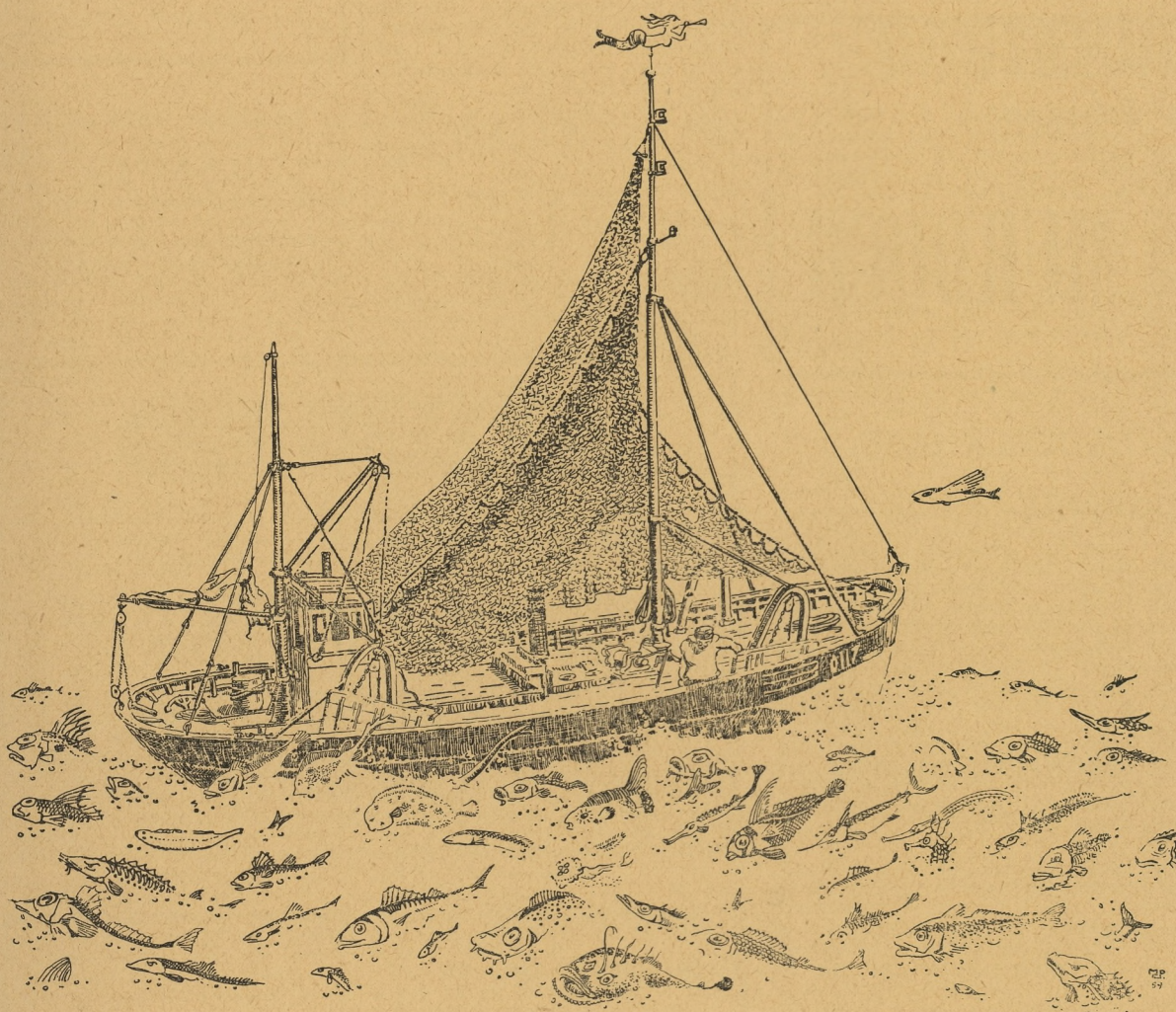


HET

30e JAARGANG — nr 6
VRIJDAG 9 FEBRUARI 1962
PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



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

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

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van Schepen
N.V.

BELIARD - MURDOCH

2049V

**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 aanbevelen.

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. 416987 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.

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

TE KOOP

te Nieuwpoort **GARNAALVIS-
SERSVAARTUIG** van 1926 Br. T. 20
Motor Gleniffer van 70 PK van het
jaar 1956. Voorwaarden bureel blad
nr 2709V.

TE KOOP

Een mooie
MOTORTREILER

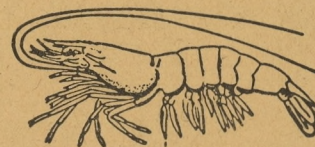
van 5 jaar oud. Zeer goed onderhouden. Reden : reder is 65 jaar en heeft geen opvolgers.

De gegevens luiden : lengte : c.a. 36,25 m ; lengte tussen loodlijnen : 30,50 m ; Breedte : 7,30 m ; holte : 3,80 m in de zijde ; motor : MWM 500 PK 375 toeren direct omkeerbaar met reductie 2 : 1 met zoetwaterkoeling ; winchmotor : MWM 150 PK ; lichtmotor : MWM 30 PK ; elektriciteit : 110 volt ; winch : Brusselle E III. galgen : 2 1.500 kisten, verwarming : centrale verwarming, ketel met oliebrander ; stuks aan SB-zijde ; visruim : c.a. brandstof : c.a. 58.000 liter mazout ; water : c.a. 6.000 liter.

Het schip besomde in 1960 : 6.400.000 fr ; 1961 : 5.574.000 fr.

Voorwaarden : Schrijven bureel blad nr 2740V.

★ **VISHANDEL** Centr. stad, 8.000 fr. netto winst p. md. Mooie inricht. mt frigo, 110.000 fr. **ALG. WOONZORG**, Kipdorp, 32, Antw. (2712V)



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

TE KOOP GEVRAAGD

HARING

van 5 à 6 stuks per kg

Schrijven Rokerij Noordzee
Brugse stwg, 3, Bredene

(27113V)

S.A.I.T.

SOCIÉTÉ ANONYME
INTERNATIONALE DE
TELEGRAPHIE SANS FIL

OOSTENDE 21, H. Baelskaai
Tel. : 715.70
NIEUWPOORT 46, Kaai
Tel. : 231.51
ZEEBRUGGE 4, Wandelaarstr.
Tel. : 541.21

**VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN
DECCA-NAVIGATORS**

**VERKOOP
VERHUUR
ONDERHOUD**

S. A. I. T. Tot Uw Dienst S. A. I. T.
MEER DAN 50 JAAR ERVARING IN MARITIEME RADIO

NIEUW !

VLOTTERS IN PLASTIEK

bij

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

27 H. Baelskaai - Oostende - Tel. 729.51

LICHT ! DUURZAAM ! GOEDKOOP !

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

Komt het tot bedreigingen ?

VERHURING VAN PAKHUIZEN IN OOSTENDSE VISMIJN

De vastgestelde verhoging der verhuur van pakhuizen ter vismijn van Oostende, maakt sedert enkele weken het voorwerp, uit van allerlei overwegingen en akties gepaste en ongepaste, en het verwondert niemand dat ook de politiek er bij gesleurd wordt.

Het eerste besluit waarbij de pakhuizen aanzienlijk verhoogd werden, werd verbroken door de bestendige Deputatie, wat op een vergissing schijnt te berusten. Deze huurprijzen dateren van 1952 en thans beweert het schepencollege, dat ze veel te laag zijn en veel moeten verhoogd worden.

Om de toestand goed te begrijpen, moet men teruggaan tot de jaren 1934 en 1952, toen deze pakhuizen verhuurd werden, bij het in werking treden van de achterenvolgende nieuwe vismijnen.

DE TOESTAND IN 1934 EN 1952

Toen het schepencollege in 1934 en 1952 moest overgaan tot de verhuur der pakhuizen van de vismijn, was het schepen Vroome die schepen van vissershaven was. De administratie bij monde van Directeur Velthof, was toen van oordeel, dat deze pakhuizen aan dezelfde pachtprijs voor elkeen moesten gesteld worden, al naar gelang men een pakhuis in de eerste of de tweede rij zou huren.

De pakhuizen zouden toegekend worden per vishandelaar volgens hun aankoopcijfer van de laatste drie jaar en vreemde firma's zouden de overblijvende mogen in gebruik nemen.

Het voorstel was toen, de grote pakhuizen aan de zuidkant aan 6000 fr en deze aan de Noordkant aan 4000 fr te verhuren.

Het toenmalige schepencollege trad deze zienswijze niet bij en verkoos de verhuur per pakhuis en per opbod van zuid naar noord. Schepen Vroome legde toen de belofte af, dat van zuid naar noord verkocht zou worden omdat toen bleek dat de vaartuigen aldus mekaar bij het binnenvaren geen averij zouden berokkenen en er van een tweede en derde beurt geen sprake was. Deze theorie, waarvan achteraf bleek, dat ze geen steek hield, werd aangekleefd en zo werden de pakhuizen per opbod ver-

huurd aan de meestbiedende, gaande van zuidelijke naar noordelijke richting.

VEEL TE DURE PACTHPRIJZEN

Het spreekt vanzelf, dat sommige vishandelaars er toen prijs opstelden altijd het dichtst bij de vangst te zijn en er dus elkaar abnormaal opboden voor de meest zuid gelegen pakhuizen in zover dat zeer dure en abnormale huurprijzen werden bekomen voor bepaalde plaatsen.

In 1934 was de basisprijs 4000 en 6000 fr. In 1952 werden na het herbouwen van de nieuwe hallen de prijzen als volgt vastgesteld :
1e rij noordkant : 30.000 fr
1e rij zuidkant : 32.000 fr
2e rij grote pakhuizen : 18.000 fr
2e rij gewone pakhuizen : 16.000 fr
Haringhalle : 16.000 fr.

Velen hebben ondertussen aan deze pakhuizen grote kosten gedaan, zoals het plaatsen van koeling, het inrichten van burelen, bakken om vis te bewaren enz...

De huurcontracten toen aangegaan, zijn sedert 1 januari vervallen en alle vishandelaars kregen niet alleen vooropzeg, maar als ze het pakhuis in kwestie willen voorturen, de mededeling, dat zij voortaan hiernavolgende huurgelden hoeven te betalen.

Alle pakhuizen in de 1e rij der vishalle : 40.000 fr De pakhuizen in de 2e rij : 22.000 fr. In de haringhalle : 18.000 fr.

Het is bekend dat al wie vis wil kopen in de vismijn 2000 fr moet betalen voor een koperskaart.

Zij die een pakhuis huren worden ontslagen van die koperskaart of liever : mogen dit bedrag in mindering brengen van hun pacht. Het stadsbestuur steunt zich voor de verhoging op het feit, dat veel kleine kopertjes, die gedurende de eerste dagen van de week vis komen kopen, in die pakhuizen hun gekochte vis komen onderbrengen, kuisen en verpakken en daarvoor aan de huurders 50 à 100 fr per dag betalen, zodat veel huurders ten slotte per maand weinig of niets voor het gebruik van hun pakhuizen betalen.

Daarenboven voeren sommigen miljoenen kg vis in, welke ze in de pakhuizen verhandelen en waar-

voor ze geen frank rechten betalen.

Wij moeten hier waarheidshalve doen opmerken, dat die invoerders zich beperken tot een tiental firma's en dat de anderen dus op dezelfde voet niet dienen behandeld te worden.

Bij het verhogen van sommige huurrechten heeft het gemeentebestuur ons dunkens niet genoeg rekening gehouden met de abnormale huurprijzen tien jaar geleden betaald.

Men heeft toen die pakhuizen niet verhuurd aan normale prijzen maar per opbod zoals men het doet voor de strandkabinen en tijdelijke standplaatsen links en rechts in de stad.

Moest de verhuur tien en twintig jaar geleden gesteund geweest zijn op de werkelijke kostprijs van dit gebouw en een vaste prijs voor elke reeks van pakhuizen zijn vastgesteld dan zou een procentsgewijze verhoging thans onaantastbaar en gerechtvaardigd zijn, rekening houdend met de installatiekosten van elk, die toch zo duur niet oplopen. Maar dat is het nu juist niet.

EEN SOEPELER OPLOSSING MOGELIJK

Het is een feit dat een verhoging van de huurprijs der pakhuizen gerechtvaardigd is.

Het vervallen van de huidige huurrechten is echter een gelegenheid om een misopvatting van vroeger, recht te zetten.

De plaats waar de pakhuizen thans gelegen zijn, noord of zuid, heeft minder belang dan vroeger, omdat de uitbreiding van de vloot en de uitbreiding van de vismijn zelf alsook de verkoopwijze gans verschillen van vroeger.

Alleen kan een verschil gemaakt worden tussen de eerste rij pakhuizen met de tweede, of tussen grote en kleine pakhuizen van de vismijn of deze van de haringhalle, waar de vis niet in dezelfde hygiënische en atmosferische voorwaarden kan bewaard worden.

Uit al wat voorafgaat, zou de basisprijs der huurprijzen van 1952 kunnen hernomen worden en op grond van een normale huurprijs vermenigvuldigd worden met een

coëfficiënt welke sedertdien hoger is maar niet zo hoog.

Zo zou niemand verdere bezwaren kunnen doen gelden en ware de aanpassing van deze huurprijzen logisch en redelijk.

Immers kan niemand loochenen dat, waar men ook zijn bedrijf uitoefene, het betalen van 2000 à 3000 fr per maand (volgens de grootte en ligging) voor deze instellingen te veel kan genoemd worden, zelfs als men er in de loop der jaren verschillende inrichtingskosten heeft gekend. De prijzen gesteld voor de eerste rij zijn echter te hoog en mochten wel teruggebracht worden tot 36.000 fr.

WEIGERING, STAKING EN BEDREIGINGEN

Naar we vernemen zou de Bond der Visgrootshandelaars met hun huurovereenkomst beroep hebben gedaan op een advocaat, die hen zou gemeld hebben dat de stad het recht niet heeft de huur te verhogen.

Ook wij hebben die overeenkomst gelezen en kunnen alleen het volgende zeggen :

1. De huurovereenkomsten waren op 13-12-61 ten einde
2. De stad moest slechts de huur 3 maand vooraf opzeggen.
3. De stad heeft het recht de huurprijzen aan te passen, echter rekening houdend met de prijs welke vroeger betaald werd en de verhoging welke volgens de index gewettigd is.

4. De stad moest voor deze opzeg of verhoging niet het advies van de Bestendige Deputatie inwinnen en heeft met dit te doen, een vergissing begaan.

Anderzijds spreekt men van te zullen staken en de markt te boycotten.

Zo men daartoe overgaat en de reders en de vissers benadeelt, die met dit geschil niets te zien hebben dan spreekt het vanzelf dat deze niet onverschillig zullen toekijken. Voor de opstokers ware het een gelegenheid om zelf nog veel in te voeren, ten nadele van concurrerende firma's zonder hiervoor in de mijn een frank te betalen.

Wij menen hier terloops te moeten herinneren aan het feit, dat toen de sluis- en dokrechten verhoogd werden, de vishandelaars

nooit gemeend hebben zich met de visserij solidair te moeten verklaren, evenmin als voor de bennenkwestie, toen van die zijde protest uitging. Integendeel!

In huidig geval heeft de Rederscentrale het Stadsbestuur laten weten, dat het deze verhoging betreurt, en ook het feit betreurt dat deze kwestie niet vooraf in de Visserijshavencommissie werd behandeld, daar het uiteindelijk toch het visje is welke betaalt.

Daar had een gezonde gedachtenwisseling misschien kunnen leiden tot een gezonde oplossing en minder kostelijke huurprijzen.

Mocht het tot een konflikt komen tussen de stad en de visgroot-handel, welke zou leiden tot het boycotten van de markt en het berokkenen van schade aan de reders en vissers, dan kunnen deze zich niet onbetuigd laten en in

elk geval niet verder dulden dat op dat ogenblik vreemde vis nog één pakhuis van die heren bereikt, daar dit al te gemakkelijk zou zijn voor enkelen.

Geruchten doen zelfs de ronder van drastische boycot maatregelen. Zij die zo onverstandig zijn hun toevlucht te nemen tot die middelen, zullen best doen het nog eens te overwegen, vooraleer het te laat is. Er zijn verstandiger middelen om te doen inzien dat bepaalde verhogingen niet beantwoorden aan het redelijke.

De reders zullen echter niet dulden dat zij het slachtoffer van de rekening zijn en dat sommige invoerders van de kust er een zaakje van maken.

Meer hoeft daarover voorlopig niet gezegd

P. VANDENBERGHIE

HOE HET MINISTERIE VAN EKONOMISCHE ZAKEN DE VISSERIJ STEUNT !

TAKS op de invoer van vismeel AFGESCHAFT

Het Staatsblad van 31 januari 1962 maakt de afschaffing bekend van de taks op de invoer van vismeel uit Peru. Onze lezers weten hoe een jaar geleden de dumpinginvoer van vismeel uit Peru de vismeelfabrieken verplichtte de aankoop van afval van vis van één

frank per kg tot tien centiemen te herleiden, wat voor de vishandel en voor de visserij een zware slag betekende, bijzonderlijk inzake opvangregeling.

Na krachtadig optreden van de betrokken middelen, kon niet alleen bewezen worden dat het hier en in gans West-Europa een echte dumping gold, maar was men het eens een invoerrecht van twee frank te heffen. Tegen dit invoerrecht werd door de groot-invoerders geprotesteerd, zodat dit recht tot één frank herleid werd.

Daarbij lieten het deze heren niet en langs het Ministerie van Economische Zaken om, waarvan de leidende ambtenaars althans voor de visserij, meer ten dienste staan van vreemde naties, dan voor eigen volk, werd tenslotte de afschaffing van de taks van één frank bewerkt

De Minister van Landbouw zelf is waarschijnlijk wel overtuigd dat deze afschaffing niet de landbouwers, maar enkel en alleen enkele invoerders ten beste komt, zoals dit ten andere in alle sectoren het geval is.

Hoe is het mogelijk dat wanneer het Ministerie van Economische Zaken aanvaardt dat de vismeelfabrieken zonder invoerrecht niet kunnen bestaan, men die invoerrechten van één frank afschaft ten voordele van een land welke met zijn vismeel gans de West-Europese markt heeft ontworpen, waardoor de bestaanszekerheid van onze eigen fabrieken in het gedrang wordt gebracht.

Of staat ons Ministerie van Economische Zaken in dienst van enkele gewetenloze invoerders, welke er groot geld mee moeten verdienen, waaraan zelfs de boeren niet het minste voordeel hebben.

Wij stellen aan dat fameus Ministerie eens te meer de vraag.

Onderzoeksraad

VOOR DE

Zeevaart

HET VERGAAN VAN DE HET GEVAL VAN DE O.183

O.244 «PHILIPPE»

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam woensdagnamiddag bijeen onder voorzitterschap van de heer Vandercruyse. Het ambt van openbaar ministerie werd waargenomen door rijkscommissaris Bentein.

Bij de aanvang van de zitting, werd vonnis geveld betreffende het vergaan van de O.244 op 21 oktober 1961 in de Noordzee. Het vaartuig stond onder bevel van schipper R. Durie, terwijl de voltallige bemanning zich naderhand door een Elliot-vlot kon redden en nadien gepikt werd door de Z.537

De raad wijdde verscheidene zittingen aan het onderzoek van 't vergaan van de O.244 en onderzoek uitvoerig schipper Durie en matroos-motorist A. Missiaen, die hun zeevrees bevestigden.

Naderhand was de raad van oordeel dat het gevaarlijk lekslaan van de O.244, dat het vergaan van het vaartuig tot gevolg had, dient toegeschreven aan de buitengewone vermoeienissen, die het vaartuig had ondergaan tengevolge van een hevige storm en de zware golfslagen en stortzeeeën die de O.244 teisterden.

Verder was de raad van oordeel dat geen beroepsfouten kunnen ten laste gelegd worden van enig lid van de bemanning en dat de maatregelen, die de schipper in de bestaande omstandigheden heeft getroffen, ten einde doeltreffend hulp te verkrijgen, als volledig verantwoord en wijs dienen beschouwd.

De raad nam niettemin de gelegenheid te baat om de bijzondere aandacht van alle schippers te vestigen op het feit dat eveneens voor vaartuigen een grens bestaat aan het weerstandsvermogen, en dat het derhalve de heilige plicht van elk schipper is, in het belang van het leven van de bemanning en het behoud van het vaartuig, in alle omstandigheden de nodige maatregelen te treffen, die zich door goede zeemanschap opdringen steeds rekening houdend met de algemene toestand van het vaartuig.

Nota red. Het is ook een heilige plicht van elke reder en de Zeevaartinspektie te zorgen dat alle schepen zeewaardig naar zee gaan.

Een tweede vonnis handelde over de aanraking van de O.183 «Oscar-Angela» met een vreemd vaartuig dwars van de Nabtower vuurtoren op 10 mei 1961. De O.183 stond onder bevel van de 50-jarige schipper R. Beyen. Als enige betrokkene diende de stuurman A. Deschagt te verschijnen.

Na een uitvoerig onderzoek kwam de raad tot het besluit dat de plicht om tijdig uit te wijken rustte op het vreemd vaartuig, alhoewel ook enkele beroepsfouten weerhouden werden ten laste van stuurman Deschagt, die op het ogenblik van de aanvaring de wacht verzekerde. Zo beging Deschagt de nalatigheid de schipper tijdig te verwarnen, terwijl hij een inbreuk op de voorschriften betreffende het voorkomen van aanvaringen op zee, door zijn koers en snelheid niet behouden tot op het ogenblik dat de aanvaring door een beweging van het ander vaartuig alleen niet meer kon vermeden worden. Tenslotte verwaarloosde stuurman Deschagt de voorgeschreven geluidssignalen te geven. Om deze redenen bestrafte de raad de betrokken stuurman met een schorsing van zeven dagen in de hoedanigheid van hoofd van de wacht.

De aanvaring van de O.244 met een Russisch vrachtschip

Hierop riep de raad de zaak van de O.242 «Jeanne-Marie» op, die op 9 november 1961 in aanraking kwam met een Russisch vrachtschip.

Tijdens zijn ondervraging bevestigde de 19-jarige scheepsjongen Gilbert Malfeyt dat hij alleen stond in de brug, nadat hij de wacht had overgenomen van matroos Vandewalle. Hij keek steeds goed naar stuurboordzijde, en minder naar bakboordzijde, draaide aan het roer, doch een aanvaring was onvermijdelijk. De scheepsjongen kwam hierbij met het hoofd op de dieptemeter terecht, doch zonder veel erg. Na de aanvaring zette het Russische vaartuig zonder meer zijn weg voort. De scheepsjongen gaf tevens toe, dat geen geluidssignalen werden gegeven, noch door hem, noch door het vrachtschip.

Raadslid Becu gaf ter zitting toe dat scheepsjongen Malfeyt die nooit een zeevaartschool bezocht wel een en ander afwist over de scheepvaart, doch dat zijn kennis ter zake onvoldoende was. De voorzitter gaf Malfeyt dan ook de raad gedurende enige tijd een visserijschool te volgen.

Vervolgens hoorde de raad schipper Brackx, aan wie de vraag gesteld werd, of hij wel overtuigd was dat zijn scheepsjongen in staat was in veilige omstandigheden de wacht te verzekerden en tevens het stuur in handen te houden. Raadslid Becu betoogde trouwens dat roerhouden en uitkijken moeilijk door één man kan verzekerd worden. Op de vraag, waarom niet twee mannen in de brug stonden, antwoordde schipper Brackx, die af en toe tegenover de raad bepaald oneerbiedig sprak, dat steeds twee mannen in de brug staan bij slecht weder of in drukke scheepvaartwegen. Naderhand poogde de O.242 het Russisch vaartuig nog in te halen, maar tevergeefs. Volgens schipper Brackx zou de Russische cargo evenwel uitwijkingsbewegingen uitgevoerd hebben.

Rijkscommissaris Bentein wees schipper Brackx eveneens op diens plicht, steeds voor een goede uitkijk in te staan, daar hiervan vaak mensenlevens afhangen, waarna stuurman Vandewalle enkele bijzonderheden kwam bevestigen. De rijkscommissaris zal zijn vordering op een volgende zitting uitspreken. Ten slotte werd het vastlopen van de O.457 nog even behandeld, doch daar geen getuigen ter zitting aanwezig waren, zal de zaak naderhand nogmaals opgeroepen worden.

De vis spotgoedkoop

Meer dan honderdduizend kg

verse vis

opgevangen

DE OORZAAK ?

Vorige week en deze week mag niet gezegd worden dat de vis duur is geweest. Moest er geen opvangregeling bestaan hebben, dan zouden vele visprijzen de 2 F per kg niet bereikt hebben. Wat in lange tijd niet meer is voorgevallen is, dat levend verse wijting met tienduizenden kg moest opgevangen en dat zelf ronde vis zoals koolvis,

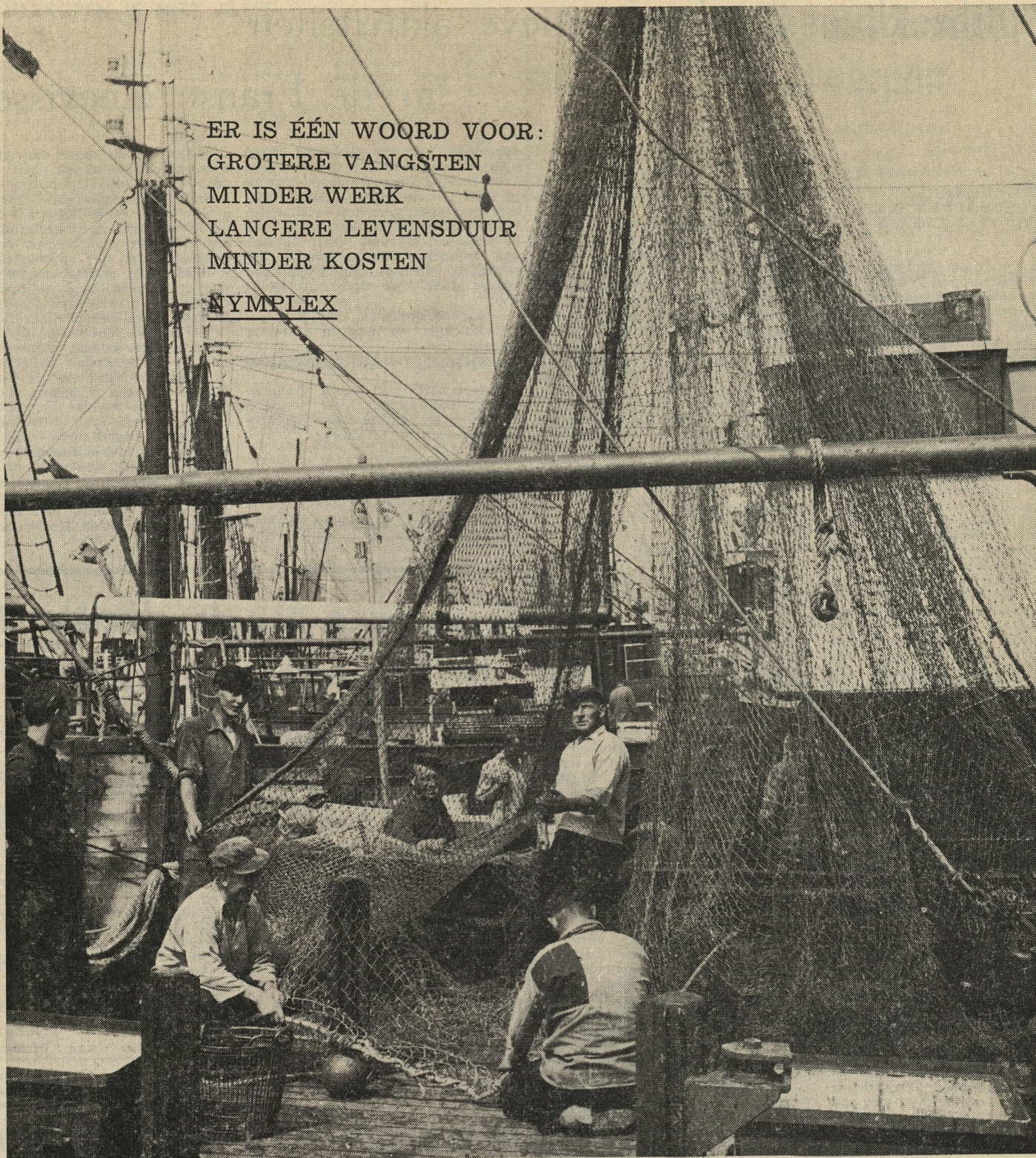
welke sedert lang niet meer moest opgevangen worden, ditmaal ook naar diervoeding of vismeel diende verwezen te worden.

In Holland, Duitsland, Engeland en Frankrijk is de aanvoer even groot als in ons land.

Kamions traden met 20 tegelijk zondag over de grens, zodat de markt op voorhand gemaakt was en van normale toestand geen sprake meer kon zijn.

We komen hierop volgende week terug.

ER IS ÉÉN WOORD VOOR:
GROTERE VANGSTEN
MINDER WERK
LANGERE LEVENSDUUR
MINDER KOSTEN
NYMPLEX



Nymplex-trawlnetten bezitten eigenschappen, die ver boven die van andere synthetische netten uitgaan.

Nymplex-trawlnetten bieden minder weerstand bij het trekken.

Nymplex-trawlnetten hebben groter bestendigheid, langer levensduur.

Nymplex-trawlnetten nemen geen water op, krimpen niet, bevroren niet.

Nymplex-trawlnetten bezitten hoge knoopsterkte in natte toestand.

Nymplex-trawlnetten hebben lagere trek, constante maaswijdte.

Nymplex-trawlnetten zijn goedkoper dan andere synthetische netten.

NYMPLEX-TRAWLNETTEN
HEBBEN ALLES VOOR!



nymplex*

NYMPLEX: LAGE-DRUK POLYETHYLEEN PRODUKT VAN NYMA N.V. - NIJMEGEN - HOLLAND

De uitbreiding der kooperatieve activiteiten in de Franse Zeevisserij

(vervolg)

SAMENWERKENDE VENNOOTSCHAPPEN VOOR OPENBARE VEILING EN AFSLAG

Het gaat hier om samenwerkende vennootschappen welke tot stand kwamen door een groepering van de vissers met het oog op de verkoop van hun produkten. In het geval deze coöperatieve vennootschappen het beheer en bestuur van de markt waarborgen dan zijn dit coöperatieven voor de openbare veiling zoals deze ondermeer bestaan in Sain-Jean-le-Luz en Port en-Bassin. Als deze samenwerkende vennootschappen evenwel hun vangsten samenbinden en zo op de markt aanbieden dan betekent dit dat men hier te doen heeft met een afslagcoöperatieve zoals dit ondermeer te Boulogne het geval is.

Als deze vennootschappen dan nog over eigen opslagplaatsen beschikken betekent dit voor de vissers een middel om op doeltreffende wijze de toestanden op de markt te regelen. Hierbij komt nog dat, en dit heel bijzonderlijk te Boulogne de samenwerkende vennootschap de waarde bepaalt van de voortgebrachte produktie der artisanale visserijbedrijvigheid waarvan de kwaliteit zeer hoog ligt en dus zeer gevraagd is op de markten. Zo kunnen ondermeer de aangeslotenen van deze coöperatieven, zonder gevaar om risico's op te lopen, een beter overzicht krijgen van de vraag en de prijzen en eveneens kommerciële kaders vormen. Tenslotte, gezien zij op de hoogte zijn van de vraag, kunnen zij besluiten trekken om de presentatie van hun produkten te verbeteren of om hun produktie meer te orienteren naar de meest gevraagde vissoorten in een bepaalde periode.

VERKOOP KOOPERATIEVEN

Deze activiteit is op het huidig ogenblik nog niet uitermate ontwikkeld, gezien de gevoerde politiek voor de zeevisserij steeds in de schaduw werd gesteld door deze welke toegepast werd voor de landbouw - koöperatieven. Het is een feit dat de problemen van een overproduktie zich laten vergezellen door bruuske dalingen der prijzen. De erge gevolgen welke hieruit voortvloten werden evenwel in de visserij steeds gemakkelijker en spoediger opgelost dan dit het geval is in de landbouwindustrie. Hierdoor drong de oprichting van de distributie-circuits zich niet zo systematisch op.

Nochtans hebben de verkoopcoöperatieven uit de Middellandse zeegebieden, die reeds oud zijn en zeer bloeiend, zich een stevige regionale klienteel kunnen aanschaffen, welke steeds bereid gevonden - anderszins - op te kopen.

Op andere plaatsen kan men coöperatieven vernoemen welke zich uitsluitend bezighouden met de verzending van welbepaalde produkten zoals ondermeer de schaaldieren te Noirmoutier, de «coquille Saint Jacques» te Dieppe, en, bij gelegenheden, de fijne vissoorten te Boulogne. Het zakencijfer van

dergelijke instellingen is evenwel het vernoemen niet waard.

Een bijzonder aandacht dient toch besteed te worden, om reden van originaliteit en de ervaring, aan de oestercoöperatieve op de rede te Brest. Deze maatschappij welke niettegenstaande de reeds opgedane ervaring nog zeer jong is heeft tot doel een belangrijke concessie uit te baten van ruim 200 ha oppervlakte in de bank van Kerliou. Deze exploitatie geschiedt volledig ten bate van de vissers. Buiten het technisch belang van de exploitatie op grote schaal en een zeegebied van grote diepte, dient hier eveneens een kooperatieve ondervinding van een nieuw type in gezien te worden, die terzelfdertijd produceert en verkoopt. Dit principe kan op zichzelf reeds een belangrijke voorgaande daarstellen.

KASSEN VOOR ONDERLING ZEEVAARTKREDIET

Al de thans bestaande samenwerkende vennootschappen zouden nooit het huidig uitbreidingspeil bereikt hebben zonder de steun van de regering en de hulp van de diensten voor zeehandel.

Inderdaad, het bedrag van leningen en voorschotten welke toegekend werd aan de samenwerkende vennootschappen is gestegen van 4.900.000 nieuwe franse frank (49.000.000 Belg. frank) in 1955 tot 18.000.000 nieuwe franse frank (180.000.000 Belg. frank) in 1960, hetgeen neerkomt op 26 % van de activiteit van het Zeevaartkrediet in 1960 tegenover slechts 15 % in 1955.

Op een veralgemeende wijze spelen de regionale kassen voor onderling zeevaartkrediet een belangrijke rol in het onderhoud en de modernisatie van de artisanale visserij. Beheerd door leiders met een overtuigend karakter verlenen zij in de meeste gevallen goedkeuring aan de hen voorgelegde dossiers. Deze dossiers worden vooraf onderzocht door een speciale, met dit doel opgerichte commissie. Zowel de beroeps- als menselijke kwaliteiten van de aanvrager worden in overweging genomen. Hierbij komt nog dat de kassen van het Zeevaartkrediet een selectiepolitiek voeren. Zo wordt aan de vaartuigen welke zullen uitgerust worden met een koelinstallatie een groter bedrag toegekend dan aan de andere eenheden welke hiervan onthouden worden.

Dertien regionale kassen voor Onderling Zeevaartkrediet zijn verspreid over de kust, terwijl de Centrale kas, welke hen de nodige richtlijnen geeft, te Parijs gevestigd is.

Op 31 december 1960 bedroeg het totaal bedrag aan uitgeleende kapitalen de som van 70.100.000 nieuwe franse frank (701.000.000 Belg. frank). Dit bedrag dient gesplitst te worden als volgt :

- 52.200.000 (522.000.000 Belg. fr) ten voordele van individuele aanvragers voor de bouw, aankoop of verbouwing van vissersvaartuigen.
- 17.900.000 (179.000.000 Belg. fr) ten bate van de coöperatieve vennootschappen.

Hierbij is eveneens van belang te noteren dat het gemiddelde geleende bedrag per aanvrager op 31

december 1960 de som van 18.800 nieuwe franse frank bedroeg tegenover 11.000.000 nieuwe franse frank in 1955. Op de vijf bestaande vissersvaartuigen genieten er thans in Frankrijk twee van kredieten welke verleend werden door de Kas van Onderling Zeevaartkrediet. De verdeling van de bronnen van deze kassen doet zich thans als volgt voor :

- eigen fondsen : 12,6 %
- leningen op lang en half-lang termijn 75,4 %
- voorraad van de verenigingen 12 %

Sedert korte tijd wordt thans in de regionale kassen een tendenz waargenomen om de eigen beschikbare fondsen op te voeren.

ONDERLINGE VERZEKERINGS- MAATSCHAPPIJEN

De onderlinge verzekeringsmaatschappijen, zeventig in aantal, bie-

den een laatste maar daarom niet onbelangrijkste aspekt aan de samenwerken maatschappijen in de Franse visserijwereld. Opgericht in een plaatselijk regionaal karakter bieden zij aan de artisanale vissers de beste waarborgen voor de dekking van de zeevaarttrisico's. Beheerd met een uitermate grote voorzichtigheid zijn ze praktisch allemaal herverzekerd voor het grootste deel van de door hen gedekte risico's. Om maar één voorbeeld te citeren kan vermeld worden de Onderlinge Verzekerings Associatie te Finistère welke 425 visserseenheden verzekert voor een gezamenlijke waarde van 19.000.000 nieuwe franse frank. Te noteren valt dat de verzekerde vaartuigen van de voormelde maatschappijen behoren tot het departement Finistère en dat al die vaartuigen gebouwd, aangekocht of verbouwd werden met behulp van leningen van de Onderlinge Kas voor Zeevaartkrediet. — B

Verandering aan de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen in januari 1962

I. Veranderingen van 21 tot 31-12-61
Geschrap uit de vloot :
O.261 «Zilvermeeuw» - eigenaar : Boels Rederij N.V. op 31-12-61

Nieuw vaartuig :
Z.403 «Stem» roepnaam O.P.Q.C. - Nt. 15,95 Bt 0,94 bouwjaar 1961 - werf 101 - in staal - motor merk A.B.C. - PK 150 nr 9952 - bouwjaar 1961 - navigatieinstrumenten RF - D7 - US - OF
Eigenaar : Latruwe Petrus, adres : Vismijnstraat 26 Zeebrugge

Verandering van huisnummer :
Nieuw huisnummer van reder Latruwe Petrus van de Z.430 Z.445 en Z.405 is nr 26 geworden.

II. Veranderingen tussen 1 en 31-1-62.

Geschrap uit de vloot :
O.223 «Roger-Jeannine», eigenaar Calcoen Engel op 3-1-62
Z.227 «Golvenzang» eigenaars Ghelle Jan Firmin en echtg. Vantore Marie-Louise, vermoedelijk vergaan op 11-1-62

Veranderingen van thuishaven eigenaar, en naam :

O.122 «Georges-Valère» wordt Z.122 «Madonna».
Eigenaars : 1) Mr en Mw Boudewijn Casier-Verheecke Heiststraat 163, Zeebrugge
2) Mr en Mw Hilaire Vanfleteren-Vanhoutte Menenstraat 2 Beitem
3) Mr en Mw Roger Casier-Dobelaere Heiststraat 159, Zeebrugge
Brutotonnemaat wordt 77,50 - Nav. instrum. : OP en decca

Nieuwe motor :

O.743 «Johnny» motor G.M. - PK 80/120 (4) - Nr 67172242 - herbouwd

1961 (ingebouwd november 1961)
Z.404 «Laura-Camiel-Annie» - merk Deutz - PK 120 - nr 2362303/14 type SA 121614 - bouwjaar 1960 (ingebouwd 25-9-61)

Adresveranderingen :

Wed. Verbiest geb. Willaert Ludovica, eigenaars O.31 en O.36 : nieuw adres : Nieuwstraat 31, Oostende
Reder Vanfleteren Hilaire : Z.428 en Z. 785 nieuw adres : Menenstr. 2 Beitem.
Boels Elisa : eigenares van Z.481 nieuw adres : Reygaertsvliet, 5, Zeebrugge

Veranderingen van brutotonnemaat :
O.267 «Victoria» - bruto 51,98

Maritieme tijdschriften

Nautilus voor februari, het maandtijdschrift van het Kon. Belg. Zeemanscollege bevat buiten de gewone maandelijkse kronieken en mededelingen, een belangrijk artikel inzake maritiem recht over de politie van de Scheepvaart in Zee en de visserij binnen en buiten de territoriale wateren.
Ten zeerste aanbevolen.

STEUR AANGEVOERD TE ZEEBRUGGE

Op woensdag 7-2-62 werd in de vismijn te Zeebrugge, door de Z.472 van de Rederij Jan Bart een steur aangevoerd van 30 kg. De eerder zeldzame vissoort werd verkocht aan 90 fr het kg de opbrengst : 2.700 fr.

RAP VERKOPEN IS NIET ALLES

Sedert enkele jaren geleden de verkoop op twee plaatsen werd ingevoerd in de Oostendse vismijn zijn er verschillende aanpassingen gedaan geworden in de hoop hiermede zoveel mogelijk mensen tevreden te stellen en de verkoop tevens zo rap mogelijk te doen verlopen. Toch is rap verkopen niet alles en mag het niet zijn dat altijd dezelfde slachtoffer zijn van deze verkoopmethode. Zo staat het vast en het is reeds verschillende keren bewezen dat de eerste verkoopbeurten van niet IJslandse vis, soms aanzienlijk lagere prijzen krijgen dan de volgende beurten met dezelfde soorten die echter verkocht worden wanneer er geen IJslandse vis meer wordt verkocht. Dit is vooral het geval met de schepen die de ronde vissoorten aanvoeren en aldus ongeveer dezelfde soorten in de markt zetten als de IJslanders, alleen is de kwaliteit van de niet IJslandse vis dikwijls beter. Er wordt dus op twee verschillende plaatsen dezelfde vis verkocht en deze twee plaatsen liggen bijna altijd zo ver mogelijk uiteen, vooraan en achteraan de vismijn. Zo is het niet mogelijk dat een koper de twee markten kan volgen en bijgevolg moet kiezen tussen IJslandse en Noordzeevis bijvoorbeeld. IJslandvis is in het voordeel omwille van het feit dat alle kopers er rond verzameld staan op het ogenblik dat aan de andere kant de verkoop van Noordzee-kabeljauw begint.

Nu is het wel gemakkelijk te zeggen zo moet het niet zijn en zo ook niet, maar hoe dan wel? Een eerste stap naar verbetering zou ongetwijfeld gezet geweest zijn indien men de nieuwe verkoopmethode had toegepast t.t.z. deze waarbij alle schepen na elkander gaan liggen volgens orde van binnenkomen, te beginnen aan de sluisen, en eindigend aan het einde van de haringhalle, zo zou ook meteen de zogenaamde tweede ronde niet meer bestaan en zou het tijdsverlies ingewonnen zijn dat nu verloren wordt door van de ene kant naar de andere kant te gaan of te lopen volgens men oud of jonger is. Een andere mogelijkheid ware, als het toch maar op tijdwinsten aankomt en op niets anders, om bijv. een half uur vroeger te beginnen met de verkoop en te beginnen met het schip dat eerst de haven binnenkwam, 't zij dit nu een IJslander of een ander schip

zou zijn. In elk geval zou men een half uur winst doen. Bij een verkoop op twee plaatsen zoals het nu gedaan wordt is deze tijdwinst niet altijd vaststaand want wanneer het kanaalschepen zijn gaat er veel tijd verloren met de verkoop van de kleine vis zodat hetgeen aan de ene kant wordt gewonnen aan de andere kant geheel of gedeeltelijk weer wordt verloren.

Wat er ook van zij, het gaat niet op dat het altijd dezelfde categorieën schepen zijn die de last van een bepaalde methode moeten dragen. Daarom is het wenselijk dat er minstens een aanpassing wordt ingevoerd.

OPBRENGSTCIJFERS JANUARI 1961-62

De maand januari is voor de visserij tamelijk gunstig geweest, te oordelen althans naar de totaalcijfers die over die maand werden bereikt. Er werd inderdaad gedurende de maand januari voor bijna 8 miljoen frank meer vis garnaal, sprout, en deelvis aangevoerd dan in dezelfde maand van het vorige jaar.

De totale opbrengst in de Oostendse vis- en garnaalmijn bereikt in de eerste maand van dit jaar 39.890.300 fr tegenover 31.141.813 fr in januari 1961. De verdeling van dit cijfer is als volgt: de visaanvoer bracht 39.141.181 fr op tegen 31.525.022 fr in 1961; de sprotaanvoer bracht 53.502 fr op en hier werd een achteruitgang geboekt ten opzichte van verleden jaar. We mogen dus wel zeggen dat het sproutseizoen een volledige mislukking is geworden aangezien in januari 1961 nog voor 207.830 fr sprout werd aangevoerd en dat toen reeds van een zeer slechte maand kon worden gesproken.

Parinaanvoer 1962: 543.007 fr. 1961: 129.760 fr.

De garnaalaanvoer was zoals gewoonlijk zeer gering maar toch ook beter dan in januari van vorig jaar toen slechts een opbrengst van 29.322 fr werd bereikt tegenover thans 79.958 fr.

De verkoop van de deelvis van lossers, rapers uitleggers en andere bracht meer op dan verleden jaar aangezien voor 66.415 fr zulke vis werd verkocht tegenover 20.170 fr vorig jaar. In elk geval een gunstige inzet van het jaar niet alleen door de goede prijzen maar ook

GARNAALAANVOER IN JANUARI 1962

Zeggen dat de garnaalvisserij het jaar goed hebben ingezet ware wat overdreven. Toch is er wel een zekere reden tot tevredenheid in die zin dat de vangsten groter waren dan in 1961 en dat hierdoor een grotere totale aanvoer geboekt werd en meteen ook een grotere opbrengst. De uitvaarten waren zoals altijd in deze maand, zeer gering. Dit zal wel niemand verwonderen gezien het bijna aanhoudend stormweer dat we in deze eerste maand hebben meegemaakt en waardoor van uitvaren weinig of geen sprake kon zijn. In totaal werden 32 vangsten verkocht tegenover 16 in 1961. Die 32 vangsten werden binnengebracht door bijna steeds dezelfde schepen zodat in alles slechts een vijftal schepen de garnaalvisserij bedreven hebben. De totale aanvoer steeg van 413 kg in januari 1961 tot 1742 kg in januari 1962. De opbrengst steeg van 29.322 fr naar 79.958 fr. De gemiddelde prijs was merkbaar lager dan verleden jaar hetgeen kon worden

uitgelegd door de grotere aanvoer bij een gelijkblijvende vraag. De prijs daalde van 71 fr naar 45,88 fr. Toch bleef de opbrengst per schip nog hoger wegens de veel grotere vangsten die gelukt werden en die stegen van 1833 naar 2498 fr een cijfer dat wel als bevreemdend kan beschouwd worden.

Wat de garnaalvisserij betreft kunnen we dus wel zeggen dat het een normale maand was, met weinig uitvaarten. Toch was het een goede maand omdat het een verbetering laat verhopen voor de komende tijd aangezien de vangsten goed blijven en stukken beter zijn dan de voorgaande jaren. Overigens is het voor de kustvisserij niet veel bijzonders geweest aangezien het sproutseizoen volledig is tegengevallen en dat ook de visvaarders weinig succes kenden. Er gingen trouwens maar enkele kustvaartuigen op visvangst en ook dit zal wel zijn oorzaak vinden in een al te ruw weer.

Hogere Zeevaartschool te Antwerpen

EKSAMENUITSLAGEN AFDELING DEK

KAPITEIN

TER LANGE OMVAART

Met onderscheiding: Paul Van Daele; Hilaire Pieters; Eduard Deschepper; André Weenen; Marius Paques; René Van Hove; Roger Wyngaert; Patrick Holthof; Ro-

ger Soreyn; Philippe Heureux;

Op voldoende wijze: Bernard Diricq; Paul Guyaux; Marcel Baetsle en Oscar Legros.

EERSTE LUITENANT TER LANGE OMVAART

Met grote onderscheiding: Léon Pauwels en Water Drissen.

Met onderscheiding: Guido Holt-hof; André Anthonis; Pierre Deseck; Jean Floridor; Michel Belpaeme; Robert Tassaert; Marc Claus; Willy Lafere; Hubert Thomas; Jacques van Havre; August De Maker; Jan De Man; Etienne Vanballenberghe; Georges Matton; en Armand Azaert.

Op voldoende wijze: Jacques Somers; Albert Snoeck; Jean Lorent; P. R. Blankaert; René Maes; Jean Ysebrant de Lendonck; Georges Gückel; Wilfried Dewitte; Jozef Jacobs en Roger Renier.

Zij hadden pech...

Lekage N.209

Terwijl de N.209 op zee was werd vastgesteld dat het vaartuig water maakte. Op eigen krachten werd nog de thuishaven bereikt. Aldaar werd vastgesteld dat de oorzaak te wijten was aan de verdubbeling der planken. — B

Stormschade Z.516

Terwijl de Z.516 van reder Boone Jozef de visserij bedreef kregen zij plots een zware zee. Hierdoor ging een houten vlot van ongeveer 1,50 meter x 0,80 m. verloren alsook een reddingsboei welke aan de stuurhut bevestigd was. — B

AANWERVING en STEMPELEN van de VISLOSSERS

Zitting van de speciale Commissie van Advies voor de Zeevisserij van 29-1-62.

Na grondige bespreking van het probleem stelt de Commissie van Advies unaniem (8 stemmen) de volgende regeling voor:

Maandag: om 16 uur - Speciale stempelcontrole voor de vislossers die niet gewerkt hebben de nacht van zondag op maandag.

Daarna: Aanwerving van vislossers voor tewerkstelling gedurende de nacht van maandag op dinsdag. Om 16.15 uur Speciale stempelcontrole voor vislossers die niet aangeworven werden voor de nacht van maandag op dinsdag.

Dinsdag: om 16 uur - Aanwerving van vislossers voor tewerkstelling gedurende de nacht van dinsdag op woensdag.

Om 16.15 uur Speciale stempelcontrole voor de vislossers, die niet aangeworven werden voor de nacht van dinsdag op woensdag.

De Werkgeverafgevaardigden suggereren deze speciale stempelcontrole te houden in het sprotkot vlak voor de vismijn.

Woensdag, donderdag en vrijdag Gewone stempelcontrole op het Hazegras.

Zaterdag: Geen stempelcontrole. Deze handelwijze zal geleidelijk toegepast worden.

WINDSCHADE Z.462

Terwijl de Z.462 van reder Ghesele Leon de visserij bedreef werd plots vastgeslagen aan een zich onderwater bevindend voorwerp. Hierdoor liep het vaartuig schade op aan een tandwiel van de winch. Het vaartuig zal in de thuishaven hersteld worden. — B

Schroefschade Z.449

Terwijl de Z.449, van reder Pauwaert Firmin de visserij bedreef werd plots een hevige trilling waargenomen. Verondersteld wordt dat met het schroef op een onderwater drijvend voorwerp gestoten werd. Het vaartuig zal op de slip geplaatst worden ter nazich en de nodige herstellingen zullen uitgevoerd worden. — B

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 Nr 41.89.87 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Buitenlandse berichten

HET VISSERSVAARTUIG VAN MORGEN

RUSSEN ZULLEN EEN FABRIEKSHIP BOUWEN DAT UITGERUST IS MET EEN ELEKTRONISCH BREIN

VOLLEDIGE AUTOMATISERING VAN DE VANGST EN VERWERKING AAN BOORD

De technische en mechanische vooruitgang neemt thans een reusachtige uitbreiding en wij moeten eerlijkheidshalve toegeven dat onze Russische vrienden steeds een van de eersten geweest zijn om resultaten en successen te boeken. Deze technische vooruitgang heeft echter niet steeds een menselijke vooruitgang tot gevolg. Men heeft zelfs vaak de mening geopperd dat de machine geschapen is om eens het mensdom te vernietigen, omdat deze laatste niet steeds de tijd nemen om hun wetenschappelijke veroveringen aan te passen aan het dagelijks leven. In het domein van de visserij, waar technieken inzake het vissen lange tijd hebben stilgestaan, wordt thans een ommekeer waargenomen, ja, zelfs een ware uitbarsting, die niet steeds zonder gevaar is voor de ondernemingen en de mensen.

In onze atomische eeuw schijnt het fabriekship waarvan de rentabiliteit verre van bewezen is, een grote plaats in te nemen en... is 't 'n feit dat in alle landen waar deze formule aanvaard werd, en dan vooral in Duitsland, om staatstussenkomst gevraagd. Hierop maakt één mogendheid echter uitzondering en dit is Rusland. In dit land heeft niemand behoefte aan het bekomen van een staatstoelage, gezien de visserij een «nationale industrie is». Vraagstukken als kostprijs voor het bouwen van een vaartuig, delging en rentabiliteit zijn aldaar van nul en geen waarde vermits het er alleen op aankomt een welbepaalde produktie te bereiken, verdeeld onder de inlandse bedrijven.

DE RUSSISCHE DRUK

Het baart dus geen verwondering als men de Russische evolutie even vergelijkt met deze welke in een andere visserijstaat genomen werd op technisch gebied, en tot het besluit komt dat eerstgenoemde een aanzienlijke voorsprong geboekt heeft. Hiermede willen wij echter in geen geval bedoelen dat de Russische geleerden omzeggens alles hebben uitgevonden. Toen in 1955 de eerste Russische fabriekschepen besteld werden was er niet in het minst sprake van de «eersten te zijn» vermits de Britten reeds de weg hadden gewezen.

In een tijdspanne van twee jaar werden 24 eenheden geleverd van het type «Pouschkine» door de Duitse scheepsbouwerven. Sedertdien zijn andere, vele andere bijgekomen, welke gelanceerd wer-

den door Russische, Oost-Duitse en Poolse scheepsbouwerven. Dergelijk initiatief had geen enkele private rederij zich kunnen veroorloven. En steeds neemt de Russische vissersvloot meer en meer uitbreiding onstuitbaar ver achter zich latend de Britse en Duitse rederijen, en alle anderen. Enkel Japan schijnt de eerste plaats met grote verbetering te betwisten.

EEN REVOLUTIONAIR PLAN

Ook de Russen laten zich evenwel niet onbetuigd en komen thans aandragen met een nieuw en waarlijk revolutionair plan, dat van aard kan zijn om alle gegevens noemens de wereldvisserij omver te gooien. Uit ingewonnen inlichtingen van Russische oorsprong en ook uit Helsinki (Finland) werd vernomen dat door een Russische scheepsbouwverf uit Leningrad 'n groots plan werd uitgewerkt. Thans bestaat dit plan misschien nog maar uit wetenschappelijke konceptie die heel wat tijd zal vergen om verwezenlijkt te worden. Nu echter kan reeds gezegd worden dat dit plan alle kansen op welslagen inhoudt en heel zeker een ware revolutie zal teweeg brengen in de internationale visserijbedrijvigheid.

Dit bestaat inderdaad uit een volledige automatisering aan boord van een fabriekship van 5000 à 6000 ton en waarvan de bemanning nog amper uit twintig opvarenden zal bestaan, in tegenstelling met het honderdtal zoals dit op dergelijke grote eenheden thans het geval is. En wat nog meer is, de kostprijs van een dergelijk vaartuig ligt slechts 30 % hoger dan deze van een fabriekship van het gewone principe.

De grote werelddeskundigen die bij herhaling plannen hebben ontworpen van het toekomstige ideale vissersvaartuig met soms waarlijk zeer vooruitziende koncepties, hebben niet kunnen voorspellen dat dit alles een dergelijk snel verloop zou kennen, zonder zich op een gevaarlijk terrein te begeven. Het doen verminderen van het aantal opvarenden van 100 naar 20 man is waarlijk ongelooflijk. En nochtans dit is wat de Russen zich tot doel gesteld hebben. Het is reeds geruime tijd dat de Russen al hun studies richten op een mechanisatie en automatisering van hun vissersvloot, en dat zij reeds belangrijke resultaten boekten in een zeer rationalistische geest.

EEN ELEKTRISCH BREIN ZAL DE OPERATIES LEIDEN

Het desbetreffende vaartuig zal uitgerust zijn met een elektronisch brein. Op het ogenblik van het vertrek naar de visserijgronden zal de schipper de te bereiken positie opgeven aan dit brein. Dit apparaat zal het vaartuig in de gewenste koers houden, en zal automatisch de nodige verbeteringen aanbrengen daar waar dit nodig mocht blijken ingevolge de windrichting en stroming. Dit komt dus neer op een integrale automatisering. Eens op de gewenste visgrond zal het net automatisch te water gelaten worden (langs achter) dank zij mechanische middelen.

Op het net zullen zich verscheidene kleine geluidstoestellen bevinden met zeer grote gevoeligheid. Tijdens het zakken in het water zullen deze kleine apparaten alle echosignaliseren welke veroorzaakt werden door een of andere visschool. Deze echos worden automatisch overgezet naar het aan boord bevindend elektronisch brein. Deze regelt ogenblikkelijk de lengte van het net en plaatst het in de juiste positie terwijl de ligging van het vaartuig en de snelheid eveneens aangepast worden.

Eens het net vol, wordt dit door nieuwe seinen gemeld aan het elektronisch brein waarop het automatisch aan boord wordt getrokken. Dit geschiedt op een wijze waarbij niet het minste tijd verloren gaat, het net geleidigd wordt en aanstonds hierop te water wordt gelaten.

De verwerking van de vangsten aan boord vereist om zo te zeggen geen de minste handenarbeid, gezien de sortering, het kuisen, het invriezen en de verpakking door mechanische middelen gedaan worden. Ook de visresten worden automatisch tot vismeel verwerkt, nadat zij van de voorverwerking geschikte bestanddelen gescheiden worden.

De bemanning, die natuurlijk volledig uit specialisten moet bestaan en pas zal aangemonsterd worden na een doorgevoerde schifting, zal dus enkel nodig zijn voor de inwerkingstelling van de machines de regeling en de controle hierop.

Eens dat de beviste uitgeput is of dat de vissoorten zich verspreid hebben, en dit terwijl de andere machines de vangst verwerken, zal het elektronisch brein de nieuwe te bereiken visgrond bepalen.

STAATSVLOTEN

Aldus luiden de, zij het nog ietwat vage gegevens welke vrijgegeven werden. Men zal misschien opwerpen dat dit plan te mooi is om waarheid te kunnen worden. In verband hiermede mag men echter niet uit het oog verliezen dat de Russen enorme inspanningen ondernemen op bepaalde wetenschappelijke domeinen, terwijl voor hen de financiële kant der

zaak geen belang heeft en enkel het te bereiken doel telt.

Wat er ook van zij, mag men er zich aan verwachten dat in de komende jaren een grote automatisering zal ingevoerd worden aan boord van Russische eenheden. Dan zal men werkelijk kunnen gewagen van een wetenschappelijke visserijbedrijvigheid. Dan zal het net niet langer een blinde massa zijn die alles opslorpt dat op haar weg komt, maar een werkelijk zoekend apparaat, waarvan de produktiviteit geweldig zal stijgen. Hierbij komt nog dat de andere visserijstaten wel noodgedwongen de Russische vooruitgang zullen moeten volgen willen zij niet dat de vis hen gewoonweg voor de neus wordt weggekaapt. Dit moet dan ook noodgedwongen leiden tot de oprichting van staatsvloten of concentratie en wel in die zin, dat industrieën die niet kunnen beschikken over enorme kapitalen tot de ondergang gedoemd zijn. — B

IERSE MAATREGELEN TEGEN POOLSE TREILERS

De twee Poolse treilers «Nida» en «Luzyca» werden opgeleid door een Ierse kustwachter wegens visserijbedrijvigheid binnen de Ierse territoriale wateren. De vaartuigen werden opgeleid naar de baai van Waterford. De beide schippers werden veroordeeld tot een geldboete van 20 pond terwijl de vangst welke hoofdzakelijk uit haring bestond alsmede het vistuig in beslag werden genomen. — B

DE JAPANESE VISSERIJ IN 'T BUITENLAND

De Japanse diensten voor de zeevisserij hebben een onderzoek aangevat welke tot doel heeft een studie te maken van de verschillende Japanse visserijbasissen welke in de vreemde gevestigd zijn. Inderdaad, tot op heden waren de expedities en onbereikte akkoorden resultaten van individuele initiatieven. De regering wil nu beletten dat een te grote vlucht zou genomen worden, maar er integendeel een gezonde onderneming zou ontstaan, en dan vooral op financieel gebied. — B

JAPANESE TONIJS VOOR TJECHOSLOVAKIJE

Tussen een Japanse en een Tjechoslovaakse maatschappij is het tot een akkoord gekomen betreffende de levering van ingevroren tonijn door het eerstvernoemde land en laatgenoemde. De tonijn zal afkomstig zijn van de produktie welke voortgebracht wordt door de Japanse tonijnvangers die bedrijvig zijn in de tropische wateren Te Las Palmas op de Kanarische eilanden werd een diepvriesopslagplaats van 2000 ton opgericht teneinde deze produktie voorlopig op te slaan alsook de vangsten van de andere grote trawlers waaronder de hektreiler «Ibuki Maru», met 'n tonnage van 2500 ton — B

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

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

VISAANVOER TE OOSTENDE

5-2	1	4.750	72.350
5-2	22	347.600	3.205.394
6-2	24	300.900	3.044.276
7-2	7	77.500	867.655
	54	730.750	7.189.675

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

27-1	4	306	13.781	40.—	51.—
29-1	4	181	8.413	41.—	48.—
30-1	4	206	8.685	41.—	45.—
31-1	3	128	4.917	36.—	41.—
Tot. jan.	32	1.742	79.958		
5-2	3	149	7.992	48.—	56.—

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

3-2	9	10.305	104.950
5-2	7	52.340	476.500
6-2	11	58.087	474.060
7-2	12	41.480	488.310

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

1-2	1	190	5.306	27.—	31.—
-----	---	-----	-------	------	------

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

5-2	13	26.706	234.252
7-2	8	23.610	235.517

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

5-2	11	43	2.176	50.—	51.—	50.60
-----	----	----	-------	------	------	-------

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	5-2-1962	6-2-1962	7-2-1962
Grote schelvis	15.40-22.60	21.80-23.80	14.40-18.60
Middelmatige schelvis	8.—14.—	10.—15.60	10.40-10.60
Kleine schelvis	10.00-11.20	10.80-11.40	4.60- 8.80
Kabeljauw	7.60-11.40	7.60-11.20	8.80-12.60
Gullen	7.20- 7.60	7.— 7.50	8.80
Wijting	7.80- 8.40	7.40- 7.60	4.— 6.20
Schaat	14.—17.—	12.—13.80	12.80-13.60
Zeebaars	8.—10.40	7.80- 9.20	7.20- 9.80
Leng	8.20-13.80	7.60-13.—	8.40-13.—
Schartong	9.10	12.50	7.— 7.60
Heilbot	17.50-51.—	22.60-54.40	28.—56.60
Koolvis	7.—10.20	5.60- 6.—	6.20-10.40
Hondstong	7.— 7.80	7.60	3.20- 8.—
Zeewolf	6.60- 8.40	7.— 7.90	7.80
Platen	.....	.....	.....

ZATERDAG, 3 FEBRUARI 1962

Z.432	6	600	55	57.470
Z.499	2	100	30	11.710
Z.22	1	—	—	3.240
Z.551	1	—	—	6.660
Z.525	1	—	—	4.150
Z.785	1	—	—	5.190
Z.561	1	—	—	3.270
Z.63	1	—	—	4.680
Z.447	1	—	—	3.580

WOENSDAG, 7 FEBRUARI 1962

Z.430	2	100	20	113.350
Z.550	2	100	15	14.050
Z.548	3	100	30	22.700
Z.445	2	100	20	17.940
Z.471	9	400	80	64.050
Z.199	10	600	80	65.560
Z.470	9	400	90	45.140
Z.570	10	400	130	80.530
		kreeftjes	2 bennen	
Z.472	8	400	50	66.550
Z.562	10	500	50	50.840
Z.435	3	200	30	23.400
Z.454	2	150	10	17.700

MAANDAG, 5 FEBRUARI 1962

Z.462	9	500	90	64.040
Z.428	9	300	120	52.540
Z.403	9	600	100	56.880
Z.540	13	850	130	95.550
Z.449	10	500	140	67.830
Z.557	9	500	130	67.340
Z.473	8	400	150	71.320

DONDERDAG 8 FEBRUARI 1962

Z.560	3	100	25	25.900
Z.552	2	100	15	16.260

DINSDAG, 6 FEBRUARI 1962

Z.481	1	—	—	5.380
Z.409	1	—	—	9.790
Z.725	1	—	—	2.780
Z.554	10	600	130	65.400
Z.556	7	400	130	58.420
Z.526	11	300	80	57.750
Z.544	2	250	20	30.200
Z.733	8	500	120	64.610
Z.545	10	500	140	65.970
			10 kreeft.	
Z.149	9	500	120	66.750
O.152	7	400	100	49.010

VERWACHTINGEN

MAANDAG, 12 FEBRUARI 1962

IJsland : O.293, O.250.
 Noordzee : Z.459, O.333.
 Kanaal : O.457, O.204, Z.405, O.283
 O.66, Z.745, Z.542, Z.420, O.140,
 Z.543, Z.516.
 Witte Bank : O.218.
 West : N.763, N.762, O.349.

DINSDAG, 13 FEBRUARI 1962

IJsland : O.296, O.286, O.331, O.282
 O.90.
 Kanal : O.249, O.292, O.284, O.214,
 O.105, O.153, O.148, Z.421.
 Kreeftenput : Z.510.
 Oost : Z.530, Z.25, Z.422.
 West : N.761.

GENT

NIET BINNENGEKOMEN

BRUSSEL

NIET BINNENGEKOMEN

WOENSDAG, 14 FEBRUARI 1962

IJsland : O.239.
 Noordzee : O.295.
 Witte Bank : Z.549, Z.514, Z.488,
 Z.547, N.232, Z.546.
 Kanaal : Z.419, Z.539.
 West O.128.

MARKTBERICHTEN

NIEUWPOORT

ZEEBRUGGE

	5-2-1962	7-2-1962
Grote tong — Grosse sole	45	45
Bloktong — Sole moyenne	45	52
Fruittong — Sole 3/4	43	54
Schone kleine tong — Petite sole	42	52
Kleine tong — Toute petite sole	36	46
Grote tarbot — Turbot gros	52	56
Middelm. tabot — Turbot moyen	43	48
Varia — Divers	35	40
Griet — Barbue	30	32
Pieterman — Grande vive	32	.....
Grote pladijs — Grosse plie	5	5- 6
Middelm. pladijs — Plie moyenne	4	5- 6
Kleine pladijs — Petite plie	4	4- 6
Deelvis — Portion	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	21	22
Gul — Petit cabillaud	17-12	15
Keilrog — Raie radiée	18	18
Rog — Raie	11	9
Tilten	8	8
Scherpstaarten	7	6- 8
Halve man	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	5- 7	5
Kleine wijting — Petit merlan	3- 4	4
Bot — Flet	2	2
Schar — Limande	12	15
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....
Zeehond — Chien de mer	7	10
Robaard — Grondin rouge	.....	14-10
Knorhaan — Grondin	10	10

	5-2-1962	6-2-1962	7-2-1962
48-51	47-49	46-50	
47-51	46-49	46-51	
48-51	48-51	55-58	
46-48	44-48	55-59	
37-42	41-44	56-59	
53-59	60-61	64-73	
47-52	52-56	56-58	
21-24	20-23	32-38	
21-24	20-23	32-38	
.....	
4- 5	4- 5	4- 5	
4- 5	4- 5	4- 5	
5- 6	4- 6	4- 9	
5- 6	4- 6	4- 9	
18-21	12-16	16-21	
10-18	6-13	10-16	
16-18	.....	.....
1-12	.....	8-11
10-11	.....	9-11
9-11	9-11	8-11	
7- 8	7- 8	9-11	
3- 5	3- 5	4- 9	
.....	
7- 9	7-10	9-12	
6- 9	6- 8	8- 9	
6- 8	6- 8	7- 8	
15-20	.....	.....
13-14	.....	.....

PUBLICITEIT IN

het
 visserijblad

DOET
 UW
 ZAKENCIJFER
 STIJGEN

Oostendse markt en vismijnecho's

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 9 % niet inbegrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

— O —

Nog een week met betrekkelijk goed weer op de meeste visgronden en een aanvoer die ongeveer even groot was als deze van verleden week. Niet alleen voor onze vissers was het goed weer maar ook voor de andere vissers die dan ook genoeg in eigen land invoerden. Van deze aanvoer kwam weer een flink deel naar ons land zodat de prijzen weinig kans hadden om op een redelijk peil te komen. Voor de meeste vissoorten werden dan ook lage prijzen betaald en voor sommige soorten zelfs zeer lage prijzen. Alleen met zeer grote vangsten konden renderende uitslagen geboekt worden. Niet veel schepen gelukten hierin zodat bijna alleen de Kanaalschepen een lonende visserij kenden.

Ronde soorten en platvis waren

zeer goedkoop; alleen rariteiten kregen nog behoorlijke prijzen. Deze rariteiten waren echter te raar opdat ze een gunstige invloed op de opbrengsten zouden hebben.

De totale aanvoer werd door 54 schepen in de afslag gebracht. Deze schepen zorgden voor een aanvoer van 13.975 B vis en 32.350 kg tong-sortering

Van IJsland was de aanvoer eerder schaars aangezien maar zeven vangsten verkocht werden die 'n totale aanvoer van 5420 B vis opleverden. De vangsten waren dus over het algemeen zeer klein en konden gezien de lage prijzen geen renderende uitslagen geven. Zelfs koolvis, vissoort die anders bestendig veel gevraagd werd heeft nu de belangstelling van de kopers verloren, dit spijs een geringe aanvoer. Rode zeebaars kreeg ook dalende prijzen, terwijl kabeljauw en gullen de algemene markttenz volgden, ook zeer goedkoop waren. De gemiddelde prijs van IJslandvis bleef amper boven de 400 fr per ben en daalde van maandag naar woensdag. De opbrengsten waren van 120.000

voor de O.224 naar 684.000 voor de O.81

Noordzeevis werd door vijf schepen gebracht, een van Noop Head en vier van de Moray Firth. Maandag waren de Moray vangsten tamelijk omvangrijk, vooral deze van de O.231 die wel een beter lot verdiende. Witte kabeljauw was inderdaad nauwelijks duurder dan de IJslandse hetgeen de zeer lage uitslagen voor de meeste Noordzeeschepen kan uitleggen. Op vijf slechts één renderende uitslag. Kanaalvis was in alleszins voldoende mate voorhanden. Maandag en dinsdag vooral kwamen talrijke schepen van deze visgrond hun vangst verkopen. De meeste vangsten waren gelukkig tamelijk ruim zodat er hier verschillende renderende uitslagen geboekt werden. Kanaalvis was inderdaad ook niet bijzonder duur en werd zelfs goedkoop verkocht. Alleen rare soorten, als grote tarbot, staartvis koningsvis, arend, soldaten en gr. tongen kregen een goede prijs. De opbrengsten waren hier begrepen tussen 77.000 en 224.000 fr.

Voor de tongenvissers die naar

de Witte Bank trokken was het niet bijzonder goed. De tongenvangsten waren aan de kleine kant, de andere vis, vooral platvis en wijting, was spotgoedkoop en moest worden opgevangen. Van deze visgrond werd dan ook geen enkele renderende uitslag geboekt. Met een tongenaanvoer zoals we deze week hebben gehad zou de prijs toch wel wat hoger mogen zijn.

Voor de Westvissers was het wel goed in die zin dat ze regelmatig konden vissen en dus ook grotere vangsten binnenbrachten. Met deze grote vangsten vaak meer dan 100 bennen en nog wat tong kon echter niet zoveel worden besomd als voor een paar weken met de helft van zo'n vangst. Ook voor deze schepen waren de opbrengsten niet bijster schitterend.

Voor de Kustvisserij zal het heel zeker geen goede februari maand worden als het zo voort gaat. Wei gaan al een vijftal weken schepen op garnaal vissen, maar de dagen dat iets kan worden aangevoerd waren tot nu toe zeer gering. Voor de sprotvissers is het nog slechter en ook hier zal het wel niet lang meer duren vooraleer de weinigen die nog willen voortdoen, er het bijltje zullen bij neerleggen. Eens te meer zal het een ontgoochelend seizoen geweest zijn.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	3-2-1962	5-2-1962	6-2-1962	7-2-1962
Tongen, grote — Sole, grosse	48.40-51.60	44.20-52.—	45—52.—	45.60-51.40
3/4 tongen — 3/4 sole	41.60	42.20-47.20	42.—45.—	48.50-54.—
Bloktongen — Sole moyenne	39.40	37.—48.—	41.20-45.—	50.—54.—
Voor-kleine — Toute petite	26.—	40.60-44.40	39.20-46.—	50.—54.—
Kleine — Petite	28.—	30.40-35.40	34.—42.—	44.60-47.20
Tarbot, groot — Turbot, gros	55.—61.60	45.—61.70	44.80-61.20	58.50-68.—
Middel — Moyenne	.....	40.—45.—	40.—47.—	32.—57.—
Kleine — Petite	25.—	17.—33.—	17.—32.—	24.—28.—
Griet — Barbue	6.—	4.—7.40	4.—5.80	.....
Middel — Moyen	.....	4.—7.20	4.—7.40	.....
Kleine — Petit	.....	4.—7.80	4.—6.80	.....
Schol — Plie	.....	4.—7.80	4.—7.40	4.—5.—
Grote iek — Grosse	.....	4.—	4.—4.40	5.—5.80
Kleine iek — Petite	.....	.....	.....	6.30-9.80
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	.....	.....	7.40-9.40
Platjes — Toute petite	.....	.....	.....	4.—5.40
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	31.—	.....
Middel — Moyen	.....	13.—19.—	14.—17.—	.....
Kleine — Petit	.....	5.40-5.60	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	6.—8.—	4.40-12.—	5.40-11.20	36.—
Middel — Moyen	.....	12.60-15.60	7.50-13.—	25.—27.—
Kleine — Petit	.....	9.—	9.—	4.—13.—
Rog — Raie	9.—	8.20-15.60	8.60-16.40	7.40-12.—
Rode poon — Perlon	.....	6.—10.—	3.80-9.—	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	30.—41.40	34.—40.—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	4.—6.—	3.—7.—	3.—7.—	10.40-18.—
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	8.80	12.60-13.50
Hozemondhamme — Baudroie	12.80	10.—21.40	11.—18.—	32.—41.80
Wijting — Merlan	.....	.....	10.—	3.—7.40
Schar — Limande	5.—	5.—9.—	5.—7.—	.....
Steenschol — Sole limande	.....	33.20-34.40	30.—	14.20-19.—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	11.—
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	5.—7.—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	12.—19.80	.....	.....
Makreel — Maquereau	13.—	6.20-14.—	7.70-13.20	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	15.—	7.—14.—	10.—16.30
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	8.—12.—
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	4.40-6.50	4.40-6.60	12.—13.—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	7.60	9.40	.....
Lom — Brosme	.....	18.—26.—	17.50	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	4.—5.60
Leng — Lingue	.....	.....	.....	8.20-9.40
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	23.—
Volle haring — Hareng	2.20	2.20	2.20	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	48.60	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	7.20-15.—	3.20-11.40	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	9.60	8.—12.20	8.—11.60	11.60
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	35.—36.—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	7.50	.....	9.40-11.40
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....

ZATERDAG, 3 FEBRUARI 1962

KANAAL	Tong
O.112	10 75 1000 72.350

MAANDAG, 5 FEBRUARI 1962

IJSLAND			
O.224	14	350	120.520
O.294	10	1500	610.128
O.228	17	400	136.540
O.318	18	500	222.910

NOOP HEAD

O.89	18	400	158.190
------	----	-----	---------

MORAY

O.231	15	600	259.080
O.215	17	400	149.160

KANAAL

	Tongen
O.170	14 250 900 178.410
O.69	14 260 1600 188.803
O.131	15 150 1000 128.410
O.279	15 200 900 16.570
O.34	14 300 1500 203.410
O.183	2 20 — 4.350
O.287	8 150 900 79.850

WITTE BANK

	Tong
Z.444	14 80 2000 97.810
Z.452	14 170 1200 77.030

OOST

	Tong
Z.775	9 170 600 74.130
Z.417	8 190 600 59.210
Z.583	12 170 700 75.543

WEST

	Tong
Z.400	9 160 700 83.060
O.196	7 120 — 62.310
O.225	8 80 500 56.940

DINSDAG 6 FEBRUARI 1962

IJSLAND

O.81	18 1620 — 684.238
O.242	17 450 — 175.760

MORAY

Z.212	14 300 — 135.455
O.124	13 370 — 158.000

KANAAL

	Tong
O.160	11 300 2000 224.440
O.346	9 170 — 77.620
Z.537	15 150 1500 137.920
O.119	11 200 — 99.690
O.120	10 170 1000 118.640
O.151	14 200 1000 175.030
O.82	11 170 1600 135.868
O.266	11 200 1200 151.350

WITTE BANK

	Tong
Z.412	11 70 1200 72.100
O.326	13 170 1800 96.910

OOST

Z.476	7 180 — 73.665
Z.408	7 170 — 55.225

WEST			Tong	
O.327	3	70	300	34.250
O.154	9	150	200	63.330
O.276	9	120	300	47.050
O.184	10	100	500	65.470
O.145	10	150	500	78.230
Z.551	10	100	500	57.715
N.762	5	60	300	42.360
O.277	6	60	—	31.400

WOENSDAG, 7 FEBRUARI 1962

IJSLAND				
O.216	18	650	—	250.215
KANAAL			Tong	
O.278	13	180	300	97.970
O.312	11	200	1000	168.600
O.155	10	200	—	120.780
OOST			Tong	
O.166	11	120	700	67.760
Z.222	8	100	500	63.740
WITTE BANK			Tong	
O.256	13	80	1000	87.230
WEST			Tong	
O.532	1	12	70	11.460

KATASTROFALE MARKT !

ZATERDAG OOK VIS

Op de zaterdagmarkt kwam de O.112 met een nogal kleine vangst van het kanaal. Deze vangst werd dan nog zeer goedkoop verkocht hetgeen overigens wel mocht verwacht worden. Tongen kregen lage prijzen zoals de vorige marktdagen met toch wel iets hogere noteringen voor de grote soorten, maar dan weer lagere prijzen voor de kleine soorten. De verschillende andere soorten waren allemaal zeer goedkoop en de opbrengst was dan ook niet erg hoog : 72.350 fr.

RUIME AANVOER OP DE MAANDAGMARKT

Maandag kwamen zoals verwacht nogal veel schepen verkopen, de meeste met omvangrijke vangsten. De mooiste vangsten werden van het Kanaal binnengebracht. Deze gaven ook de beste resultaten. Voor de IJslanders was het eens te meer een zeer mager reisje, dit gedeeltelijk door de te kleine vangsten en ook wel door de zeer lage prijzen die voor de meeste soorten werden betaald. Noordzeevis werd eveneens erg goedkoop verkocht terwijl platvis wel de goedkoopste soort van de markt is geweest. Bovendien een grote aanvoer, werd ook nog zeer veel vis ingevoerd en verschillende kamions werden maandag verkocht. Dat zulks een nefaste invloed heeft op de prijzen voor de eigen aanvoer is duidelijk. Als we de handel moeten geloven dan hebben ze vorige weken verliezen geleden met hun ingevoerde vis, maar ze doen met die verliezen voort aan invoer

SLECHTE REIZEN VAN IJSLAND

Vier IJslanders brachten samen slechts 2700 bennen vis in de markt. Dit is wel zeer weinig vooral als we vergelijken met de vangsten die voor enkele jaren nog gebracht werden. Zolang de prijzen hoog blijven kunnen min of meer bevredigende uitslagen worden geboekt, wanneer er echter geen 500 fr meer wordt betaald voor de kabeljauw en de andere vis in evenredigheid ook goedkoop is, kan er van goede uitslagen geen sprake meer zijn. Dit was dan maandag het geval en de opbrengsten schommelden van 120.000 voor de O.224 naar 610.000

voor de O.294. De minst goedkope soorten waren schaars, blauwe leng zeebaars, grote schelvis en koolvis. Kabeljauw noteerde als hoogste prijs 570 fr maar werd meestendeels onder de 500 fr verkocht.

Van Noop Head werd een vangst aangevoerd door de O.89. De vangst was niet bepaald klein maar toch bijlange niet groot genoeg om er een bevredigend resultaat mee te bereiken. Ook deze kabeljauw was zeer goedkoop en de uitslag bevroeg dan ook meer dan 158.190 fr hetgeen nog altijd minder slecht is dan de uitslag van twee IJslanders. Twee schepen van de Moray Firth brachten redelijk grote vangsten in de afslag. Vooral de O.231 zette een omvangrijke en goed verzorgde vangst in de afslag. Kabeljauw en andere ronde vis was echter veel te goedkoop opdat de uitslagen hoog zouden oplopen. Bovendien werd ook de vangst platvis goedkoop verkocht aan prijzen die zelden boven de 350 fr per ben stegen. De uitslagen varieerden hier van 119.000 naar 259.000 fr dit voor de O.215 en de O.231

KANAALVIS OOK GOEDKOOP

Zes kanaalvangsten brachten zowat 1400 B vis en 6800 kg tong in de afslag. Deze kanaalvis werd niet bijzonder duur verkocht al waren er hier bepaalde soorten die nog duur bleven. Bij deze soorten vermelden we staartvis, grote steenschol, soldaten knorhaan en grote tarbot. Verder kregen keilrog en tongen bevredigende prijzen waardoor de meeste opbrengsten, vooral dank zij de ruime vangsten nog bevredigende waren. Zo kon de O.34 nog 203.000 fr besommen terwijl de O.287 de laagste uitslag noteerde : 79.850 fr. Deze laatste echter na korte reis van 10 dagen. De goedkoopste soorten waren hier wijting, steenschol, platvis, katrog en de meeste andere kleine soorten. Verder zal het feit dat er voor de volgende dagen ook nog veel zulke soorten verwacht mogen worden de prijzen op een lager peil gehouden hebben. De resultaten voor deze schepen waren echter de beste van al deze welke maandag genoteerd werden.

PLATVIS EN TONGEN AAN DE GOEDKOPE KANT

Door de Witte Bankers en de Oostschepen konden zeker grote vangsten worden in de markt gebracht. Deze vangsten bestonden echter voornamelijk uit platvis en wijting, soorten die goedkoop verkocht werden en nauwelijks meer noteerden dan de opvangprijzen. Zowel grote als kleine platvis was goedkoop. Daarbij kwam dan nog dat de tongenvangsten vooral bij de Oostschepen zeer klein waren en dat deze tongen niet zo veel duurder verkocht werden als verleden week. Voor de kleine soorten werden wel hogere prijzen betaald dan verleden week en zo noteerde kleine tong tot 1770 fr per ben, hetgeen een grote 300 fr meer is dan einde vorige week. Toch kon deze prijsstijging niet beletten dat van deze visgronden weinig goede uitslagen werden geboekt en dat voor de Oostschepen deze schommelden van 59.210 fr voor de Z.417 naar 75.543 fr voor de Z.583. Voor de Witte Bankers schommelden de besommingen van 77.830 fr voor de Z.452 naar 97.810 fr voor de Z.444.

GROTE VISVANGSTEN

Er werden op de maandagmarkt maar drie Westvangsten gelost, ze brachten echter toch 360 B vis in de markt en een goede 1000 kg tong. Ook hier werden de meeste soorten goedkoop verkocht en werden uitslagen geboekt die varieerden van 56.940 fr voor de O.225 naar 83.060 fr voor de Z.400. De vangst van de O.196 was best gevarieerd en bestond uit mooi verzorgde vis. Roobaard kreeg een behoorlijke prijs evenals soldaten. Deze laatste soort was zelfs duur.

DINSDAG :

DALENDE MARKT

Op de tweede verkoopdag van deze week waren nog meer schepen aan de afslag dan op de maandagmarkt. De aanvoer was echter niet meer zo omvangrijk doordat er minder grote schepen verkochten. Toch werd nog meer dan genoeg aangevoerd gezien de prijzen over het algemeen daalden, dit dan voor de soorten die nog konden dalen.

Twee IJslanders nog slechts, maar toch dalende prijzen voor IJslandvis. De enige uitleg hiervoor is dat de invoer weer zeer ruim is geweest en dat onze vissers voor hun nochtans goed verzorgde vis, verbarmelijke prijzen kregen. Er waren dan ook zeer grote vangsten nodig om nog bevredigende uitslagen te bereiken, en deze grote vangsten waren er niet. De gemiddelde prijs van IJslandse soorten daalde dinsdag tot 420 fr per ben. De vangst bestond nochtans uit soorten die anders erg duur verkocht worden als schelvis, kabeljauw, rode zeebaars en een flinke partij heilbot. Rode zeebaars noteerde slechts van 460 naar 200 fr per ben, voor kabeljauw was de hoogste prijs slechts 500 fr de meeste werden verkocht beneden de 400 fr, per ben. Grote schelvis was nog wel duur en noteerde tot 1190 fr. Weerschaijnlijk was dit door de invoerders niet te krijgen. De uitslagen schommelden hier van 694.000 voor de O.81 naar 175.000 fr voor de O.124.

NOG VEEL

KANAALSOORTEN

Dinsdag was er nog meer kanaalvis dan maandag. Waar maandag de prijzen voor deze soorten al tamelijk laag waren is dit er op de tweede verkoopdag niet op verbeterd. Bepaalde soorten en vooral ronde vis waren nog goedkoper dan de eerste dag van deze verkoopweek. De tongenvangsten bleken stilaan groter te worden, de grote sortering wordt het meest gebracht en is wonder genoeg ook de duurste sortering. Kleine tongen daalden aanvankelijk maar kenden een zeker heropleving op het einde van de markt. De vangsten waren erg omvangrijk en zodanig konden zeer mooie uitslagen bereikt worden waarbij deze van de O.190 de hoogste bleek, dit dank zij een vangst van bij de 300 B vis en door de 2000 kg tong. Hiervoor werd maar 230.000 fr besomd, op zichzelf een mooi resultaat maar in verhouding tot de vangst niet zoveel. De best verkochte soorten waren hier als gewoonlijk, staart steenschol (grote) grote tongen en soldaten.

Westschepen waren er ook meer dan maandag. De vangsten waren redelijk omvangrijk maar werden ook na langere reizen gebracht. Lage prijzen voor alle soorten wa-

ren de oorzaak dat de opbrengsten niet zo bijzonder goed waren en maar schommelden van 31.400 fr voor de O.277 naar 78.230 fr voor de O.185

PLATVIS STEEDS ZEER GOEDKOOP

Voor de Witte Bank is de belangstelling begrijpelijke wijze nogal gering vanwege de middenvloot. Er wordt bijna uitsluitend platvis gevangen en deze soort is nu zo goedkoop dat ze niet goedkoper meer kan worden. Het moet gezegd dat platvis momenteel mager is en weinig commerciële waarde heeft. Het moet echter ook gezegd dat diegenen die het toch kopen er toch weg mee weten en het zeker heel wat duurder dan de opvangprijzen zullen afzetten. Van de Oost waren de tongenvangsten minniem, van de Witte Bank goed en minder goed. De uitslagen voor deze schepen waren alles behalve goed te noemen.

WOENSDAG :

STIJGENDE PRIJZEN

De aanvoer op de laatste koopdag van deze week was nogal beperkt. Het was trouwens niet nodig dat er nog veel werd aangevoerd en de schepen die woensdag verkochten hebben aldus nog een voordeel gedaan. Voor de meeste soorten waren de prijzen hoger dan de vorige dagen. Een uitzondering hierop werd gevormd door de roggen die dezelfde noteringen kenden als voordien. De voornaamste prijsstijging werd genoteerd voor tongen. Verder waren ook staartvis en grote tarbot bestemdig duur.

Van IJsland kon ook de O.216 geen grote vangst aanvoeren. Er werden door dit schip ongeveer 600 bennen gelost welke 250.000 fr opbrachten. Dit kan bezwaarlijk renderend genoemd worden, vooral voor de O.216 niet. De voornaamste aanvoer kwam ook woensdag nog van het Kanaal al werden er die dag nog maar drie vangsten verkocht. Deze vangsten waren niet zo groot als deze die de vorige dagen gelost werden, ze werden echter na een zeer korte reis binnengebracht en gaven aldus minstens bevredigende uitslagen aan de drie schepen. Keilrog was nochtans goedkoper dan maandag en dinsdag andere roggen waren duurder terwijl tongen een sterke prijsstijging kenden. Zo werd voor de kleine sortering een prijsverschil van meer dan 600 fr per ben genoteerd. De grote soorten waren prijshoudend. De uitslagen schommelden voor deze schepen van 97700 fr voor de O.287 naar 169.000 fr voor de O.312.

De Witte Banker bracht een kleine vangst op de markt. Dank zij een hogere prijsstijging voor tongen kon toch nog een reisje gemaakt worden. Ook platvis werd iets duurder verkocht en noteerde van 200 naar 400 fr per ben. Alles bijeen waren de vangsten van de Witte Banker en van de Oostschepen te klein om renderende uitslagen op te leveren.

REDERS, LEEST
UW VAKBLAD !

Berichten van de Rederscentrale

De Handelsafdeling van de Rederscentrale deelt volgende mede :

1. TERUGBETALING BATIG SALDO HARINGOPVANGFONDS

Het haringseizoen mag als beëindigd beschouwd worden en er werd reeds overgegaan tot het opstellen van de algemene afrekening.

In totaal werd tijdens dit seizoen 541.340 kg haring opgevangen voor een totale waarde van 1.666.702 fr (taks van 9 % inbegrepen). Deze hoeveelheden werden wederafgestaan voor een totale waarde van 526.544 fr. De tussenkomsten van de Rederscentrale beliepen 306.733 fr. In totaal werden voor 374.406 fr bijdragen betaald, zodat een saldo van 67.773 fr aan de leden kan teruggekeerd worden, pro rata van de gestorte bijdragen.

Bij de aanvang werd besloten dat zo spoedig mogelijk na het beëindigen van het seizoen het batige saldo zou teruggekeerd worden. Van zodra het desbetreffende administratief werk voltooid is, zullen onze leden ingelicht worden nopens datum van uitbetaling en het bedrag waarop ze recht hebben.

2. ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING

We delen nu reeds mede dat de Beheerraad in vergadering bijeengekomen op 2-2-62 besloten heeft, de Algemene Statutaire Vergadering te laten plaats grijpen op 6-4 a.s. te 10.30 uur. Elkeen zorge er voor dat hij aanwezig kan zijn.

3. OPVANGREGELING VAN VIS

Besprekingen welke aan gang zijn met het Ministerie van Landbouw zullen er waarschijnlijk toe leiden dat een enigszins gewijzigde basis van wederafstand van opvangen vis binnen korte tijd in voege zal gebracht worden.

Het is inderdaad al sedert geruime tijd dat ingezien wordt dat de wederafstand zou moeten geschieden op basis van bepaalde hoeveelheden per categorie van afnemer en dan wel aan de hoogst biedende in deze categorieën.

De afvaardiging van de Rederscentrale heeft nogmaals kunnen ondervinden dat het betrokken Ministerie met de meeste welwillendheid alle problemen onderzoekt en met het grootste begrip voor de toestand gezonde oplossingen betracht. We kunnen ons hierom alleen maar verheugen.

VAN DE NEDERLANDSE VISSERIJGOLF

GEEN VERKOOP VAN VIS MEER OP ZATERDAG TE IJMUIDEN

GROTE ONTEVREDENHED BIJ DE VISSERS

Het ziet er naar uit, dat de vrije zaterdag in de IJmuidense vishallen een feit is. De visknechten hadden al aangekondigd, dat ze zaterdag niet meer aan het werk zouden gaan, maar er bestond twijfel aan de mogelijkheid van deze manoeuvres, omdat dan de hal vol kisten zou komen te staan, die aan het bederf zouden moeten worden prijsgegeven. Het is echter anders gelopen. Op het laatste moment besloten ook de vissers in IJmuiden mee te doen met de aktie voor een vrije zaterdag. Zij losten in de nacht van vrijdag op zaterdag geen vis, en dat leidde er automatisch toe, dat het zaterdag rustig bleef. Alleen 35 kisten sprot stonden in de afslag, omdat ze door de bemanning van een Urker kotter zelf waren gelost. Groot was de belangstelling voor de afslag van deze kisten, die f 12.60 oprachten. Maar minder groot was de belangstelling voor het verder verwerken, want niemand stak zijn handen uit, zodat de sprot in de hal bleef staan en niet werd verwerkt.

Onder de eigenaren van kotters

heerst grote verontwaardiging. Deze schepen komen in het weekeinde naar binnen, omdat de bemanning om principiële redenen op zondag niet vist. Juist dit principiële element is een grote kracht in deze kottervisserij, want als het er niet was, zouden de mannen net zo goed op een trawler kunnen gaan varen. Juist door dit niet vissen in het weekeinde veroorzaakt deze vrije zaterdag in de IJmuider vishallen voor de kotters de grootste moeilijkheden. Het kost feitelijk een visdag en nu redeneert men in IJmuiden wel : «Als iedereen een visdag verliest, gaan de prijzen wel omhoog», maar dat is toch maar een tamelijk simplistische redenering.

Vele factoren zullen bij de verdere ontwikkeling een rol gaan spelen. Het is de vraag wat Scheveningen en Vlaardingen doen. Het is de vraag wat de schipper-eigenaars gaan doen. Wieringers overwegen al om een eigen markt in het Noorden op te richten, maar ook denkt men over een systeem dat voorziet in het lossen van de kotters op auto's, die dan maandags naar de markt zouden rijden, terwijl de kotters weer zee kiezen. Men is echter bang, dat dit niet gemakkelijk zal gaan, omdat de vis uit schepen voorrang heeft boven de auto's.

De zeevisgroothandel vindt de ontwikkeling wel prettig, want men wilde wel een vrije zaterdag geven, als de aanvoer daarbij kon worden aangepast. Hetgeen door de maatregel van de lossers is geschied.

In het licht van de ontwikkeling van zaterdag is het wel interessant te vermelden, dat tegen een aanvoer van 37 kisten sprot in IJmuiden een aanvoer in Scheveningen stond van 50 varia, 200 wijting, 80 gul en kabeljauw, 1.000 schol en 11.000 kg tong.

wat het «fleckreport» inhoudt in verband met de bemanning

(vervolg)

Het aantal vissers in 1959 bedroeg in Engeland ongeveer 27.000 waarvan 5000 tijdelijken.

Van de schipper en de bemanning nu hangt in grote mate het succes van een reis af. De bekwaamheid van de schipper heeft zijn uitwerking op het vangen en de behandeling van het vaartuig ; de ijver van de stuurman bepaalt mede hoe het bergen en bewaren van de vangsten geschiedt en de bemanning hun zorg is bepalend voor wat de behandeling van de vis betreft. Veel hangt af in hoe-

verre de bemanning bereid is om al het lange en harde werk naar waarde te volbrengen, wanneer dit vereist is.

De wijze van loonsbepaling is in dit licht gesteld, gezien de verdiensten groter of lager zijn alnaargelang de opbrengsten, omdat, voor wat de basis oog zij, er steeds een gedeelte van het loon betaald wordt in procenten op de besommingen. In de lonen is er vanzelfsprekend een verschil alnaargelang de functie, maar de verdiensten schommelen eveneens alnaargelang de haven.

De huidige tendenz bestaat in 't

streven naar een basisloon en minder nadruk te leggen op vergoeding door % op de besommingen. De bemanning van de Schotse haringboten ontvangen, wekelijks, 'n voorschot, wat in feite neerkomt op een vast loon, gezien nooit terugbetaling geëist wordt van het teveel uitbetaalde.

Er zijn geen bepalingen voor wat het aantal manschappen aan boord betreft. Bekwaamheidscertificaten worden gegeven door het Ministerie van Verkeerswezen op basis van een onderzoek. Op vaartuigen van meer dan 50 ton moeten twee officieren in bezit van dergelijke certificaat zijn, en één op de vaartuigen van minder dan 50 ton. Speciale opleiding tot het bekomen van dergelijke certificaten worden gegeven in de scholen welke in de voornaamste havens opgericht zijn.

De opleiding verschilt van haven tot haven. Door de White Fish Authority wordt financiële steun verleend aan de leerlingne en voor 'n gelijkaardige tussenkomst zorgt de Fishing Vessel Owners' Association te Aberdeen.

Besluiten en aanbevelingen

Er heerst een goede verstandhouding. De accommodatie op de oude vaartuigen laat te wensen over, maar deze verdwijnen stilaan uit de vaart.

Het komitee beveelt aan dat van de grotere trawlers zou vereist worden dat drie officieren in het bezit van een certificaat zouden zijn, en dat de machinisten een certificaat van bevoegdheid zouden bezitten afgeleverd door het Ministerie van Verkeerswezen.

J. VAN BROECK
(vervolgt)

GEEN VRIJE ZATERDAG

De IJmuider havenarbeiders zullen voorlopig geen vrije zaterdag krijgen. Zij hadden te kennen gegeven deze te begeren, maar besprekingen met de werkgevers hebben de kaairidders doen beseffen, dat de structuur van het bedrijf het invoeren hiervan onmogelijk maakt. Deze onderhandelingen hebben toch een succes voor de havenarbeiders opgeleverd. Voor de zogenaamde ploegloggers zullen zij nu een beloning van minimaal f 13,90 ontvangen. Deze loonsverhoging geldt met terugwerkende kracht vanaf 1 januari van dit jaar. Voorheen konden de havenarbeiders in deze schepen niet meer dan een gulden of tien verdienen.

Toch is de rust nog niet helemaal weergekeerd in de IJmuider vishallen. De visknechten, die ook de vrije zaterdag hebben geëist, waarin de vrije zaterdag voor 4 februari van dit jaar wordt bedongen. Hoewel de (vis) soep nimmer zo heet wordt gegeten als bij het opdienem het geval is moet toch met de mogelijkheid rekening worden gehouden dat a.s. zaterdag de vis in IJmuiden niet afgevoerd zal worden.

VISSERIJ ANDERMAAL BESPROKEN TIJDENS ZITTING VAN DE SENAAT

(Vervolg van bladzijde 16)

serij bezighoudt. Ik kan hun zeggen dat de inspanning die op dit gebied wordt gedaan zal worden voortgezet. Men heeft gesproken over de zeevisserij. Dit jaar werden in deze sektor vruchtbare uitwisselingen gedaan. Er werden uitstekende dingen gezegd. Dank zij het stelsel dat werd uitgewerkt om vis uit de markt te nemen die een bepaalde minimumprijs niet bereikte, hebben wij gunstige prijzen kunnen behouden. De vis die in 1958 tegen 10,20 F werd verkocht, werd in 1961 tegen 11,88 F verkocht. Van 1 juli 1962 af zullen de prijzen met gemiddeld 20 pct. toenemen.

De heer Dekeyzer herinnerde aan wat op het gebied van de toelagen aan de zeevisserij is gedaan. Dank zij het gevolgde beleid namen de ontvangsten per dag zee, toe. Voor de schepen van 60 pk stegen zij van 2.195 F in 1959 tot 2.726 F in 1961 ; voor de schepen van 80 pk, van 2.614 F naar 3.727 F en zo verder. Dit bewijst dat het door ons gevolgde beleid gunstige uitlagen heeft opgeleverd.

De werkgroep die zich met de wetenschappelijke vraagstukken bezighoudt zal binnenkort haar konklusies indienen, die dan in de praktijk zullen moeten worden toegepast. Het gaat hier namelijk om de coördinatie tussen de departementen die bij de zeevisserij betrokken zijn. Wij stellen vast, dat zij van goede wil getuigen.

Men heeft zich afgevraagd of binnen het kader van de Gemeenschappelijke Markt de visserij veranderingen zal moeten ondergaan. Natuurlijk zal zij zich moeten aanpassen. Onze toestand ten deze is echter niet moeilijker dan die van de landbouw.

„Van de NEDERLANDSE Visserijgolf”

Kleinhandel wil Walkaakverbod voor verse Haring

BOZE BRIEF AAN PRODUKTSCHAP OVER NIEUWJAARSREDE VOORZITTER

De commissie detailhandel in vis heeft er bij het bestuur van het Produktschap voor vis en visprodukten op aangedrongen een walkaakverbod gedurende het gehele jaar voor verse haring in te stellen. Men stelt 14 mei voor als de aanvangsdag van de nieuwe haringteelt.

De commissie is van mening, dat het bakverbod voor consumenten, dus het verbod van verkoop van verse haring aan consumenten, voor de aanvang van de nieuwe teelt zou dienen te vervallen. Ditzelfde zou dan gelden voor het bakverbod voor detaillisten en visbakkerijen na de aanvang van de nieuwe teelt, zoals dit het vorig jaar tot 1 juli gold.

Een bakverbod kan uitsluitend nodig zijn om bepaalde moeilijkheden op te vangen die verband houden met het walkaakverbod. Hiervoor acht de commissie geen noodzaak aanwezig. Het bestuur van het produktschap heeft zich immers steeds op het standpunt gesteld dat het walkaakverbod op zichzelf effectief kan worden gecontroleerd en dat bij de controlediensten voldoende deskundigheid bestaat om walkaak van andere haring te onderscheiden.

In deze omstandigheden kan er geen behoefte bestaan aan bakverboden. Zo nodig zou de controle op het walkaakverbod dienen te worden versterkt ook al zou dit geldelijke offers vergen. Bakverboden daarentegen wentelen de last van een te zwakke controle af op enkele categorieën ondernemers.

De commissie kan niet inzien welk bezwaar er tegen kan bestaan om het walkaakverbod het gehele jaar van kracht te doen zijn. Voorzover industriële verwerkers belang hebben bij het kaken aan de wal geldt dit uitsluitend voor gezouten haring en niet voor verse haring. Men zou dus een walkaakverbod voor verse haring het gehele jaar kunnen handhaven. Het standpunt van de commissie berust mede op de ervaringen in 1961. Toen immers was het walkaakverbod van kracht tot 1 augustus. Maar eerst na die datum werd het juist economisch voordeliger om walgekaakte haring te gaan verkopen.

NIEUWE SCHIPPERS

Schipper Jaap Zuiderduin van de Toronto heeft nu het bevel over de IJM.15 Emma, Henk van den Bos van de Maria van Hattem over de Maria Elizabeth.

De HD.74 Michiel heeft tot nu toe niet veel sukses. Motorpech maakte een abrupt einde aan de visserij bij IJsland, waarna de vangst in Aberdeen werd verkocht. Nu gaat men op de Noordzee verder.

Schipper B. Hoek van de KW.136 Uranus heeft de VL.97 Prinses Juliana gekocht.

VOLKSHOGESCHOOLDAG

De commissie detailhandel in vis wil op maandag 16 april in het Cultureel Centrum te IJmuiden een volkshogeschooldag voor de vishandel houden. In de ochtend zullen enkele algemene problemen van de detailhandel aan de orde worden gesteld.

In de middag zal onder leiding van ir. van Mameren het gebouw en de inrichting van T.N.O. IJmuiden worden bezichtigd. Als hoofdthema zal vervolgens aan de orde worden gesteld het marinieren in al zijn aspecten, inclusief het samenstellen van mayonaisse, dit alles gecombineerd met demonstraties.

VESTIGINGSBELEID

De detailhandel-kommissie heeft ook een boze brief aan het bestuur van het produktschap voor vis en visprodukten geschreven, waarin men kriebek uitoeft op de Nieuwjaarsrede van de voorzitter, drs J.J. van Dijk.

Deze heeft aanmerkingen gemaakt op het vestigingsbeleid, maar de commissie acht het tijdstip van deze tijdingen onjuist. „Voordat het huidige vestigingsbesluit levensmiddelen bedrijven 1961 van kracht werd waren er ook voor het produktschap voldoende mogelijkheden om bij de voorbereidingen van zijn inzichten blijk te geven”.

De commissie begrijpt niet, waarom het produktschap in de periode voor februari 1961 eigenlijk geen hervormingen heeft doorgevoerd en waarom men pas de tijd voor een kritische instelling gekomen acht, nu de bemoeienissen buiten het produktschap zijn gaan vallen.

Men meent dan het vestigingsbesluit levensmiddelenbedrijven '61 te kort van kracht is om de ervaringen al in de praktijk te kunnen beoordelen. Een teruggang van het aantal vestigingspunten houdt verband met geheel andere oorzaken dan de vestigingsseinen, meent de commissie, die o.m. het gebrek aan voldoende kapitaal noemt, waardoor men geen aan de moderne eisen aangepast bedrijf kan opzetten. Het sociale klimaat waaronder de

vijfdaagse werkweek doet velen de loondienst in andere bedrijfstakken prefereren.

„Wij vragen ons tenslotte af tot welke consequenties de opvattingen in deze rede zouden voeren. De visdetaillist wordt hier geschilderd als een ondernemer, die binnen de levensmiddelenbranche een uitzonderingspositie dient in te nemen, wat betreft de eisen voor vakbekwaamheid en handelskennis. Onze commissie kan niet geloven, dat hiermee de belangen — ook van de bedrijfskolom in het geheel — maar enigermate zouden zijn gediend.

Men zou dan immers op deze categorie een stempel van onvolwaardigheid drukken», meent de commissie. «Dit zal tot gevolg hebben dat juist die aspirant-ondernemers, die in staat zijn hun ondernemerschap in te stellen op het in het algemeen voor de levensmiddelenbranche gewenste peil, zich van de vis zullen afkeren. Ook mag niet worden vergeten, dat juist de huidige ontwikkeling in de detailhandel hogere eisen aan de detaillist stelt — in welke branche ook — dan ooit tevoren. Met een luchthartig heen lopen over de eisen van handelskennis bewijst men de bedrijfsgegoten beslist geen dienst».

OUDE HARING STERFT UIT

Ondanks de gegroeide totale vangst wordt de vangst per schot steeds kleiner. De oudere haring sterft uit. Dat was de mening van de visserijbioloog drs H. Posthuma aangaande de drijfnetvisserij, zoals hij die dezer dagen tijdens een lezing in Vlaardingen uitsprak.

Hij kwam tot de conclusie, dat de drijfnetvisserij achter het net van de trawlvisserij vist. De IJmuidense bioloog zei, dat men zich vlak na de laatste oorlog in grote vangsten mocht verheugen, maar daarna is de klad erin gekomen. Zelfs tot nu toe kan men niet spreken van een verbetering van de vangsten.

Hoe komt het dat de vangst per schip zo afneemt Voor een groot deel door de grotere deelname. Steeds meer schepen komen in de vaart, uitgerust met veel betere middelen. Vooral uit de oostelijke landen komen steeds meer schepen op de haring af.

De gemiddelde leeftijd van de haring is in de laatste dertig jaar sterk gedaald. Oude haring is er vrijwel niet meer, men vangt feitelijk alleen nog maar drie- en vierjarigen. Dit blijkt ook wel uit de konstante vangst in oktober, wanneer het om drie- en vierjarigen gaat en de afnemende vangst in november, wanneer men op oudere haring aast.

Een grotere totale vangst heeft een groter verlies toch niet kunnen voorkomen.

Het verlies was in 1932 32 t.h., in 1946 55 t.h. De oude haring wordt weggevangen door de trawlvisserij.

Merkwaardig is wel dat de haring in de loop der tijden langer is geworden. De gemiddelde lengte van de driejarige haring is toegenomen van 20 tot 25 centimeter. De haring kan daardoor sneller zwemmen en zich over een groter gebied verspreiden.

VEEL BELANGSTELLING VOOR RECEPTIE VISSERISCHOLE

Er is zeer veel belangstelling geweest voor de receptie van de jubilerende visserijschool in IJmuiden. De inspekteur-generaal, mr ir. M. Goote, vertegenwoordigde het ministerie op de bijeenkomst.

Burgemeester mr J. Chr. Buhrmann gaf een overzicht van de historie van de school. Deze is onverbreekelijk verbonden met IJmuiden en heert tot ver buiten de gemeentegrenzen een uitstekende naam. De burgemeester noemde de visserij een nationaal belang. Het is derhalve zaak dat het onderwijs aan de school bij blijft met de moderne ontwikkeling in het buitenland. Hij meende, dat zich op het moment van de receptie honderden op de zeeën bevonden, die dankbaar waren, voor wat ze op de visserijschool hadden geleerd.

Dnr Goote konkludeerde, dat het onderwijs niet alles kan doen. Ook de rederijen hebben een taak. Wel zal de belangstelling onder de jeugd moeten worden aangewakkerd. Meningsverschillen, die er zijn, zullen door middel van een kompromis moeten worden opgelost.

Eensgezindheid leidt namelijk tot kracht en welvaart.

De spreker wilde geen partij trekken in het konflikt rondom het oefenschip tussen Den Haag, Katwijk en Velsen.

Verder sprak de Velsense wethouder van onderwijs, dhr HK de Boer, nog een kort woord, waarna directeur P. Verwayen de sprekers dankte.

DE VIJFDAGENWEEK IN DE VISHALLEN TE IJMUIDEN EN SCHEVENINGEN

Zoals vele belanghebbenden in de visserij bekend, hebben de IJmuiders vislossers vorige week vanaf de 1e zaterdag van februari besloten, dus zaterdag jl., niet meer te lossen.

Ook veel visgroothandelaars te IJmuiden zijn deze mening toegeedaan.

Ook te Scheveningen wordt de toestand aldus moeilijk. Het betreft hier een 325 man visknechten en 600 vislossers.

Zo men te IJmuiden volhardt, dan zal het zelfde volgen te Scheveningen.

In België heeft men de vrijdag als vrije dag gekozen.

Nu 's zaterdags te IJmuiden en Scheveningen niet meer verkocht zal worden, kan dit ook een verschuiving op de Belgische markt teweegbrengen, zodat men 's zaterdags in België zich aan meer invoer verwachten mag en de maandag niet.

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

DONDERDAG

Aanvoer : 4.330 kisten, waarvan 913 tong en tarbot, 2 heilbot, 2 griet, 996 schol, 32 schar, 52 bot, 204 haring, 21 makreel, 80 schelvis, 1329 wijting, 578 kabeljauw en gul, 5 leng, 10 haai, 14 poon, 70 koolvis, 22 diversen.
Besommingen : SCH.261 f 16.000.

VRIJDAG

Aanvoer : 2.050 kisten waarvan 699 tong en tarbot, 878 schol, 21 schar, 44 bot, 206, wijting, 178 kabeljauw en gul, 2 haai en 22 diversen.

MAANDAG

Aanvoer : 7.900 kisten, waarvan 1844 tong en tarbot, 2 heilbot, 5 griet, 3386 schol, 199 schar, 85 bot, 23 haring, 1 makreel, 55 schelvis, 1551 wijting, 524 kabeljauw en gul, 2 leng, 193 koolvis, 35 diversen.
Besommingen : KW.152 f 10.500 ; KW.82 f 15.200 ; KW.8 f 14.500 ; KW.54 f 10.500 ; KW.180 f 10.500 ; KW.146 f 12.380.

DINSDAG

Aanvoer 6425 kisten, waarvan 742 tong en tarbot, 2 heilbot, 10 tong-schar en schartong, 1555 schol, 32 schar, 26 bot, 1425 haring, 112 makreel, 232 schelvis, 1663 wijting, 356 kabeljauw en gul, 25 leng, 6 haai, 2 ham, 4 poon, 216 koolvis, 17 diversen.
Besommingen : KW.90 f 11.100 ; KW.139 f 15.610 ; KW.99 f 10.000 ; KW.39 f 12.200 ; VL. 7 f 14.900 ; VL.131 f 21.260 ; SCH.27 f 13.770.

WOENSDAG

Aanvoer 4.200 kisten, waarvan 120 schelvis, 955 haring, 1.000 wijting, 340 kabeljauw en gul, 260 koolvis, 10 radio, 590 stuks kabeljauw, 300 schol, 68 tarbot, 12.000 kg tong.

Brief uit Yerseke

YERSEKE nr 862

Hier heeft de wintervorst z'n zetel opgeslagen, Hier is zijn erf, zijn rijk; hier zijn geen lentedagen.

Ook hier sloeg de wintervorst (reeds de tweede keer) zijn zetel op. Maar de duur was kort en hier bleek niet «zijn erf en rijk te zijn» zoals Pollens het neerschrijft over Nova Zembla. Hier zijn nog geen lentedagen maar we mogen ze wel verwachten en ze zullen straks zeker weer komen. Vorst brengt in onze bedrijven **altijd** schade, verlies of winstderving, maar we waren reeds spoedig «vrij» van vorst en hopen dit nu te blijven.

Wordt hier wat de oester- en mosselmensen betreft, weer de tijd dat het nog aan gang zijnde seizoen niet meer die belangstelling heeft die het voorseizoen geniet. Nu en dit geldt zowel voor oester- als mosselmensen, moeten de «slagen» zijn binnengehaald. Wie nu nog niet «binnen» is zal niet veel kans meer krijgen. Men begint nu weer na te gaan wat de kansen in het algemeen en voor ieder persoonlijk

zijn voor het volgend seizoen. Men gaat straks beginnen met het verzaaien van de jonge mossels en plaats maken voor het uitzaaien van mossezaad waarvan men hoopt dit te kunnen vinden in ruime mate. Vooral wat zich nog aan jonge mossels op de Zeeuwse banken bevindt staat in levendige belangstelling. Zal het weer verzaaien zijn en misschien nog bijzaaien met als uitslag weinig of niets ervan te kunnen verkopen?

Dat Zeeland steeds minder gaat betekenen voor de mosseelproductie is op zichzelf een onaangename ervaring maar in verband met het Delta-plan is wellicht de overtuiging dat men wat de mossels belangt, weinig verliest, mogelijk een troost, zij het een schrale!

Nu we toch het Delta-plan vernoemen... We lazen deze week in ons streekblad dat de afsluiting van de Ooster-Schelde (tevens de afsluiting van alle Delta-werken) een jaar of zes eer zou moeten tegevoet gezien dan men aanvankelijk dacht. Volgens dit krantenbericht zou in 1972 **alles** klaar zijn. Nu nog tien jaar (hoe spoedig vliegen ze om) en alles binnenwater. Geeft dit mogelijk nog te denken voor de mosselkwekers, over wat was en wat het dan zijn zal, zij weten dat (hoe lang nog?) in de Waddenzee kan worden geboerd. Maar de oestermensen? Met een variant op Hoofs: «Maar mijn bedroefde zinnen. Wat zullen die aangaan?» zouden we kunnen zeggen: «Waar moeten die naar toe? In de verschillende meren die er straks zullen zijn is wellicht de mogelijkheid oesters te kweken, maar dat waar dan ook een kwekerij zal ontstaan, die brood geeft aan allen die nu hun bestaan vinden, wordt misschien gehoopt maar door niemand geloofd.

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

	1-2-1962	2-2-1962	5-2-1962	6-2-1962	7-2-1962
Tongen, grote — Sole, grosse	4.30-4.—	4.30-4.10	4.50-4.10	4.40-4.10	4.40-4.20
3/4 tongen — 3/4 sole	3.20-2.80	3.60-3.20	3.60-2.80	3.30-2.90	3.40-3.20
Bloktongen — Sole moyenne	2.32-2.10	2.40-2.20	2.70-2.40	3.10-2.50	3.60-3.10
Voor-kleine — Petite	2.—1.10	2.30-2.—	2.80-2.10	3.60-2.70	3.90-3.50
Kleine — Toute petite	1.60-1.36	2.10-1.72	2.70-1.80	3.10-2.20	3.—2.60
Tarbot, groot — Turbot, gros	4.80-4.30	5.50-4.50	4.50-4.—	4.10-3.60	3.70-4.20
Middel — Moyenne	.....	170.—	130.—57.—	.....	170.—160.—
Kleine — Petite	.....	146.—71.—	76.—	114.—60.—	130.—63.J
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	50.—45.—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	29.—	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	26.—22.—	40.—24.—	25.—11.50	25.—17.—	23.—18.—
Grote iek — Grosse	25.—20.—	37.—22.—	25.—14.—	23.—17.—	24.—17.—
Kleine iek — Petite	25.—20.—	42.—18.—	30.—17.—	27.—17.—	24.—19.—
Iek 3e slag — 3e sorte	22.—13.—	36.—18.—	26.—17.—	30.—16.50	22.—17.—
Platjes — Toute petite	25.—8.—	42.—15.—	29.—11.—	25.—11.—	22.—16.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	56.—	.....	65.—63.—	68.—52.—	63.—54.—
Middel — Moyen	56.—	.....	67.—63.—	70.—50.—	60.—48.—
Kleine — Petit	58.—37.—	.....	62.—51.—	48.—43.—	54.—46.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	27.—25.—	.....	.....	50.—46.—	42.—38.—
Kabeljauw — Cabillaud	62.—34.—	56.—34.—	91.—46.—	77.—37.—	40.—30.—
Gullen — Petit cabillaud	33.—17.—	39.—19.—	43.—30.—	41.—24.—	36.—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	100.—90.—	154.—140.—
Wijting — Merlan	15.—8.—	21.—12.—	32.—8.—	26.—8.—	17.—10.—
Schar — Limande	40.—12.—	58.—27.—	42.—18.—	34.—27.—	35.—33.—
Steenhol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	24.—19.40	.....	44.—	40.—30.—	60.—27.—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan —	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	31.—	22.—20.—
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	30.—28.—	.....	40.—34.—	35.—22.—	38.—22.—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	12.50-8.—	24.—16.—
Volle haring — Hareng	27.80-18.40	.....	30.—29.—	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	26.—5.—	30.—20.—	.....	50.—30.—	31.—35.—
Steenhol — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3.80-2.—	.....	3.90-3.40	3.30-1.90	3.90-3.60
Koolvis — Colin	38.—33.—	.....	.....	53.—43.—	44.—22.—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	48.—23.—	.....	54.—29.—	44.—28.—	44.—19.—
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	9.—8.—	.....	10.—8.—	.....	10.—8.—
Mol	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	.....

KLEINE AANKONDIGINGEN

**Te koop
2 prachtige nieuwe
TREILERS**

Hebben nog niet gevaren. Bouwjaar nov. 1960 met hiernavolgende afmetingen :

Lengte over alles : 25,60 m ; lengte tussen loodlijnen : 22 m ; breedte : 6 m ; ohlte : 3,18 m ; Bureau Veritas X 1 DIV 3/3 F 1/1 A & C.P. ; motor : Alpha Diesel A/S 350 PK bij 375 omw./min. type 405 VO ; bruto tonnage : 114,32 RT ; netto 53,53 RT ; ruim inhoud ong. : 3900 cbft. ; brandstof : 20 m3 ; drinkwater : 2,5 m3 ; Elektr. installatie : 220 volt D.C.

Uitrusting : Echolood Elac Atair. Radio 75 watt. Richtingzoeker Radar. Automatische piloot. Decca navigator. Slingerruit. Hoofdmotor met hydraulische koppeling en verstelbare schroefinstallatie, bedienbaar vanuit stuurhuis. Hulpmotor Lister SL3, 10 PK met 6 k.w. dynamo, bilge- en dekwas pomp en lucht-kompressor. Schroefdynamo 6 k.w. Batterijen 141 Ah. 24 V. D.C.

Zijn onmiddellijk te bezichtigen en in de vaart te brengen. Voorwaarden bureel blad nr 2714V.

VOOR DE BEVORDERING DER KWALITEIT

van de aangevoerde VIS

Door de Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek werd onder voorzitterschap van Directeur Generaal Lievens reeds zeer nuttig werk verricht.

Vorig jaar werd een werkgroep aangesteld voor het onderzoek van de behandeling van Vis aan boord en om na te gaan of het bergen in kisten de kwaliteit zou kunnen bevorderen.

Door deze werkgroep werd als gevolg van haar onderzoek een verslag opgesteld welks inhoud niet van belang ontbloomt is en welke we in een drietal artikelen in ons blad zullen publiceren in de hoop dat reders, vissers of lezers ons hun opmerkingen zullen laten geworden, mochten zij het met de gedachten er in weergegeven niet eens zijn.

Inleiding

Traditioneel wordt op de Belgische vissersvaartuigen de vangst in bulk in het ruim gestuwd. Dit betekent dat de vis en het ijs afwisselend in lagen in keeën worden gelegd. Deze manier van bergen heeft uiteenlopende en afwijkende toepassingen en brengt voor de kwaliteit van de vis bepaalde nadelen mede, die zich bij de verkoop uit in vele betwistingen.

Om deze nadelen uit te schakelen en mede hierdoor de kwaliteit op te voeren, ligt een mogelijkheid in het aanvoeren van aan boord in kisten geborgen vis. Bij deze werkwijze worden de vis en het ijs in kisten gedaan en aldus in het ruim gestuwd.

In het buitenland gaat men meer en meer de richting uit van aan boord in kisten geborgen vis. Zelfs landen die dicht bij de visgronden gelegen zijn — zoals Noorwegen, Denemarken en Zweden — zoeken een kwalitatief hoogstaand produkt in dit systeem. Voor België is het noodzakelijk het probleem van de aanvoer van vis in kisten nader te bestuderen. Onderhavig rapport vormt dan ook een bijdrage tot dit vraagstuk. Het omvat vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de voordelen op gebied van kwaliteit van de aanvoer van vis in kisten vermeld. Het tweede hoofdstuk belicht de talrijke problemen die bij de invoering van het systeem rijzen. Het derde hoofdstuk citeert enkele voorbeelden uit het buitenland en het laatste hoofdstuk bevat de besluiten.

VOORDELEN VAN AAN BOORD IN KISTEN GEBORGEN VIS

Reeds in twee rapporten heeft de werkgroep « Behandeling Vis » gewezen op de mogelijkheid om goede kwaliteit te bekomen met aan boord in kisten geborgen vis. Naar aanleiding van studiereizen in het buitenland werd vastgesteld dat in vele havens aan boord in kisten geborgen vis wordt aangevoerd. Eén van de konklusies van de studiereizen was : «3... (b) in praktisch alle bezochte havens wordt meer en meer in kisten geborgen vis aangevoerd ; deze vis heeft doorgaans een BETERE KWALITEIT dan niet in kisten geborgen vis» (1). De enquête over de behandeling van de vis aan boord van Belgische vaartuigen wees eveneens uit dat de aanvoer van aan boord in kisten geborgen vis gestimuleerd moest worden. Een aanbeveling uit de enquête was : «12. In bepaalde landen wordt zeer veel aandacht besteed aan vis die in kisten in het visruim wordt geborgen. Door de Belgische vaartuigen wordt geen vis op deze manier aangebracht. Gezien de zeer GOEDE KWALITEIT van de aan boord in kisten geborgen vis, is het aan te bevelen deze mogelijkheid te onderzoeken, experimenten te laten uitvoeren en eventueel een stimulans in deze richting te geven» (2).

De kwaliteit van de aan boord in kisten geborgen vis wordt gunstig beïnvloed door volgende factoren (3) :

1) De vis wordt niet beschadigd door een te hoge druk van de

BERICHTEN AAN

ZEEVARENDEN

1/8 Loodsboten — Bijzondere seinen

B.a.Z. 1-8-61 vervalt

De volgende regeling is in voege met betrek tot de loodsboten op de Belgische kust.

1. Een loodsboot op statie, loodsdienst kunnende verrichten, geeft dezelfde mistseinen als voor mechanisch voortbewogen schepen is voorgeschreven.

2. Schepen kunnen een loods vragen door het seinen van de letter G (volgens het Internationaal Seinboek : G = «Ik vraag een loods».) minstens 3 seconden na het normaal mistsein.

3. Schepen met bestemming naar 'n Belgische kusthaven, kunnen een loods vragen door het geven, na de seinen vermeld in sub. 2 en minstens 2 seconden daarna van het passend geluidsein uit één der volgende seinen :

- a. voor Zeebrugge : het cijfer 6 ;
- b. voor Nieuwpoort : het cijfer 7 ;
- c. voor Oostende : het cijfer 8.

4. De loodsboot die één der seinen sub 2 of 3 verneemt zal — voor zoveel zij een loods kan overzetten — daarop antwoorden met het normaal mistsein, gevolgd, minstens 3 seconden daarna door de letter H (volgens het Internationaal seinboek : H = «Ik heb een loods aan boord»).

5. De zichtbaarheid in aanmerking nemend kunnen schepen ook een kusthavenloods vragen door het vertonen van één der volgende morse- of vlaggeseinen.

- a. voor Zeebrugge : G 6 ;
 - b. voor Nieuwpoort : G 7 ;
 - c. voor Oostende : G 8 ;
- (Loodswezen Oostende)

1/9 Westerschelde — Bijzondere loodsseinen ter rede Vlissingen

B.a.Z. 1-9-61 vervalt

Ter verhoging van de veiligheid op de rede van Vlissingen is het volgende bepaald :

1. Uitvarende schepen boven de 1000 B.R.T. dienen des nachts op rede van Vlissingen, tussen de meridianen getrokken door de lichtboei Honte nr 1 en het Leugenaarshoofd de volgende lichten te voeren :

- a. met bestemming Wielingen : 2 groene rondom schijnende lichten boven elkaar met een afstand van minstens 3 voet.

2. Deze lichten te voeren op de best zichtbare plaats, zo hoog mogelijk doch minstens 6 voet boven de boordlichten en zodanig dat verwarring hiermede is uitgesloten. De zichtbaarheid der lichten moet minstens 1/2 zeemijl zijn en minder dan die der boordlichten van het betrokken schip.

3. Wanneer tengevolge van de weersomstandigheden zoals laag op het water hangende mist, de mogelijkheid bestaat dat verwarring met de boordlichten zou kunnen optreden, moet het voeren van de groene lichten achterwege blijven.

4. Voor schepen beneden de 1000 B.R.T. is het voeren van de groene lichten niet verplicht, doch wel toegestaan.

vislagen in de viskeëen of door onderlinge bewegingen van de vissen, zoals dit bijna steeds het geval is wanneer de vis in bulk wordt gestuwd.

- 2) De vis ondergaat minder of geen gewichtsverlies. Door C.L. Cutting (4) werden uitgebreide proefnemingen verricht naar aanleiding van reizen naar de verre visserij. Monsters vis werden in zee gewogen vóór het ijzen en nadien aan land bij het lossen. Tevens werd de lengte van de vis nauwkeurig gemeten.

Niettegenstaande de grote variaties was er praktisch steeds een gewichtsverlies vast te stellen bij de vis in bulk gestuwd ; dit verlies bedroeg gemiddeld 5 à 6 t.h. De vis in kisten daarentegen won gemiddeld 1 à 2 t.h.

Uit deze proefnemingen kon ook besloten worden dat het gewichtsverlies een gevolg is van de druk en niet van het uitlogen van bepaalde bestanddelen van de vis.

De lengte van de vis en zijn ouderdom schijnen anderzijds niet in verband te staan met het gewichtsverlies. Het verlies neemt daarentegen toe met het bederf, zodat de vis van de eerste slepen meer aan gewicht zal verliezen dan die van de laatste, en dit zelfs bij gelijke druk.

- 3) Herinfektie van de vis uit de onderste lagen door het smeltwater dat van boven naar beneden zijpelt, kan uitgesloten worden daar de kisten zo kunnen worden gekonstrueerd dat het water langs buiten wegloopt.

In dit verband kunnen voor aluminium kisten een drietal systemen worden vermeld :

- a) Noors systeem (zie figuur 1).

Bij dit systeem is de kist onderaan de zijwanden van vier rechthoekige drainage-openingen voorzien. De openingen

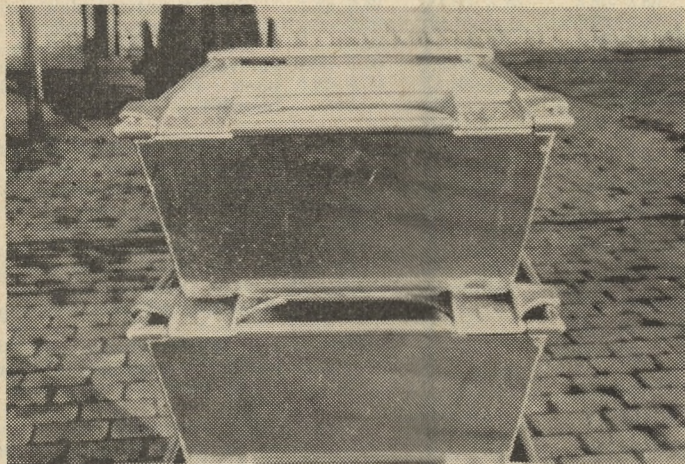


Fig. 1

passen juist boven de handvatten van een onderstaande kist; deze handvatten zijn van een zodanige konstruktie dat het smeltwater langs de wanden van de kist kan wegvloeien.

- b) Engels systeem (zie figuur 2).

De bovenste randen van de kist zijn enkele centimeter inwaarts geperst, waardoor een soort goot ontstaat ; de afvoergaten in de bodem van de kist komen juist boven die goot u.t.

- c) Duits en Engels systeem (zie figuur 3).

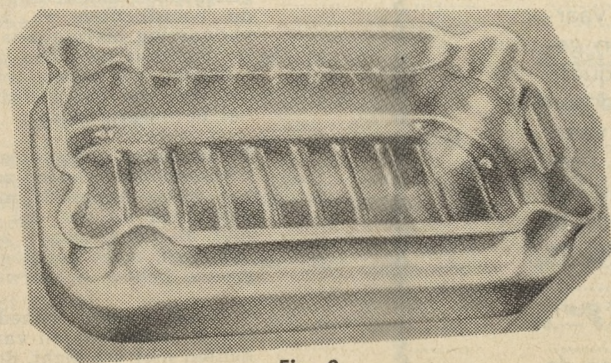


Fig. 2

Bovenstaande bepaling vervangt de B.a.Z. 16-86-1956 bekend gemaakte aanbeveling.

1/10 Schikkingen te treffen bij onderzeebootongeval.

1) Een onderzeeboot in nood die in de onmogelijkheid verkeert aan de oppervlakte te komen, toont z'n tegenwoordigheid aan op de volgende wijze :

- a) Vanaf het ogenblik van het ongeval, lost hij een of twee markeerboeien, op dewelke zich een vlaggestok met rode vlag bevindt.
b) Bij het naderen van schepen, en met regelmatige tussenposen, vuurt hij rookkaarsen af, die een gele of een witte rook afgeven, branden met een heldere vlam die 's nachts zichtbaar is. Indien mogelijk wordt bij dag de gele kleur gebruikt. Uit noodwendigheid kan het getal dezer rookkaarsen zeer beperkt zijn.
c) Door olievlekken.
d) door luchtballonnen.

2) De meeste onderzeeboten zijn aan beide uiteinden voorzien van een markeerboei, de naam van de onderzeeboot dragende. Deze boeien worden gelost van binnen uit de onderzeeboot wanneer deze zich in moeilijkheden bevindt onder water. Zij hebben 1m diameter en zijn aan de onderzeeboot verbonden door een dunnen staaldraad. Zij zijn in het geel geschilderd (achterboei) of geel en rood (voorboei, en kunnen voorzien zijn van een wit schitterlicht alsook van een ring waarop reflektoren (katogen) zijn aangebracht.

Om het breken van de kabel te voorkomen mag men in geen geval aan de boei vastmaken.

3) Zodra een dergelijke boei wordt opgemerkt, en gezien de tijd een voorname faktor voor het redden der overlevenden daarstelt, is het nodig hare positie zo vlug mogelijk kenbaar te maken aan de Marine overheden, zo mogelijk de naam van de onderzeeboot vermeldende.

4) Op elk ogenblik kunnen overlevenden trachten te ontsnappen. Dus dient scherpe controle gehouden worden en moet men een zekere afstand rond de boei vrijlaten, terwijl men een boot klaar houdt om hulp te bieden.

5) Zodra de hulpschepen ter plaatse zijn maakt men dit bekend aan de in de onderzeeboot opgesloten bemanning, door het in gang zetten van het echolood, of door met een hamer op de scheepshuid te kloppen onder de waterlijn.

6) Er kunnen ook pyrotechnische lichten, die in brand schieten wanneer zij aan de oppervlakte komen vanuit de onderzeeboot gelost worden, om haar positie kenbaar te maken of om te laten weten dat zij de geluidseinen verstaan hebben.

7) Elke marine bezit een organisatie gereed om in te grijpen bij onderzeebootongevallen. Deze organisatie zal :

- a) terstonds de juiste positie van de onderzeeboot bepalen;
b) een schip ter plaatse hebben met boten klaar te water om overlevenden op te pikken ;
c) medische hulp bieden aan de overlevenden;
d) een decompressiekamer ter plaatse hebben;
e) de opgesloten bemanning verwittigen dat hulp ter plaatse is.

8) De snelheid van handelen van het schip dat zich het eerst op de plaats van het onderzeebootongeval bevindt kan een gewichtige rol spelen bij de reddingsoperaties.

De openingen zijn aangebracht onderaan de zijwanden van de kisten, terwijl de kisten zelf voorzien zijn van een kleine afvoerbuïs.

- 4) Door de huidige manier van lossen wordt de afkoeling onderbroken. Om deze onderbreking uit te schakelen, is één van de beste methoden de vis reeds aan boord in kisten te bergen. Bij goede ijzing kan de vis aan boord op een lage temperatuur bewaard worden, terwijl anderzijds de verdere behandelingen aan wal de temperatuur weinig kunnen doen stijgen. W. Ludorff (1) stelt hierbij zelfs voor de vis te ontkoppelen alvorens in de kist te bergen; hierdoor zou een grote infectiebron verwijderd worden en zou tevens een beter uitbloeden van de vis mogelijk zijn.
- 5) Aan boord in kisten geborgen vis schakelt de herinfectie door de verkoopbennen of -kisten uit.
- 6) Het lossen kan veel vlugger geschieden en de vis wordt bij het lossen niet beschadigd. Geen enkele vis wordt door de anders onvermijdelijke haakslagen getroffen. Tevens zijn de lossers soms niet meer verplicht op de vis te gaan staan om zich geleidelijk in het ruim in te werken; zij kunnen op de randen van de kisten staan, zonder de vis te beschadigen.

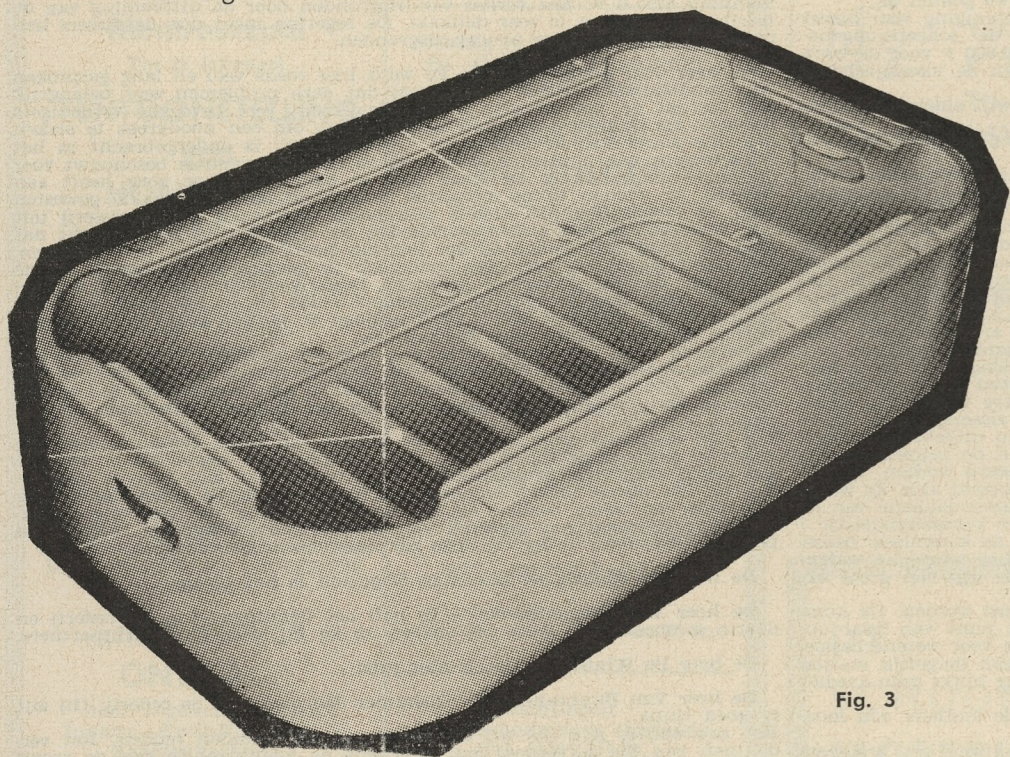


Fig. 3

Het lossen kan meer systematisch geschieden, terwijl het doorenmengen van vis van verscheidene slepen wordt vermeden. Er moet echter opgemerkt worden dat er ook rekening dient gehouden te worden met het inladen van de ledige kisten. Dit zal bepaalde kosten met zich meebrengen, die moeten afgetrokken worden van «winst» verwezenlijkt door de arbeidsbesparing bij het lossen van de vis in kisten.

- 7) Er is minder contact van de vis met de ambiante lucht bij het opstellen van de kisten in de mijn, wegens het feit dat er ijs op de vis blijft liggen; hierdoor ondergaat de vis de sterke temperatuurstijgingen niet in de vismijn. Daarbij blijft de vis niet zolang in de vismijn daar het lossen veel sneller gebeurt.

W. Ludorff (1) stelt zelfs voor de verkoop te doen op enkele monsters van kisten; hierdoor wordt het open uitstellen van de vis aan de kiemrijke lucht van de verkoopshalle vermeden.

- 8) De mogelijkheid bestaat om bepaalde soorten vis na de afslag in dezelfde kisten naar de grote verkoopscentra of verwerkende bedrijven van het binnen- en buitenland te versturen.

(Vervolg toekomstige week)

Maandblad

„De Blauwe Wimpel”

JANUARI 1962

In het zopas verschenen nummer van het maritiem maandblad «De Blauwe Wimpel» krijgen we een kort relaas over de «Sudpolen-tentoonstelling» alsook het meest recente nieuws over het marinevaartuig «Zenobe Gramme».

Zowel de Belgische koopvaardijvloot als die van de Noorderburen wordt degelijk onder de loupe genomen. Het nieuwe van de Belgische werven en rederijen getuigt dat wij ook hier in ons land een ruime plaats innemen op de wereldzeeën.

De richting die het tijdschrift uitgaat, is wel degelijk meer en meer de aandacht vestigt op de Belgische scheepvaart en scheepsbouw, waarover tot op heden onder deze vorm weinig is verschenen. Ook hier in ons land zal dit tijdschrift met recht een wimpel in top kunnen voeren, vermits het reeds is uitgegroeid tot een degelijk maritiem maandblad. Aanbevelen aan eenieder die iets met de zee te maken heeft of van de zee en het water houdt.

«De Blauwe Wimpel» verschijnt elke maand en is verkrijgbaar bij de boekhandel à 25 fr per nummer of bij abonnement 225 fr te storten op P.C.R. 9944 der Gewestelijke Bank N.V. te Antwerpen voor rekening «De Blauwe Wimpel».

Op aanvraag wordt een proefnummer toegestuurd. Administratie en redactie: Korte Winkelstraat 15, Antwerpen.

Uitbreiding van de Schotse visserijzones ???

Sedert geruime tijd hebben de verenigingen welke de Schotse kustvisserij vertegenwoordigen het voorbeeld van verscheidene andere mogendheden gevolgd, welke hun visserijzones verplaatst hebben tot ver buiten de traditionele drie mijl en in sommige gevallen zelfs tot twaalf mijl. Tijdens een bijeenkomst welke doorging te Edimburg en die besloten werd op 29 januari jl. werd dit vraagstuk andermaal aan de betrokken overheden voorgelegd.

De Schotse kust vissers zijn inderdaad van oordeel dat nu maar eens een einde dient gesteld te worden aan de verwoestingen welke teweeg gebracht worden door trawlers van Franse, Belgische Russische en Poolse nationaliteiten en ook wel Skandinavische en zelfs Ierse. Zij dringen eveneens aan op een onvoorwaardelijke sluiting van de «Firth of Cldlyde» en de «Moray Firth» — B

PAKKETBOTEN

OOSTENDE-DOVER

UURTABEL

voor de week van 11-2-62 tot 17-2-62

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :

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

Afvaarten uit Dover :

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

(1) vervoert ook auto's op 12-2, 14-2, 15-2 en 17-2-62

(2) vervoert ook auto's op 11-2, 13-2, 15-2 en 16-2-62

(3) vervoert ook auto's

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende :

- op 11-2, 13-2 en 16-2-62 te 12 uur

Afvaarten uit Dover :

- op 12-2, 14-2 en 17-2-62 te 12 uur

Visserij andermaal besproken tijdens zitting van de Senaat

Op dinsdag 6 februari jl. kwam de Senaat andermaal bijeen met ondermeer op de dagorde de besprekingen in verband met de begroting van landbouw. Dat tijdens deze zitting eens te meer het onderwerp van de visserij aangesnedend werd bewijst dat er toch nog mensen zijn die onze vissers en hun beroep ter harte trekken, en alles in het werk stellen om verbetering te brengen in de huidige toestanden. In verband met de visserij werd tijdens bewuste zitting opeenvolgend het woord gevoerd door de heren Dekeyzer, Lahaye, Van Buggenhout (senatoren) en door de heer minister van Landbouw, dhr Heger zelf.

Opeenvolgende lieten voormelde personaliteiten zich als volgt uit :

De heer Dekeyzer. — Bij een of andere begroting wordt hier af en toe een woord gezegd over de zeevisserij. Dit kan gebeuren bij buitenlandse zaken, in verband met de territoriale wateren ; bij buitenlandse handel, voor de export ; bij sociale voorzorg, voor de sociale aangelegenheden ; bij economische zaken en bij de middenstand voor de distributie ; bij verkeerswezen voor de bouw van vaartuigen, en dan ook bij Landbouw voor de produktie zelf. Die versnippering van de bevoegdheden brengt verlies van krachten mee. Herhaaldelijk heb ik daarvoor een oplossing gevraagd. Voor de visserij is echter de begroting van landbouw de belangrijkste. Het is dan ook de minister van landbouw die de regering vertegenwoordigt heert op de rouwplechtigheid ter nagedachtenis van de bemanning van de « Z.221 », waarvoor ik hem uit naam van onze vissers gaarne hulde breng. De posten die op de begroting van landbouw de visserij betreffen blijven van jaar tot jaar even gering en nooit komen er nieuwe posten bij.

De toelagen bedragen 350.000 F aan de propagandavereniging voor visverbruik ; 3.400.000 F voor de beroepsopleiding voor de scheepjongens ; 370.000 F voor het Zeewetenschappelijk Instituut ; 800.000 F voor de boekhouding ; 100.000 F voor het materiaal aan boord van de visserij schepen en 100.000 F voor het technisch onderzoek.

Zelfs bij rampen blijft het meestal bij woorden, terwijl elders miljoenen besteed worden aan minder belangrijke zaken.

Met de prijs van een snel verouderend militair vliegtuig zou heel wat kunnen verbeterd worden in het visserijbedrijf.

De minister heeft zich nochtans voor de zeevisserij ingespannen. Voór enige jaren was de capaciteit van de vloot sterk verminderd, de opbrengst en de uitvoer gedaald. Een eerste verbetering was te danken aan de « opvangregeling » die erin bestaat de vis die niet de minimumprijs bereikt, uit de markt te nemen. Voor die opgevangen vis wordt uit een fonds het verschil tussen de minimumprijs en de verkoopprijs aan vismeelfabrieken, drogerijen en andere, betaald. De minimumprijzen zijn echter nog niet renderend. Zij bedragen nu 5 tot 2 frank per kilo. (Nota der red. : tijdens de redevoering van de heer senator Dekeyzer werd er op bepaald ogenblik gewag gemaakt van de minimumprijzen. Wij wijzen er in verband hiermede op dat deze cijfers onjuist zijn. De bestaande minimumprijzen zijn van 6 F tot 2,20 F. Wij komen hierop terug). Die regeling loopt nu soepelder dan bij de aanvang en zij oerent een gunstige invloed uit op de prijzen van de andere vis, terwijl zij reder en visser een betere vergoeding verzekeren. Zij blijft een levensnoodzakelijkheid voor de visserij. In de Euromarkt zal het systeem van de minimumprijzen moeten uitgebreid worden. In de verschillende partnerslanden zal het stelsel van de prijzen en van de markeregeling in het algemeen moeten geharmoniseerd worden. Ik vernam graag wat de bedoelingen van de minister hieromtrent zijn. Er wordt gezegd dat hij voor de opvangregeling een betere kommercialisatie van de aangevoerde vis wil verzekeren. Wat verstaat hij onder kommercialisatie ? Een andere nuttige maatregel was de oprichting van de commissie belast met de studie van de vraagstukken in verband met het toegepast wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij. Die commissie legt een grote activiteit aan de dag, waaraan ik hulde breng.

Dit wetenschappelijk onderzoek moet nog geïntensifieerd worden. De commissie zou zich moeten uitspreken over een speciaal punt van haar opdracht, te weten de werking van een eventueel station voor wetenschappelijk onderzoek. Acht de minister de oprichting van een dergelijk station in een zeer nabije toekomst mogelijk ? Op de begroting blijkt geen krediet daarvoor te zijn uitgeschreven.

Ik wil nog enige andere maatregelen aanduiden, die de minister zou moeten nemen.

Een jaar geleden ontstond er deining in de visserij over het probleem van de territoriale wateren. De uitbreiding van zekere grenzen tot 12 zeemijl beroofde onze vloot van belangrijke visserijgronden. Is men thans met die kwestie opgeschoten ? Daar bilaterale overeenkomsten gesloten werden, bij voorbeeld tussen Noorwegen en West-Duitsland, die gedurende tien jaar binnen de zes tot twaalf mijl mogen blijven vissen in elkanders wateren, is een differentieële toestand ontstaan. West-Duitsland voert Noorse vis in en ik vraag of er voldoende controle bestaat om te verhinderen dat die vis naar andere landen verkocht wordt.

Groot-Brittannië blijkt eveneens tot een grens van twaalf mijl te willen overgaan. De EEG-landen zouden in die kwestie een gemeenschappelijke houding moeten aannemen, om sterker te staan bij eventuele bilaterale onderhandelings.

Zoals in andere landen zou intensiever naar nieuwe visgronden moeten uitgezien worden. Dit vereist een grondige voorbereiding.

Ik denk nog steeds dat in de Europese integratie onze Belgische visserij veilig moet gesteld worden en moet kunnen genieten van de uitbreiding van de markt. Hiervoor rust op de overheid een grote verantwoordelijkheid en tot zover onze internationale problemen.

Op nationaal gebied stel ik vast dat slechts 350.000 F op de begroting is voorzien voor de propaganda voor de vis, wat een belachelijk bedrag is. De propaganda moet op een geheel nieuwe leest worden geschied, met grotere financiële middelen en volledige medewerking van de bedrijven, zowel financieel als organisatorisch. Een plan moet in gemeenschappelijk overleg worden opgemaakt.

Ik suggereer de invoering van een kwaliteitspremie of kwaliteitsprijs. Op een ruimere afzetmarkt zal de kwaliteit bij de concurrentie primeren. In de commissie voor toegepast wetenschappelijk onderzoek werden hieromtrent concrete voorstellen gedaan. Is de minister bereid voor kwaliteitsvis een speciale toelage te voorzien, zoals gebeurt in Nederland en West-Duitsland ? Dergelijke premies worden voorzien voor de landbouwprodukten. De begroting voorziet verder 3,5 miljoen voor het rekruteren van scheepjongens. Het aantal vissers is inderdaad van 2.110 in 1947, gedaald om 1.736 in 1960. Premies aan de scheepjongens zouden bijdragen tot de oplossing van dit probleem en verder wijs ik er op suggesties van het blad « West-Vlaanderen werkt » : Getrouwheidspremies voor de scheepjongens, een campagne tot de revalorisering van het beroep, en verbetering van de arbeidsvoorwaarden aan boord.

Een bedrag van 800.000 F wordt uitgetrokken voor de reders die hun

boekhouding over de exploitatie van hun vaartuigen bekendmaken. Die gegevens worden ontleend en bestudeerd. Is het krediet wel voldoende voor dergelijke studie ? Kan uit de gegevens een orientatie aan de visserij worden voorgesteld ? Kunnen zij aanduidingen geven over het renderende scheepstype ? In onze buurlanden worden op grond van boekhoudkundige gegevens jaarlijks stevige rapporten gepubliceerd. In ons land gebeurt dit voor de landbouw en het zou ook voor de visserij moeten gedaan worden. Op een begroting van 1.390 miljoen zijn slechts 5 miljoen besteed aan de visserij wat mij toelaat te herhalen dat de vissers « vergeten arbeiders » zijn. In Engeland, Duitsland en Denemarken is het procent voorzien voor de visserij veel hoger. De minister zal mij naar zijn kollega van financiën verwijzen, maar ik stel hem voor overleg te plegen met de andere kollega's die met de visserij iets te maken hebben.

Over enkele weken wordt te Esbjerg een internationaal visserijprogramma voorbereid waarna in de herfst te Genève een commissie van experts nieuwe internationale konventies zal opmaken. Ik dring er bij de minister op aan dat nog dit jaar de vroegere konventies van 1959 en 1960 door het parlement zouden bekrachtigd worden. Wij danken de minister voor wat hij deed ten gunste van de vissers en bij voorbaat voor wat hij nog verder zal doen. (Applaus bij de socialisten).

De heer Lahaye. — Ik wens ook te spreken over de visserij, die lijdt onder de moeilijkheid om bemanningen te vinden en onder het verlies van visgronden. Van 1951 tot 1960 daalde de vloot met 3,5 % en de bemanning met 6 %. Het verlies van visgronden door de uitbreiding van de territoriale wateren is zeer delikaat. De regering moet dus de vissers helpen bij het zoeken naar nieuwe visgronden.

De heer Van Buggenhout. — Er werd hier reeds veel en lang gesproken over landbouwproblemen. Dit bewijst dat deze problemen zeer belangrijk zijn en dat de landbouwers in het parlement veel bevoegde verdedigers hebben. Als ik hier het woord neem, is het om een noodkreet te slaken over die stand van de zeevisserij. De zeevisserij is ondergebracht in het departement van landbouw waar men ze als concurrentie beschouwt voor de landbouwprodukten en waar men er niet de nodige zorg heeft aan besteed. Er worden thans miljarden uitgegeven om in bepaalde gewesten werk te verschaffen aan enkele duizenden werklieden. De zeevisserij telt ook verscheidene duizenden werklieden en de toestand is zo slecht dat men de vraag kan stellen of het nog zin heeft dit bedrijf te verdedigen. De rederij heeft onlangs een onderzoek in gesteld en zij kwam tot de bevinding dat de zeevisserij schulden heeft voor 207 miljoen F. Bij de Na. Mij voor Krediet aan de Nijverheid staat zij in het krijt voor 280 miljoen F en bij de R.M.Z. voor 8 miljoen F. Grosso modo heeft de zeevisserij dus een schuld van 500 miljoen.

Anderzijds is de zeevisserij verzekerd voor 997 miljoen. En moest de vissersvloot thans worden verkocht, dan zou ze misschien 300 miljoen opbrengen. Dat is de benarde toestand. Daarbij zou nog komen dat indien de zeevisserij verdwijnt, al deze mensen een nieuwe betrekking zouden moeten zoeken.

Wij zijn nochtans overtuigd dat dit bedrijf kan gered worden indien wij daarvoor het nodige willen doen. De heer Dekeyzer zegde dat er voor de zeevisserij twee grote vraagstukken zijn : het zoeken naar nieuwe visgronden en het op de markt brengen van kwaliteitsvis. Ik meen dat er nog een derde probleem bestaat en dat is de verhoging van het visverbruik. In België bedraagt het verbruik van zeevis slechts 9 kgr per inwoner en per jaar, tegenover 15 kg bij onze partners van de Euromarkt.

De heer De Winter. — Alleen in Engeland is het 15 kg.

De heer Van Buggenhout. — Ik heb het dokument van de rederij en daarin is sprake van 9 kg bij ons en 15 kg bij onze Euromarktpartners.

De heer De Winter. — Dat is niet juist.

De heer Van Buggenhout. — Diskuteer daarover met de rederij. Gij zijt er goed thuis.

Het zou spijtig zijn als wij de zeevisserij niet konden redden. Het verdwijnen van die nijverheid zou trouwens de concurrentie van de zeevis niet uitschakelen, want vis zou worden ingevoerd uit andere landen. Het zou enkel meebrengen dat wij enkele duizenden werklozen meer tellen en die oplossing durft niemand voorstaan.

Mijn mening is dat er kwaliteits vis moet op de markt worden gebracht. Hetgeen waar is voor de vis, is ook waar voor de garnaal. (Gesprekken).

Ik zou willen dat iedereen zwijgt, (Rumoer).

De Nederlandse garnaalvissers gebruiken netten waarmee ook de kleinste garnaal wordt gevangen. Tengevolge daarvan zij de voorraden in zee aanzienlijk verminderd, zodanig dat in 1959, 1073 ton kon worden gevestigd in 1960 nog slechts 461 ton. Het is dus hoog tijd in te grijpen. Drie jaar geleden hebben wij het vraagstuk aan de toenmalige regering voorgelegd en er op gewezen dat er tijdelijke maatregelen moesten worden getroffen, maar ook een plan opgemaakt voor de toekomst. Er ligt een oplossing in de « deep freezing ». Waar het op aankomt is het behoud van de kwaliteit van de vis gedurende de drie weken dat de boot op zee verblijft.

Het sukses van de markt van Nieuwpoort ligt erin dat de sloepen slechts twee dagen op zee blijven. De nieuwe schepen moeten van een koelinrichting worden voorzien. De vismijnen moeten met koelinstallaties worden uitgerust en voor het vervoer, het opslaan in de afzetcentra moeten ook koelinstallaties worden gebouwd. Hiervoor is een samenwerking nodig van de departementen van vervoer, economische zaken, buitenlandse zaken en van de distributiesektor. Twee en een half jaar geleden vroeg ik dat voor koördinatie een comité van verantwoordelijke ambtenaren zou worden opgericht. De toenmalige minister van economische zaken, de heer Dequae heeft, de huidige minister van landbouw geschreven op 29 december 1960 om te vragen een planning op te maken. Er is sedertdien weinig of niets gebeurd en ik doe opnieuw een dringend verzoek om eindelijk dit comité samen te stellen, ten einde te voorkomen dat de Belgische visserij zou ten onder gaan en men over twee of drie jaar zou moeten zoeken naar nieuwe werkgelegenheid voor de duizenden die trachten in de visserij hun brood te verdienen en er soms hun leven voor veil hebben. Ik hoop in de begroting van volgend jaar de maatregelen te vinden om de zeevisserij te redden. (Applaus op de banken van de meerderheid).

De heer Héger, minister van landbouw (in 't Frans). — Sommige sprekers hebben met lof gesproken over een werkgroep die zich met de zeevis-

(Zie vervolg bladzijde 10)

Kursaal

OOSTENDE

Night-Club

« La Champagne »

Zaterdag 10 en
zondag 11 februari
van 22 uur af.
Zondag 11 februari
van 16 tot 19 uur.

GILDA GILLES

HET GROOT DANSORKEST
VAN HET KURSAAL VAN
OOSTENDE

onder leiding van
FRANZ ANDRE
met de zangeres
VIVIAN COUSIN
de zanger-animator
JOSE REI MARTINES
en
ANDRE JEAN

Montrosezaal

Tot 28 februari

TENTOONSTELLING

van
HONGAARSE
VOLKSKUNST

ingericht door het
KULTUREEL CENTRUM
Oostende.
Inkom : Zeedijk
Vrije ingang.

Inlichtingen :
Kursaal Oostende
Tel. (059) 751.11.

Kursaal Oostende

Vrijdag 16 februari te 19,45 u.
TONEELAVOND ingericht door
het KULTUREEL CENTRUM
Oostende

„MET EERVOL ONTSLAG”

door Terence Rattigan.
Ingang : Petit-Nice — 30 fr.
Kaartenverkoop :
Kon. Schouwborg
Tel. (059) 713.22.

Koninklijke Schouwborg Oostende

Dinsdag 13 februari te 20 uur
Jeugdmatinee te 15 uur.

De „KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
SCHOUWBORG”
stelt voor

„EEN GESCHIEDENIS UIT IRKOETSK”

van Alexei Arboezov
Plaatsen : 60 - 50 - 40 en 30 fr
Jeugdmatinee : 20 fr.

Zondag 18 februari te 20 uur
De „GALAS KARSENTY”
stellen voor

„CHATEAU EN SUEDE”

van Françoise Sagan,
met CLAUDE RICH,
CLAIRE MAURIER,
BRIGITTE AUBER
en BERNARD NOEL
Enscenering : André Barsacq.
Plaatsen : 160 - 110 - 80 fr.

Maandag 19 februari te 20 uur

KONFERENTIE
„EXPLORATION
DU MONDE”

„TERRES SAINTES ET PROFANES”

door Jean Raspail.
Plaatsen : 50 - 40 - 30 en 20 fr.

Inlichtingen :
Kon. Schouwborg Oostende
Tel. (059) 713.22.

(11084N—2711V—3917W)

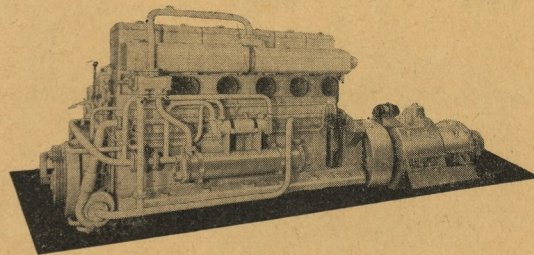
N.V. ANGLO BELGIAN COMPANY

WIEDAUWKAAL, 35, GENT, Tel. 23.45.41 (5 lijnen) Telex 9.298.

AGENTEN :

I.V.E.S. Mac Leodstraat, 2, OOSTENDE. Tel. 755.04.
VAN ROSSUM'S MOTOREN, Papendrecht. Holland
Tel. Dortrecht 6171.

DIESEL MOTOREN A.B.C.
van 4 tot 840 PK



ONDERHOUDSDIENST :

V.O.S., Nieuwe Werfkaai, 3, OOSTENDE. Tel. 729.04.
P. DE COKER, Rederijkaai, 22, ZEEBRUGGE.
Tel. 050/542.66.
VAN ROSSUM'S MOTOREN, Papendrecht. Holland.
Tel. Dordrecht 6171.

REDERS,

LEEST UW

VAKBLAD!

DE
SCHOONSTE
MOSSELEN
WORDEN
GELEVERD
DOOR

FIRMA

A.J. VERWIJS-JANSE

TEL. 701 en 702

YERSEKE

(2704V)

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

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



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

★
BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★
LUIK :
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

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

Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

(185V)

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

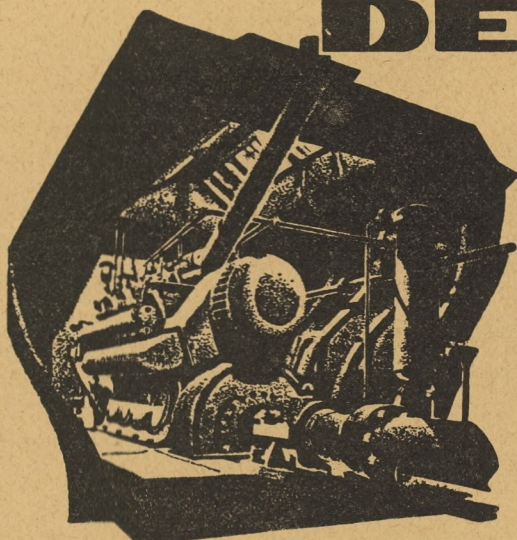
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS. N.V. OSTENDE

13V