 kisten, 520 tong en tarbot, 1 heilbot, 538 schol, 9 schar, 1 bot, 1780 haring, 4 makreel, 71 schelvis, 450 wijting, 153 kabeljauw en gul, 5 poon, 30 koolvis en 28 diversen.
Besommingen : SCH. 54 f.26.250 ; KW 81 f.18.050.

VRIJDAG

Aanvoer 2376 kisten, waarvan 321 tong en tarbot, 30 schelvis, 670 wijting, 105 gul en kabeljauw, 40 koolvis, 532 haring, 350 schol en 250 diversen.
Besommingen : KW 180 f.16.000 en KW 33 f.15.500.

ZATERDAG

Aanvoer 2650 kisten waarvan 895 tong en tarbot, 1425 schol, 15 schar 140 haring, 95 wijting, 60 kabeljauw en gul en 20 diversen.
Besommingen : SCH 42 f.21.800 ; KW 124 f.14.000 ; KW 74 f.19.400 ; KW 74 f.19.400 ; KW 195 f.21.500 ; KW 149 f.20.000.

MAANDAG

Aanvoer 5000 kisten waarvan 905 tong en tarbot, 375 schelvis, 1660 wijting, 260 kabeljauw en gul, 195 koolvis, 130 haring, 115 makreel, 1250 schol, 160 diversen.
Besommingesn : KW 171 f.23.900 ; KW 121 f.17.000 ; KW 41 f.14.300.

DINSDAG

Aanvoer 2280 kisten waarvan 65 tong en tarbot, 140 schelvis, 550 wijting, 60 kabeljauw en gul, 1160 haring, 90 schol en 140 diversen.

Brief uit Yerseke

nummer 859

Yerseke 13 januari

OESTERVERZENDING DECEMBER

Met het bekend worden van de totaal-verzending over de vorige maand (in 1961 dus) en de vergelijking die over december 1960 is er een einde gekomen aan het ramen en gissen.

We weten nu zeker dat december 1961, wat het verzonden aantal belangt, een slecht figuur slaat ten opzichte van december 1960.

Maar laten we de cijfers doen spreken. We horen (of zien) dan dat in december 1961 in Nederland werden gekonsumeerd 252.757 stuks maar in december van het vorig jaar 317.152 expl. ; Belgie nam nu af 5.155.056 en vorig jaar 5.441.825 stuks ; Frankrijk nu 3.277.750 en toen 3.527.850 oesters ; Duitsland nu 310.458 en toen 327.171 ; Engeland nu 134.800 tegen 291.650 in '60 ; Zwitserland nu 188.947 en toen 163.072 ; terwijl « diverse landen » nu 52.360 stuks tegen 117.628 in '60 voor hun rekening namen. In totaal nu 9.372.128 stuks tegen vorig jaar 10.186.348 stuks.

Een nadelig verschil voor december 1961 van 814.220 stuks. Bij het jaareinde 1961 blijken sedert het seizoenbegin ongeveer 2 miljoen stuks minder te zijn afgezet dan vorig jaar. Als we de hierboven gegeven cijfers beter bezien blijkt dat alle afnemende landen lager bleven dan vorig jaar en dat alleen Zwitserland een geringe verhoging te zien geeft. Hoewel Belgie ook minder afnam dan vorig jaar, was het verschil niet zo groot als afgaande op de cijfers van de vorige maanden kon worden verwacht.

Eigenlijk geen mooi beeld. Geen wonder dat de korrespondent van ons plaatselijk blad de vrees uit : « Wij zullen dit seizoen niet de 33,5 miljoen stuks halen zoals vorig jaar ». Dit is volgens onze mening wel jammer maar niet het ergste. Het ergere noemen wij dat de gemeent te moeten stellen of er indien er meer vraag was, de benodigde oesters voorhanden zouden zijn. Is het nu slechts een fatale samenloop van omstandigheden (slechte groei, grote sterfte) dat er nu reeds een tekort aan oesters zou blijken bij dezelfde vraag van vorig jaar ?

Of, moet er op gerekend worden dat het maksimale produktie-vermogen doorlopend niet zo groot is ? Wij weten het niet. Wellicht leert de tijd het. Er werden deze week weer mossels aangevoerd uit de Waddenzee. Ondanks het slechts weer (de storm) kon toch voldoende hoeveelheid op de verwaterplaatsen worden uitgelost.

Als de klanten nu maar vragen, kunnen ze gediend worden.

Over de twee plannen van het ene waarvan werd gezegd dat het een lastig plan was en het tweede waarover evenmin veel goeds werd en wordt gezegd, horen we, althans officieel, niets ! De mensen uit de praktijk die wij erover hoorden, zeiden er niet veel in te zien. Dat nog in het lopende seizoen veranderingen zullen komen, achten we niet waarschijnlijk, wel menen we te moeten aannemen dat het seizoen 1962-'63 door andere spelregels zal worden beheerst.

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

	11-1-1962	12-1-1962	13-1-1962	15-1-1962	16-1-1962	17-1-1962
Tongen, grote — Sole, grosse	4.40- 4.30	4.60- 4.40	4.50- 4.30	4.60- 4.40	5.— 4.60	5.— 4.50
3/4 tongen — 3/4 sole	3.60- .340	4.30- 4.—	3.70- 3.40	3.60- 3.20	4.90- 4.20	4.80- 4.30
Bloktongen — Sole moyenne	4.30- 3.40	4.30- 4.10	3.80- 3.60	4.— 3.80	5.— 4.50	4.80- 4.10
Voor-kleine — Petite	4.50- 4.—	4.50- 4.30	4.30- .380	4.40- 4.20	5.10- 4.50	5.— 4.60
Kleine — Toute petite	4.20- 3.70	4.40- 4.30	4.40- 4.10	4.40- 4.20	5.— 4.50	4.80- 3.90
Tarbot, groot — Turbot, gros	4.20- 3.80	5.— 4.80	4.40- 4.10	4.20- 3.70	4.80- 4.30	5.— 4.60
Middel — Moyenne	.....	**180.—128.—**	.....	**190.—136.—**	.....	**170.—**
Kleine — Petite	**132.—92.—**	.....	**146.—100.—**	**98.—88.—**	.....	**170.—136.—**
Griet — Barbue	.....	**100.—80.—**	.....	**80.—60.—**	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	**42.—38.—**	**42.—38.—**	**37.—33.—**	**36.—30.—**	**40.—38.—**	**40.—39.—**
Grote iek — Grosse	**44.—39.—**	**44.—39.—**	**36.—33.—**	**36.—30.—**	**40.—37.—**	**46.—38.—**
Kleine iek — Petite	**52.—48.—**	**52.—48.—**	**46.—39.—**	**46.—42.—**	**56.—49.—**	**60.—46.—**
Iek 3e slag — 3e sorte	**54.—44.—**	**55.—50.—**	**48.—40.—**	**46.—36.—**	**60.—56.—**	**66.—57.—**
Platjes — Toute petite	**51.—44.—**	**51.—44.—**	**50.—37.—**	**49.—47.—**	**73.—50.—**	**72.—57.—**
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	**76.—72.—**	.....	.....	**66.—60.—**	**77.—67.—**	.....
Middel — Moyen	**78.—70.—**	.....	.....	**70.—60.—**	**77.—69.—**	.....
Kleine — Petit	**64.—58.—**	**55.—50.—**	.....	**57.—45.—**	**58.—49.—**	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	**34.—30.—**	.....	.....	**31.—30.—**	**40.—**	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**67.—64.—**	**72.—64.—**	**113.—56.—**	**109.—100.—**	**104.—87.—**	.....
Gullen — Petit cabillaud	**52.—37.—**	.....	**56.—30.—**	**56.—30.—**	**63.—34.—**	**62.—50.—**
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	**180.—160.—**	**148.—**	.....
Wijting — Merlan	**27.—24.—**	**26.—23.—**	**42.—24.—**	**22.—12.—**	**34.—11.—**	**47.—39.—**
Schar — Limande	**56.—27.—**	.....	**57.—40.—**	.....	**72.—67.—**	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	**44.—41.—**	.....	.....	**35.—29.—**	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan —	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	**35.—30.—**	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	**42.—40.—**	**41.—40.—**	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	**52.—42.—**	**27.40 - 16.20**	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	**36.—21.60**	.....	.....
Volle haring — Hareng	**28.—20.—**	**19.60-17.90**	**28.80-22.40**	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	**40.—**	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	3.70- 2.20	4.— 3.20	.....
Heilbot — Flétan	3.80- 3.70	.....	.....	**76.—66.—**	**81.—**	.....
Koolvis — Colin	**74.—72.—**	**72.—66.—**	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	.....	.....	**48.—42.—**	**56.—44.—**	**45.—41.—**
Pollak — Lieu jaune	**56.—52.—**	**53.—48.—**	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	**25.—**	**44.—40.—**
Bot	**32.—28.—**	.....	.....	.....	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	.....	.....

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

BERICHTEN aan ZEEVARENDEN

BEGIE

1/1 Berichten aan Zeevarenden

B.a.Z. 1/1-61 vervalt

De Belgische berichten aan Zeevarenden brengt ter kennis van de Zeevarenden alle belangrijke informaties van algemeen en particuliere aard betrekking hebbende op 't Zuidelijk gedeelte van de Noordzee van Gravelines tot Antwerpen, t.t. z. het gebied bevat in de Belgische kaarten «Vlaamse Banken» en «Schelde».

De berichten aan Zeevarenden verschijnen om de veertien dagen ten einde het bijhouden van de door de Hydrografische Dienst uitgegeven kaarten en dokumenten toe te laten.

De reeks van de Berichten aan Zeevarenden vangt aan met volgnummer 1 begin januari van elk jaar. Het volgnummer van de berichten wordt voorafgegaan van 't nummer van het blad waarin deze berichten verschijnen. Het jaartal wordt er aan toegevoegd wanneer aan een bericht herinnerd wordt. Het nummer der voorafgaandelijke berichten is gevolgd door de letter (P) dit ter tijdelijke berichten door de letter (T)

1/2 Officiële radioberichten bestemd voor de Belgische koopvaardijschepen — Het BELMAR-SYSTEEM.

B.a.Z. 1-2 61 vervalt

BELANGRIJK : De gezaggvoerders van de koopvaardijschepen zullen er voor zorgen dat een exemplaar van dit bericht aan de officier-radiotelegrafist zal overhandigd worden.

1. ALGEMEEN

a) Dit bericht geeft een beschrijving van het systeem dat bestemd is om de officiële berichten over te zenden aan de Belgische koopvaardijschepen via de radiotelegrafie.
orders en/of officiële aanwijzingen

b) Deze officiële berichten zullen omvatten door het Gemengd Maritiem Comité gegeven namens de Belgische Regering; zij zullen overgenomen worden door de Chef Marinestaf van de Belgische Zeemacht (BELNAV/BXL)

c) Dit systeem wordt het BELMAR-systeem genoemd en wordt van kracht op het ogenblik van het uitzenden van het Belmar-bericht nummer EEN bestemd voor alle Belgische koopvaardijschepen (zie para 3) Het Belmar-bericht zal uitgezonden worden in overeenstemming met het verbindingsplan vermeld in para 7.

d) In het Belmar-systeem komen de volgende twee soorten berichten voor :

(i) algemene berichten voor alle Belgische koopvaardijschepen

(ii) individuele berichten bestemd voor één of meer Belgische koopvaardijschepen

2. Vanaf het ogenblik dat het Belmar-systeem in voege treedt is het aan te bevelen dat de gezagvoerders van de koopvaardijschepen volgende maatregelen nemen die in grote mate zullen bijdragen tot de veiligheid van hun schip en de bemanning.

a) luisteren naarr één van de radiostations vermeld onder para 7, die de uitzendingen van de officiële berichten zullen verzekeren ;

b) hun radiouitzendingen tot het strikt noodzakelijke beperken.

3. IDENTIFICERING VAN DE OFFICIELE BERICHTEN.

a) Al de officiële berichten die via de radio aan de Belgische koopvaardijschepen zullen medegedeeld worden zullen voorafgegaan worden door het woord Belmar

b) Ten einde het de gezagvoerders van de koopvaardijschepen mogelijk te maken te controleren of zij alle Belmar-berichten hebben ontvangen zullen deze een serienummer dragen bestaande uit één of twee cijfers van 0 tot 99 dat onmiddellijk het woord BELMAR volgt. Al de Belmar-berichten van welke soort ook zullen doorlopend genummerd worden.

c) De verzamelroepnaam zal gebruikt worden voor het uitzenden van de BELMAR-berichten.

d) al de berichten zullen onder de volgende vorm worden uitgezonden

(i) Verzamelroepnaam of individuele roepnaam (namen) (volgens de soort van bericht)

(ii) BELMAR

(iii) Serienummer samengesteld uit één of twee cijfers

(iv) Tekst

(v) Datum-tijdgroep

(VERVOLGT)

Voor Nieuwbouw en Herstellingen van Schepen

N.V.

BELIARD - MURDOCH

2049V

Ieder 1e 10e en 20e blad geeft als bijvoegsel de steeds van kracht zijnde (P) en (T) berichten.

De Berichten aan Zeevarenden geven de lijst der nog van kracht zijnde Dringende Berichten voor Zeevarenden (D.B.Z.)

De Zeevarenden worden uitgenodigd alle opmerkingen die de scheepvaart in het gebied vervat in de Belgische kaarten «Vlaamse Banken» en «Schelde» aanbelangen zo spoedig mogelijk te verstrekken alsook alle onjuistheden of leemten die zouden waargenomen worden in de publicaties van de Dienst.

Deze mededelingen worden liefst schriftelijk overgemaakt, rechtstreeks en zo duidelijk mogelijk aan :

Het Hoofd van de Hydrografische Dienst

Christinastraat 113, Oostende

Tel. nummer 75272

(Hydrografie Oostende).

REDERS en VISSERS, VOOR UW SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

vertrouwen tot de wendt U in volle beroepsvereniging

HAND IN HAND

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

DE BELGISCH - NEDERLANDSE VISSERIJ-ALMANAK 1962

Dit lijvig boekdeel telt meer dan 1150 blz. en bevat zeer veel nuttige inlichtingen wetten en K.B. welke de visserij en de Zeevaart aanbelangen.

Aan dit boek verleenden Belgische en Nederlandse vaklui en overheden hun volledige medewerking.

Het is verkrijgbaar mits storting van het bedrag van 250 fr + 15 fr verzendingskosten voor 't Binnenland en 25 fr verzendingskosten voor het Buitenland op P.C.R. 418987 van Het Visserijblad of voor overschrijving ted Bank Crédit Ostendais van dit bedrag op rekening nr 740. Het is ook verkrijgbaar ter drukkerij St Jorisstraat 18, Oosende.

In Nederland volstaat het zich te wenden tot de firma Henk Zwart en het bedrag vooraf op haar bankrekening ter Rotterdamse Bank IJmuiden te storten of op postgiro nr 453338 van Machinefabriek en technische handel H. Zwart IJmuiden.

REDERS,

LEEST UW

VAKBLAD!

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



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

★

BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

LUIK :
Boulevard de la Sauvenièr 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

AE