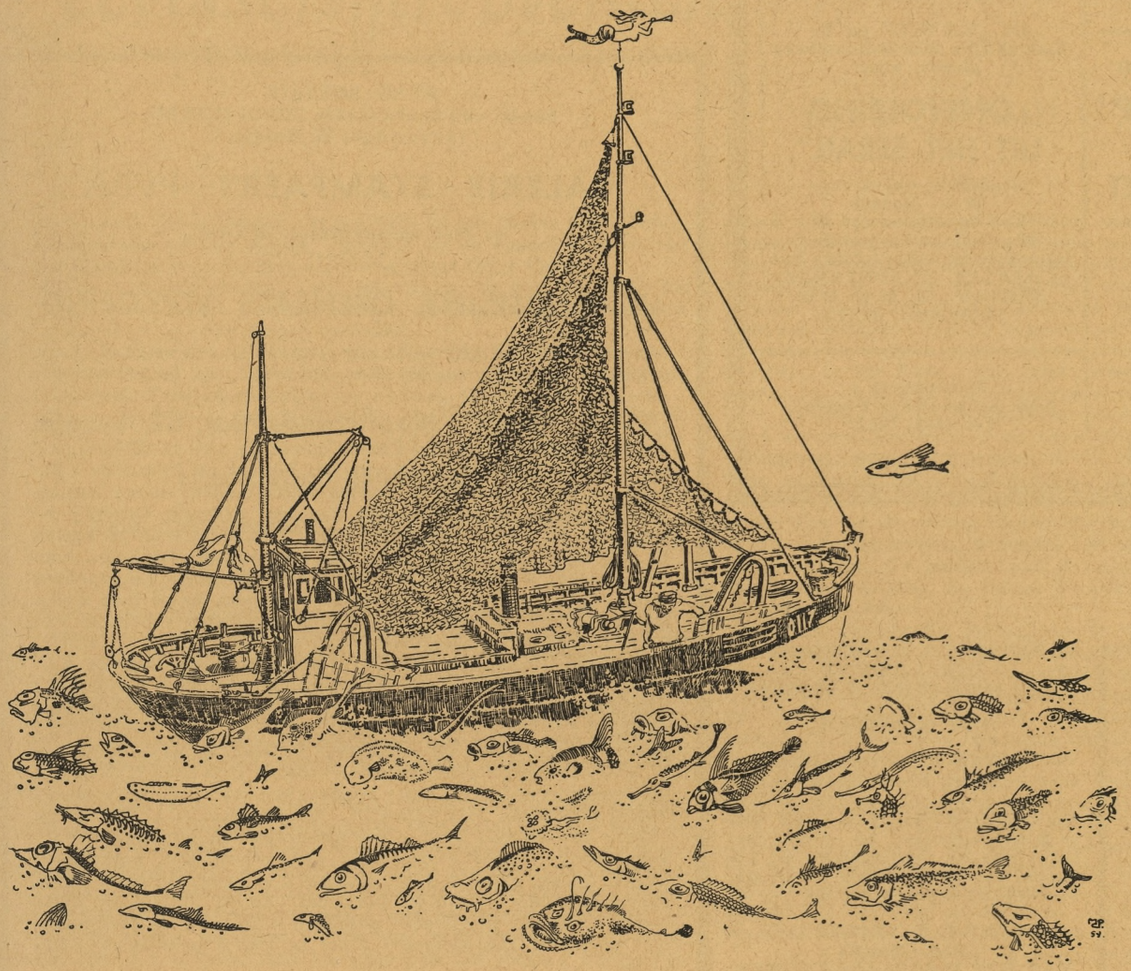
HET VISSERIJBLAD

30e JAARGANG — nr 9
VRIJDAG 2 MAART 1962
PRIJS : 5 FRANK



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

Kursaal
OOSTENDE

Night-Club „La Champagne"

Zaterdag 3 en zondag 4 maart van 22 uur af.
Zondag, 4 maart van 16 tot 19 uur.

JEAN-PAUL VIGNON

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

Zaterdag 10 maart te 21 uur

„BAL DU RAT MORT"
onder het thema :
„EEN NACHT IN HET VERRE OOSTEN"

Ingang : 150 fr

Verkleding of avondkledij verplichtend.

Inlichtingen :
Kursaal Oostende
Tel. (059) 751.11.

Koninklijke Schouwburg Oostende

Zondag 4 maart te 20 uur

De „PRODUCTIONS GEORGES HERBERT" stellen voor

„LA MOUETTE"
van Tchekhov,
met ROMY SCHNEIDER,
en de medewerking van de „Compagnie Sacha Pitoëff"
Enscenering : Sacha Pitoëff
Plaatsen : 160 - 110 en 80 fr.

Maandag 5 maart te 20 uur

De „V.A.K.V." en de Koninklijke Muntschouwburg stellen voor

„ONTVOERING UIT HET SERAIL"
Komische opera van W.-A. Mozart
Met de solisten van de Muntschouwburg en het kamerorkest onder leiding van CHARLES VANDEZANDE
Plaatsen : 80 - 60 en 40 fr
Studenten : 30 fr.

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

(11167N—2718V—3973W)

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

STAD BRUGGE
Studie van deurwaarder SIOEN DONAD,
Verwersdijk, 15, Brugge

GALERIE STAMPAERT PVBA

St Pietersnieuwstraat, 70, Gent
—o—

UITZONDERLIJKE OPENBARE VERKOPING

MAANDAG 5 MAART te 14 uur stipt, zullen de volgende loten openbaar verkocht worden door het ambt van bovenvermelde deurwaarder, aan de gewone voorwaarden en dit in de zaal :

„VAN DIJCK" Noordzandstraat, 82, Brugge

Afzonderlijke meubelen : Franse commode stijl L. XIV, L. XV en L. XVI. Commode kopij van het Louvre en Versailles - Engelse secretaires en boekenkasten - Commoden, kleine meubelen, eettafel - Engelse kasten van het tijdperk Regency en Georgian en stijl - Prachtige Engelse eettafel - Oude kasten L. XV en L. XIV - Bonheur du jour, kleine meubelen van Franse stijl. Vitrienkast in Franse marqueterie - Eikenhouten commode - Meubels in Chinees lakwerk van de periode Kangshi en andere - Chinese veelkleurige meubelen - Scherm van 6 en 8 panelen ingelegd met ivoor en jade.

Meubelen : Bureel in notelaar - slaapkamer in Gris de Versailles - Slaapkamer stijl Chippendale in notenwortelhout - Slaapkamer in acajou Neo-empire - Eetplaats in acajou Neo-empire.

Zetels : Oude zetels en zetels stijl L. XIII, L. XIV, L. XV en L. XVI - Engelse stoelen en zetels - Zetels L. XV, L. XVI in gris de Versailles en polychrome overtrokken met zijde en velours - Zetels en stoelen in Empirestijl - Salongarnituur L. XV in gesneden en verguld hout - Salongarnituur in notelaar.

Porselein : Schone verzameling van verschillend porselein : China, Japan, Duitsland en Frankrijk - Vazen, schotels, teljoren, bols, plats in Chinees porselein van de XVIIIe en XIXe eeuw. - Coupen in Chinees porselein - Coupen en beeldjes in oud porselein van Saksen - Plats in Delfts porselein XVIIIe eeuw.

Tapijten : Verzameling Oosterse en Chinese tapijten : Ning-Hsia - Peking - Lan-Show - Pao-Tou - Kirman - Kechan - Meraghan - Heriz - Melayer - Bachtyar - Armanibaf - Moude - Vis - Cholghor - Tebriz - Meshed - enz.

Verschillende : Luchters in kristal en porselein van Saksen - Eetservies in porselein - Tafelservies - Cartels en schouwgarnituren - Gesculpteerd Chinees hout - Chinese albums - Oude wapens - Beeldjes in brons.

Schilderijen van gekende meesters.

TENTOONSTELLING : ZATERDAG, 3 MAART 1962, van 14 tot 18 h en ZONDAG 4 MAART 1962 van 10 tot 12h30 en van 14 tot 18 h.

Expert : D. Stampaert, St.-Pietersnieuwstraat, 70, Gent Tel. 25.80.23. (3990W—11171N)

Voor
nieuwbouw
en
herstellingen
van
schepen

N.V. BELIARD-MURDOCH

2049V

Kantoor van de deurwaarder
Willy LARIDON
Auk. Strackéstraat, 2, Oostende
—O—
Stad OOSTENDE

HAVEN-VISSERSKREEK
(kant Visserskaai)

Op DONDERDAG, 8 MAART 1962 te 3 uur namiddag zal er door het ambt van de deurwaarder W. Laridon ter standplaats Oostende overgegaan worden tot de

OPENBARE VERKOPING BIJ OPBOD VAN HET INBESLAGGENOMEN

VISSERSVAARTUIG O.21 „ROGER"

gebouwd in hout te Oostende in het jaar 1925, hebbende als lengte 12.30 meter, als breedte 4.58 meter, metend 3,48 nettoton, stuwkracht motor —, met alle scheepstoebehoren zich aan boord bevindende — een motor Perkins van 40 PK + delen van motor Perkins aan boord bij de toeslag.

Voor gereed geld, zonder kosten.

Kohier der lasten, bedingen en voorwaarden ligt ter inzage ten kantore van de werkende deurwaarder. (11139N)

VRIJDAG 2 MAART 1962

Het VISSERIJBLAD

REDAKTIE en BEHEER :
St Jorisstraat, 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

Verant. Druk.-Uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan, 22, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 250 F
Zes maanden : 125 F
Drie maanden : 75 F

BUITENLAND, 1 jaar : 275 F
Nederland, 1 jr, 20 Gld of 275 F

Zeevisserijproblemen opgeworpen in de Senaat op 6 februari 1962

Het is onze lezers bekend dat praktisch gezien slechts twee Kamerleden de visserijproblemen volgen, uitdiepen en de visserij steunen. Het zijn senator Dekeyser en volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

Al de andere beperken zich, voor zover ze het doen, tot het stellen van vragen, welke in het algemeen niet het minste nut hebben, dan de ambtenaars hun tijd te doen verliezen.

Zoals we weten kwam Senator Dekeyser op 6-2-1962 zeer gevat tussen in de Senaat en Volksvertegenwoordiger Claeys in de Kamer. thans aan Senator Dekeyser gaf.

Hierna volgt het antwoord welke de Minister van Landbouw

BELANGRIJK ANTWOORD VAN DE MINISTER VAN LANDBOUW AAN SENATOR DEKEYZER

Gezien de zeevisserij onder verschillende departementen ressorteert, waarvan het voornaamste toch altijd dit van Landbouw is, en dat het uiterst moeilijk, zoniet onmogelijk is haar in één Ministerie onder te brengen, werd onlangs een werkgroep of coördinatiekomitee opgericht. Dit komitee, waarin afgevaardigden zetelen van al de Ministeries die zeevisserijaangelegenheden in hun bevoegdheid hebben, onderzoekt de toekomstplannen, alsmede alle problemen die zich in deze tak kunnen stellen. Eerstdaags zullen wellicht de besluiten kunnen worden neergelegd.

Een andere Kommissie, deze voor Technisch Wetenschappelijke Opzoekingen in de Zeevisserij, fungeert tot voldoening van alle middens en houdt zich BESTENDIG onledig met opzoekingen van alle aard, inzonderheid wat betreft de kwaliteit, de arbeid aan boord, de vismethodes, de netten, de oesterteelt, de verwerkende nijverheid, enz. Binnen afzienbare tijd zal een opzoekingsstation voor de zeevisserij worden opgericht en de nodige kredieten hiertoe zijn reeds voorzien. Ook wordt bijzonder aandacht verleend aan het opsporen van nieuwe visgronden. Voor deze speciale aangelegenheid worden trouwens ernstige vergoedingen voorzien.

Wat de kwaliteit betreft van de ontscheepte en in de handel verkochte vis, meen ik dat deze kwestie zeer binnenkort haar beslag zal krijgen : zeer strenge maatregelen zullen hieromtrent getroffen worden door de Departementen van Volksgezondheid en van Landbouw. Nochtans, ben ik geneigd de mogelijkheid na te gaan om ook nog een kwaliteitspremie te zien verlenen, zoals zekere gemeentebesturen van de Kust dit trouwens ook doen.

Alle gewenste en noodzakelijke raadgevingen worden telkens aan de reders verstrekt die een nieuw schip willen bouwen. Anderzijds, wordt geen enkele gelegenheid verzuimd om de aandacht dezer laatsten, alsmede deze van de nijveraars, van de handelaars en van de gemeentebesturen op het nut van de koelinrichtingen te vestigen.

Hetgeen, mijns inziens, de zeevisserij nog het meest heeft opgeholpen, is de tot standkoming van de opvangregeling, welke aan onze reders een minimumprijs waarborgt voor het merendeel van de ontscheepte vissoorten. Onlangs werden de minimumprijzen verhoogd en zulks tot voldoening van onze vissers en reders. Dit stelsel heeft er toe bijgedragen de markt in belangrijke mate te saneren door het uit de verkoop nemen van de hoeveelheden die als «overtollig» dienen beschouwd, hetgeen machtig bijgedragen heeft tot een betere kommercialisatie, dus vastere prijzen op een redelijk peil. Als wij een gelukkige terugslag op de ontvangsten hebben kunnen waarnemen, dan is zulks voor een groot deel aan de opvangregeling te danken.

Ik hoop dat de verschillende maatregelen die door mijn Departement worden getroffen — en deze dienen hier thans niet allemaal te worden opgesomd — van aard zullen zijn de eksploitatie van de vloot meer renderend, de schulden minder zwaar te maken en aldus zullen leiden tot een herwaardering van het vissersberoep, vooral daar ik vaststellen kan dat de andere Departementen, die belang hebben in de ene of de ander visserijtak, eveneens het bewijs leveren dat zij van zeer goede wil zijn. De premiën aan de scheepsjongens kunnen nog verbeterd worden in deze zin dat op de faktor «getrouwheid» meer nadruk kan worden gelegd.

Het gezamenlijk bedrag van al de kredieten of toelagen welke rechtstreeks en onrechtstreeks ter beschikking worden gesteld van de verschillende bij de zeevissrij betrokken onderdelen moet zeker een tamelijk aanzienlijk bedrag vertegenwoordigen. Men heeft besproken van een boekhoudingspremie aan de reders die een uittreksel uit hun komptabiliteit aan onze bevoegde dienst willen mededelen. Deze maatregel heeft als gevolg gehad een overzicht te verkrijgen omtrent de toestand van onze vloot, van haar uitbating en aldus ook toegelaten desaangaande een ekonomische studie op te maken.

Wat betreft de kontrole op de invoer, heeft vermeld dat alle officiële instanties in dit opzicht samenwerken en dat de kontroleurs van het Departement van Ekonomische Zaken bestendig kontakt houden met de belanghebbende middens, zulks om de gevallen van bedrog of smokkel tot een strikt minimum te zien herleiden. Hieromtrent mag men eveneens rekenen op de hulp van de vreemde officiële instanties.

In de Euromarkt zal de Belgische zeevisserij zich natuurlijk aan de nieuwe omstandigheden moeten aanpassen, zoals trouwens de vreemde visserij dit ook moet doen. Te dien einde zullen speciale maatregelen dienen onderzocht (bv. inzake minimumprijzen) opdat deze wijziging onze nationale industrie geenszins zou ontredderen.

Ik moet er nog op wijzen dat mijn Departement zich onafgebroken in betrekking houdt met dit van Buitenlandse Zaken, zulks voor wat betreft de netelige kwestie van de territoriale wateren, alsmede dat alle middelen worden aangewend ten einde desgewenst vroeg of laat tot het afsluiten van tweeledige akkoorden inzake zeevisserij te kunnen komen.

Ten slotte wil ik er nog aan toevoegen dat de propagandavereniging voor visverbruik zal worden heringericht. De reders zelf zullen met haar samenwerken en zullen financieel tussenkomen in haar aktie. Een aan de omstandigheden beter aangepast programma zal worden opgemaakt en alles wijst er op dat het verbruik van zeevis weldra een hoger peil zal bereiken.

Belangrijke algemene vergadering van de reders van de Oostkust

De beroepsvereniging Hand in Hand Zeebrugge-Heist, houdt zondag 4 maart te 10 uur een belangrijke Algemene vergadering op het stadhuis te Heist.

Eerst zal een bespreking plaats hebben over de Cooperatieve Werking van de maatschappij in 1961 en zullen de teruggaven vastgesteld worden. Voor alle aanwezigen is een verrassing weggelegd.

Te 11 uur zal in tegenwoordigheid van burgemeester de Gheldere en op uitnodiging van Hand in Hand door volksvertegenwoordiger Dries Claeys een uiteenzetting gegeven worden over de Sloopprémie. Daarna zal de heer Vandenberghe handelen over het proces en de schulden aan de Regie en over verschillende problemen in dit verband.

Het is alle reders aangeraden deze zeer belangrijke bijeenkomst waarop ook vragen zullen mogen gesteld worden, bij te wonen.

Aanvaring Z.488 met baggerboot

In de haven van Zeebrugge kwam het tot een aanvaring tussen de Z.488 van reder Dewaele Jan en een baggerboot van de firma Decloedt, welke aldaar werken uitvoerde. Door deze aanvaring werd de voorsteven van de Z.488 ontzet. terwijl het vaartuig verder nog allerlei schade opliep. — B

De vijfdagenweek in de Visserij

Wordt de zaterdagverkoop afgeschaft

Vorige week had een vertegenwoordiging van de Visgroothandelaars van Oostende een onderhoud met het bestuur van de Rederscentrale om aan te dringen op de afschaffing van de verkoop op zaterdag in de vismijn van Oostende.

De redersvereniging was in principe hier niet tegen, maar gezien de belangrijkheid er van werd als principe het volgende vooropgesteld.

1) Afschaffing van de verkoop van garnaal kan niet in anmerking genomen worden.

2) Voor het haring- en sprotseizoen zal hierop later teruggekomen worden, voor deze seizoenen aanvangen.

3) De schorsing van de verkoop van vis moet in alle Belgische havens geschieden en niet te Oostende alleen.

4) In dergelijk geval, zou de vrijdag waarop thans niet verkocht wordt, een verkoopdag worden.

Is de vrijdag een feestdag, dan wordt er 's anderendaags verkocht.

5) Zo een overeenkomst bereikt wordt dan moet het gemeentebestuur deze beslissing wettelijk maken.

6) Zo in Nederland de verkoop op zaterdag afgeschaft is, dit des te gemakkelijker ook hier kan doorgevoerd worden.

De rederscentrale zal vooraf met zijn leden te Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge kontakt nemen.

Van handelszijde zou men hetzelfde doen en vraagt men dat zou getracht worden tegen 1 mei, de nieuwe schikkingen in voege te laten komen.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat de visgroothandel in IJmuiden op zijn stappen is teruggekeerd en opnieuw 's zaterdags koopt, niettegenstaande de knechten er niet meer willen werken.

In Scheveningen wordt nochtans door bazen en knechten wel gewerkt, zodat het een herrie is van belang.

Wij menen dat de schikkingen zo ze algemeen zijn, om 's vrijdags te verkopen in plaats van de zaterdag, geen slecht idee is en niemand kan schaden, gezien de vooruitgang op technisch gebied inzake koeling en kwaliteit en het feit dat veel mensen de zaterdag reeds aan de kust zijn.

De vraag is gesteld.

Wat is de mening van onze lezers ?

REKORD IN DE ZEEVISSERIJ

G. Carbon 25 jaar bij dezelfde rederij



Op 30 januari was het juist 25 jaar geleden dat Gaspard Carbon aanmonsterde aan boord van de toenmalig nieuw gebouwde O.347 thans de O.247. G. Cardon begon reeds te varen op 12 jarige ouderdom.

Het was op 6 augustus dat Gaspard te Oostende werd geboren. Op 4 mei van het jaar 1911 werd Gaspar reeds aangemonsterd als «mousse» aan boord van de O.73 de Kleine Ibis. Hij bleef daar niet lang aan boord en ging dan over naar de O.75. Voor de eerste wereldoorlog ontbrandde, vaarde hij nog met de O.77, de O.85, de O.170 en de O.115. Het was aan boord van dit laatste schip dat hij naar Engeland vertrok waar hij voor de duur van de oorlog verbleef.

Te Milford Haven werd hij dan bevorderd en was zijn moussetijd voorbij. Aan boord van de O.25 ging hij mee in zee als «chauffeur» ofte stoker. Hij vaarde in dezelfde funktie aan boord van de O.170, de O.151 en de O.206. Toen hij aan boord van dit laatste schip was, eindigde de eerste wereldoorlog.

Hij trok in 1922 op 24 februari aan boord van de O.147 in de funktie van tweede stoker onder het bevel van schipper Coene. Dit duurde tot 18 september 1923 toen hij aanmonsterde aan boord van de O.125 als eerste stoker onder het gezag van kapitein Major.

Zijn volgende funktie was deze van machinist. Dit gebeurde in 1927 toen hij aanmonsterde aan boord van de O.233 weer met schipper Major. Dan liet hij zich aanmonsteren an boord van de nagelnieuwe O.135 van reder Prosper Zonnekein met wie hij ook in zee stak, voor het eerst als motorist, dit in 1931. Vandaar ging hij naar de O.268 van reder Henri Ghys, vaartuig dat hij verloor op de Schotse kust. Er waren toen gelukkig geen mensenlevens te betreuren. Dit bracht echter mee dat Gaspar Carbon moest uitzien naar een nieuwe betrekking als motorist Deze vond hij aan boord van de O.347 op datum van 30 januari 1937. Dit schip zou later veranderen van nummer en de O.247 worden.

Sedert die datum is Gaspard dit schip trouw gebleven, ook onder de oorlog. Het vaartuig was nieuw gebouwd toen hij er aanmonsterde onder bevel van schipper-reder Danneel. Hij trok mee naar Engeland, daarna naar Ierland en meer bepaald naar de Ierse haven Belfast. Het schip werd opgeëist door de Britse admiraliteit en kreeg opdracht het bevoorraden van konvooien die van en naar Amerika of Rusland kwamen of trokken. 'n Opdracht die zoals uit belevenissen van de bemanning blijkt, niet zo gemakkelijk was als ze er uitzag. De «oorlogsbemanning» bestond uit schipper eigenaar Frans Danneel, motorist Gaspard Carbon, stuurman Karel Danneel (thans eigenaar van de O.168) en de matrozen Mauritz Verkaeghe, Henri Vermote en Richard Sanders.

Gaspard Carbon is dus al twee generaties aan boord van de O.247 eerst onder bevel van Frans Danneel en thans onder bevel van diens zoon, André Danneel.

Motorist Carbon is dus nu reeds meer dan 25 jaar ononderbroken in dienst van dezelfde rederij en heeft reeds meer dan 50 jaar vaart achter de rug. Thans is hij weer met de O.247 in zee maar de eigenaars de heren Danneel Fr. en Verhaeghe Charles zullen hem bij zijn volgende thuiskomst op passende wijze vieren.

Dat de verdienste nvan Gaspard Carbon ook reeds dor de officiële instanties werden erkend, moge blijken uit de eretekens die hij reeds ontving voor aan het land bewezen diensten.

Gaspard is inderdaad houder van de Gouden Medaille van de Leopoldsorde die hij in 1948 heeft ontvangen. Verder reeds twee maal vereremerkt met een gouden medaille in de Kroonorde. Dat hij aldus zeker de titel van «arbeidslaureaat» verdient hoeft geen betoog.

We wensen aan Gaspard nog vele jaren en volgend jaar een welverdiend pensioen, waar hij hopelijk lang zal kunnen van genieten samen met zijn vrouw.

Visserijnieuws uit Zeebrugge

NIEUWBOUW

Op de overdekte scheepswerf van L. De Graeve wordt drug gewerkt aan de bouw van een nieuw houten garnaalvanger, de B.601 «Van Maerlan», voor rekening van reder E. Ackx, Heistenaar wonende te Blankenberge. Het vaartuig zal circa 30 BRT meten, heeft een lengte van 17 m overmeten, een breedte van 4,85 m en een holte van 2,60 m. Het zal uitgerust worden met een motor Anglo-Belge van 135 PK. Het vaartuig is van hetzelfde type als de O.116. De tewaterlating mag rond einde april voorzien worden.

NOG EEN BESTELLING

Daarna zal de kiel gelegd worden van een ander vaartuig voor rekening van reder Constant Pauwaert uit Heist. Dit vaartuig zal van hetzelfde type zijn als de Z.570 «Triton» (motor 175 PK) en de Z.590 «Horizon», beiden door Degraeve gebouwd. Het behoort tot het middenslagtype en is dus geschikt voor zeereizen van 12 tot 16 dagen Dit type schijnt zeer in de smaak te vallen en oefent dan ook een grote aantrekkingskracht uit.

WELDRA EEN DOOP

Ondertussen wordt met man en macht gewerkt om de Z.590 «Horizon» toebehorende aan reder Oscar Rappé uit Heist klaar te krijgen. Dit vaartuig heeft een lengte van 21 meter een breedte van 5,30 m en een holte van 2,95. Er staat een motor Anglo-Belge in van 175 PK reduktie 1 op 3. Men voorziet de doopplechtigheid voor zondag 11 maart e.k.

Z.559 BIJNA KLAAR

Dit vaartuig «Gudrun» gedoopt nadert ondertussen ook zijn voltooiing. Het bevindt zich voor de laatste afwerking op de kalfaterbank. Gebouwd op de West-Vlaamse scheepswerven te Oostkamp (de romp) werd het alhier opgebouwd door de scheepswerf Degraeve. De bovenbouw is nu reeds klaar en men werkt aan de elektrische inrichtingen en aan de motor, eveneens Anglo-Belge. Rond einde maart zal dit vaartuig klaar homen

GOEDE VOORUITZICHTEN

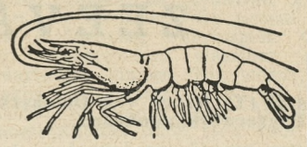
Men stelt dus vast dat er belangrijke evolutie plaats heeft. Aangemoedigd door de sloopprémie zullen gewis binnenkort nog nieuwe vaartuigen gebouwd worden. Dit kan slechts de vernieuwing en modernisatie van onze vloot voor gevolg hebben, om al het oude uit de vaart te nemen en een betere econonomische eksploitatie te verzekeren.

KLEINE AANKONDIGINGEN

TE KOOP

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

★ **VISHANDEL** gemeente rond Antw. Gn konkurr. Frigo-etal., voll. inricht. Zakencijf. 600.000 fr. Weg. sterfgev., gr. vast klient. 175.000 fr. **ALG. WOONZORG,** Kipdorp, 32, Antw. (2719V)



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

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

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

wendt U in volle vertrouwen tot de beroepsvereniging

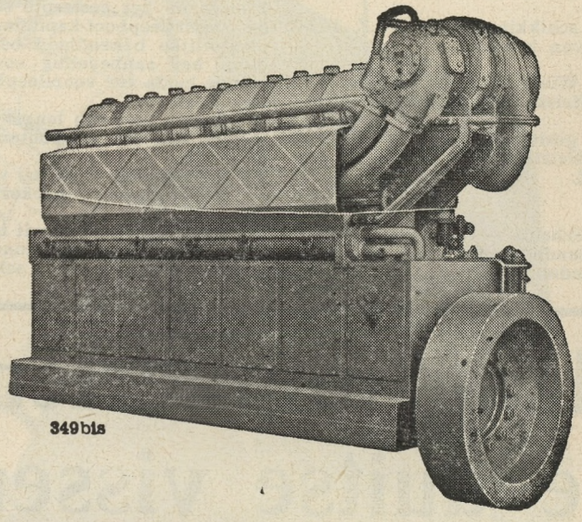
HAND IN HAND

O. V. A. VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

SEM-CARELS

Scheeps-dieselmotoren

van 200 tot meer dan 20.000 pk



349bis

ACEC

AFDELING GENT
Verkoopsdienst :
« MACHINEBOUW »
52, Dock, Gent
Telegrammen : ACEC GENT
Telex : ACEC GENT (09) 267

R. BAUWENS & C°
14, Henri Baelskaai
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de SEM-CARELS DIESELMOTOREN

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI SOCIETE ANONYME

BERICHTEN aan ZEEVARENDEN

4/35 (T) Haven van Duinkerke — Baggerwerkzaamheden

De baggerwerken voorzien in B. a.Z. 2-28 (T) -1962 werden verlengd tot 31 maart 1962.

De voorschriften van bovenvermeld B.a.Z. blijven van kracht.

4/36 Nadering Duinkerke — «Passage de l'Est».
Positie : 51°05'14N 2°28'38"E.

De wraklichtboei «Clan Mac Neil» werd voorzien van een radarreflector.

De lichtsterkte werd van 0.025 op 0,1 I.K. gebracht.

BELGIE

4/37 (T) Lombardsijde — Zeewaartse oefeningen.

Gedurende de weken van 26 februari tot en met 10 maart 1962 zullen alleen op donderdag 1, vrijdag 2, donderdag 8 en vrijdag 9 maart 1962 schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sector.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0800 GMT (0900, plaatselijke tijd) tot zonsondergang.

De schikkingen van B.a.Z. 1-12-62 zijn van kracht.

4/38 Wielingen — Lichtboei «Bol van Heist-Oost». Correctie.

De positie van de lichtboei «Bol van Heist-Oost« is 51°24'28"N 3°16' 31".5E.

4/39 Schelde — Opslepen van moeilijk handelbare schepen. Bekendmaking.

De Permanente Commissarissen belast met het gemeenschappelijk toezicht op het Loodswezen en op de betonning, zowel als op het in stand houden der zeegaten van de Schelde beneden Antwerpen maken volgende richtlijnen bekend in verband met de voorwaarden van opsleping op de Schelde tussen Vlissingen en Antwerpen, van schepen die niet over eigen handelbare voortstuwingsmiddelen en/of stuurinrichting beschikken.

I. Schepen die over geen voortstuwingsmiddel beschikken.
1. Schepen korter dan 70 m (één sleepboot - één loods)
De sleeptros moet op de rede van Vlissingen belangrijk worden ingekort. Schepen minder dan 70 m lang, kunnen op de rivier best langszij de sleepboot genomen worden.
1 loods voor de sleep

Indien de sleepkapitein geen plaatselijke bekendheid bezit, verdient het aanbeveling de loods op de sleepboot in te schepen.
2. Schepne met een lengte van 70 tot 100 m (twee sleepboten - één of twee loodsen).
De voorsleepboot sleept met opgekorte tros.

Naar gelang de omstandigheden wordt een 2e sleepboot, in de zij danwel achter aangespannen.
1 loods op het gesleepte schip. Zo de voorsleepboot-kapitein geen plaatselijke bekendheid bezit, verdient het aanbeveling een bijkomende loods vor voorsleepboot aan te vragen.
3. Schepen met een lengte van 100 tot 150 m (drie sleepboten - twee loodsen).
Twee sleepboten voor, bij voorkeur riviersleeppboten ; opgekorte sleeptros.
De derde sleepboot wordt in de zij, danwel achter aangespannen
1 loods op het gesleepte schip
1 loods op de voorsleepboot
4. Schepen langer dan 150 m (vier sleepboten - twee loodsen).
2 riviersleepboten voor, opgekorte sleeptros
2 sleepboten in de zij of achter aangespannen.
1 loods op het gesleepte schip
1 loods op de voorsleepboot

II. Schepen die over geen bruikbare stuurinrichting beschikken.
Dergelijke schepen moeten steeds door minstens één achtersleepboot worden bijgestaan, tenzij van overheidswege wordt geoordeeld dat zulks, gelet op de kleine afmetingen van het gesleepte tuig, niet nodig wordt geoordeeld.

III. Uitzonderlijk moeilijk handelbare schepen (Wegens averij, grote dieppgang, enz.)

De bij de sleep betrokken loodswezen autoriteit te Vlissingen zal in overleg met de verantwoordelijke van de sleep en rekening houdende met de conclusiën van de Rijkswaterstaat te Vlissingen en 't expertenonderzoek de nodige bijkomende assistentiemiddelen voorschrijven dan wel het opvaren verbieden.

Belangrijke opmerking

Deze bekendmaking wijzigt in niets de voorschriften van de bekendmaking van 5 april 1960, die hoofdzakelijk betrekking heeft op het vaststellen van de klasse van de loods voor het bedienen van gesleepte schepen op de Beneden-Schelde en haar mondingen en op het berekenen der verschuldigde loodsrechten.

4/40(T) Schelde — Doel Tijdelijk wraklichtboei.

Positie : 51°18'59"N 4°16'04"E

Ter vervanging van het door aanvaring verdwenen laag licht Doel (Lichtenlijst 1957 - Nr 259) en ter dekking van de resten daarvan werd tijdelijk een groene wraklichtboei, met kegel als topteken en tonende drie schitteringen, uitgelegd in bovenstaande positie.

De wraklichtboei ligt op de 8 meterlijn, nagenoeg 20 m dwars van het verdwenen lichtbaken.

4/41 (T) Schelde — Rede Antwerpen. Wraklichtboei tijdelijk gelegd

Positie : 51°14'02"N 4°24'08"E

Ter dekking van de door aanvaring gezonken sleeplichter «Henri» werd tijdelijk een groene lichtboei met cilinder als topteken en tonende twee groene schitteringen. uitgelegd in bovenstaande positie.
De wraklichtboei ligt in 120 dm diepte ± 40 m uit de kaai dwars van afdak 29A
Minste diepte op het wrak 70 dm

4/42 (T) Schelde — Doel. Voorlopig laag licht.

Positie : 51°18'57"N 4°16'01"E

Een voorlopig laag licht Doel werd opgericht op de rand van de schorre in vervanging van het weggevaren lichtbaken.

Dit licht geeft zoals voorheen, met het hook licht leiding in 199° over de drempel van Frederik.
Beschrijving :
Rand van de schorre, 130 m be-NNE van het hoge licht.
Ononderbroken wit elektrisch licht zonder sectoren, rondom zichtbaar.
Elke seconde, helder 4 seconden.
Hoogte boven hoogwater : 10 m
Zichtbaarheid : 9 mijl
Witte paal, rode lantaarn.

NEDERLAND

4/43 Zeegat van Vlissingen — Aanloop Oostgat. Lichtboei verlegd.
Verplaatsen naar 51°36'22"N 3°19'38" E de WZVS lichtboei KN

4/44 Westerschelde — Schaar van de Noord. Betonning verlegd. Diepte.
1. Verplaatst naar :
a. 51°23'10"N 4°11'46"E zwarte spitse ton Nr 5;
b. 51°23'05"N 4°12'26"E zwarte spitse ton met kegel Nr 7;
c. 51°23'15"N 4°11'49"E rode stompe ton Nr 6
d. 51°23'12"N 4°12'25"E WZHS bolton met ruit S-SvN.
2. De minste diepte, in dm bij gem. LLWS, bedraagt :
Middenwaters 1
Spitsetonkant 3
Stompetonskant + 2
Dieptecijfer met + teken geven de hoogte van de droogvalling aan.

4/45 Westerschelde — Nauw van Bat. Lichtboei verlegd.
Verplaatsing naar 51°23'51"N 4°12' 02"E zwarte lichtboei Nr 77.

4/46 Westerschelde — Nauw van Bat. Lichtsectoren gewijzigd. Diepte.
1. Positie : ± 51°23'.7N 4°10'.3E
Het licht Westketel is thans zichtbaar . rood van 229° tot in 245° ; wit tot in 251°; overigens ongewijzigd.
2. Positie : ± 51°24'.1N 4°11'.8E
Het licht Oostketel is thans zichtbaar : rood van 268° door W tot in 291°; wit tot in 324°; groen door N tot in 055°; overigensongewijzigd
3. Positie : ± 51°24'.0N 4°12'.5E
Het licht Reigerbersche Polder is thans zichtbaar : rood van 280° tot in 346 ° wit door N tot in 002°; groen tot in 077°; overigens ongewijzigd;
4. De minste diepte, in dm bij gem. LLWS bedraagt aan de spitsetonskant (a) Overloop van Valkenisse 55, (b) Pas van Rilland : 68.

staatshulpverlening aan de duitse visserij

In aansluiting met het artikel, verschenen over 14 dagen, zijn wij heden in staat de officiele erkende hulpverlening aan de Duitse visserij mede te delen. Schematisch kan deze hulpverlening voor het kalenderjaar 1962, worden onderverdeeld als volgt.

1) 16,5 miljoen DM (206 miljoen BF) te besteden als kredieten voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen.

2) 8,6 miljoen DM (108 miljoen BF) als sloopprem ie te verlenen voor oudere of niet-economische rendeerbare vissersvaartuigen.

3) 4,7 miljoen DM (59 miljoen BF) Dit bedrag zal worden aangewend o mde officieel van kracht zijnde interestenvoet van een investeringskrediet met een bepaald percentage te verminderen.

4) 3,7 miljoen DM (46 miljoen BF voor opzoekingsdoeleinden, en geheel speciaal voor het navorsen van nieuwe visgronden.

5) 3,7 miljoen DM (46 miljoen BF) te besteden als prijsvermindering op de officiele prijs van de gas-oil

6) 1 miljoen DM (13 miljoen BF) als kredietfonds voor de Kottervisserij.

7) 4 miljoen DM 50 miljoen BF) voor de bouw van een tweede opzoekingsvaartuig voor de Visserij.

8) 2,7 miljoen DM (34 miljoen BF) voor de Bondscommissie voor het Visserijonderzoek.

9) 1,8 miljoen DM (22 miljoen BF) voor het in de vaart brengen of uitbaten van vaartuigen ter visserijbescherming.

10) 1,1 miljoen DM (14 miljoen BF) voor diverse doeleinden van hulpverlening.

Deze totale erkende hulpverlening voor 1962 bedraagt aldus 47,8 miljoen DM (508 miljoen BF). Het weze terloops gezegd dat al deze maatregelen moeten worden beschouwd in het kader van de struktuur-hulpverlening. Daarenboven heeft vooral het Verbond van de Duitse Hoogzeevisserij de wens uitgedrukt eveneens rechtstreekse subsides per zeedag, te zien verlenen. Deze subsidies zouden geraamd worden op 25 miljoen DM (313 miljoen BF) per jaar.

Nopens de toekenning van dergelijke bedrijfssubsidies, is vooreerst door de betrokken Bondsministeries nog geen definitieve beslissing getroffen.

R. MENU

AANLEGPLAATSEN DER VISSERSVAARTUIGEN TE NIEUWPOORT

De garnaalvloot werd een tweetal jaren geleden zo geschikt dat de kleine vaartuigen op reken van vier naast elkaar konden meren op een plaats overeenstemmend met hun nummer die op de kaaimuur was aangebracht. Onze vissers waren zeer ingenomen met deze wijkwijze die bij alle getij of uur van binnenvaren een vaste aanlegplaats waarborgde. Door het feit dat verschillende schepen uit de vaart werden genomen oals de N.714, N.451, N.423 e.a. en dit een zekere verwarring veroorzaakte, werd door de Waterschout in samenwerking met dhr Jef Verbanck, mijnbestuurder, de mogelijkheid opnieuw onderzocht om de vaartuigen terug op volledige rijen van vier te plaatsen. Dank zij deze nieuwe tussenkomst werd er heel wat kaaimuur ruimte gewonnen, zodat er een volledige rij kon opgeschoven worden. Dit is een werkelijke winst gezien de gedurige groei van de vloot en dit vooral bij de middenslag vaartuigen. Ook bij stormweder, wanneer alle vaartuigen binnen zijn, wordt het tekort aan plaatsruimte tot het meren fel aangevoeld. Dezelfde moeilijkheden doen zich voor bij het aanleggen ter hoogte van de vismijn, wanneer de vaartuigen hun visvangst moeten lossen. De plaatsruimte aan de kaaimuur is dan eveneens van overwegend belang omdat het er op aankomt zo snel mogelijk te lossen en het verhalen van de wachtende schepen toelaten. De nieuwe regeling aan de kaaimuur voorziet dat mazoutvaartuigen samen zullen moeten meren. Overigens alleen een reglement kan orde scheppen. De visvangers worden ook attent gemaakt dat zo ze zich meren langs de visserskaai, oostwaarts van de vismijn, dat ze zich met de voormast op de peilers leggen waar dit op de muur aangebracht is. Wanneer de aanlegregeling niet nageleefd wordt dan betekent dit het verlies van aanlegplaats van vier vaartuigen!

De Duitse Visserij dient een ernstige inspanning te doen

ALDUS DE HEER MESECK, DIREKTEUR DER VISSERIJDIENSTEN

Bij herhaling hebben wij in onze vorige nummers gewezen op het feit dat de Duitse rederijen, en dan heel speciaal de diepzeerederijen, de federale regering ter hulp hebben geroepen. Deze steun moet dienen om de vernieuwing en heraanpassing van de vissersvloot door te drijven en ook om de huidige krisis te boven te komen.

Volgens de officiele geruchten zou men geneigd zijn de gevraagde subventies te verlenen, gezien er thans druk gewerkt wordt aan een studie dienaangaande.

In zijn jaarverslag over de nationale visserij-economie erkent de h. Meseck, directeur der visserijdiensten bij het federaal Ministerie voor voedselvoorziening dat de publieke belangen eisen dat de Duitse visserijbedrijvigheid geholpen wordt, en dit zo vlug mogelijk, om de huidige struktuur krisis te overwinnen. **Hij spreekt** zelfs van een jaarlijkse toelage voor het geheel der visserijbedrijvigheid, want, zo verklaart hij, de steun welke gegeven wordt door de federale regering en de provincies kunnen slechts volledig tot hun recht komen wanneer door de eigenlijke visserij een gelijkvormige inspanning gesteld wordt.

Als eerste punt van deze inspanning haalt **hij de uitbreiding** van visserijgronden aan en de wetenschappelijke opzoekingen naar nieuwe visserijgronden; de oprichting van werkgroepen voor ieder tak van de visserijbedrijvigheid, en de op punt stelling van een visserijtechniek met verschillende toestellen.

Hij stipt verder aan dat een verbetering dient ingevoerd te worden in het verband welke bestaat tussen de eigenlijke visvangst en de tijdspanne welke in beslag genomen wordt om naar de visserij te varen. Hij wijst er verder op dat de rederijen zich moeten inspannen om een grotere onafhankelijkheid ten overstaan van de markt te bewerken **teneinde de aanvoeren** te gen betere prijzen te kunnen afzetten

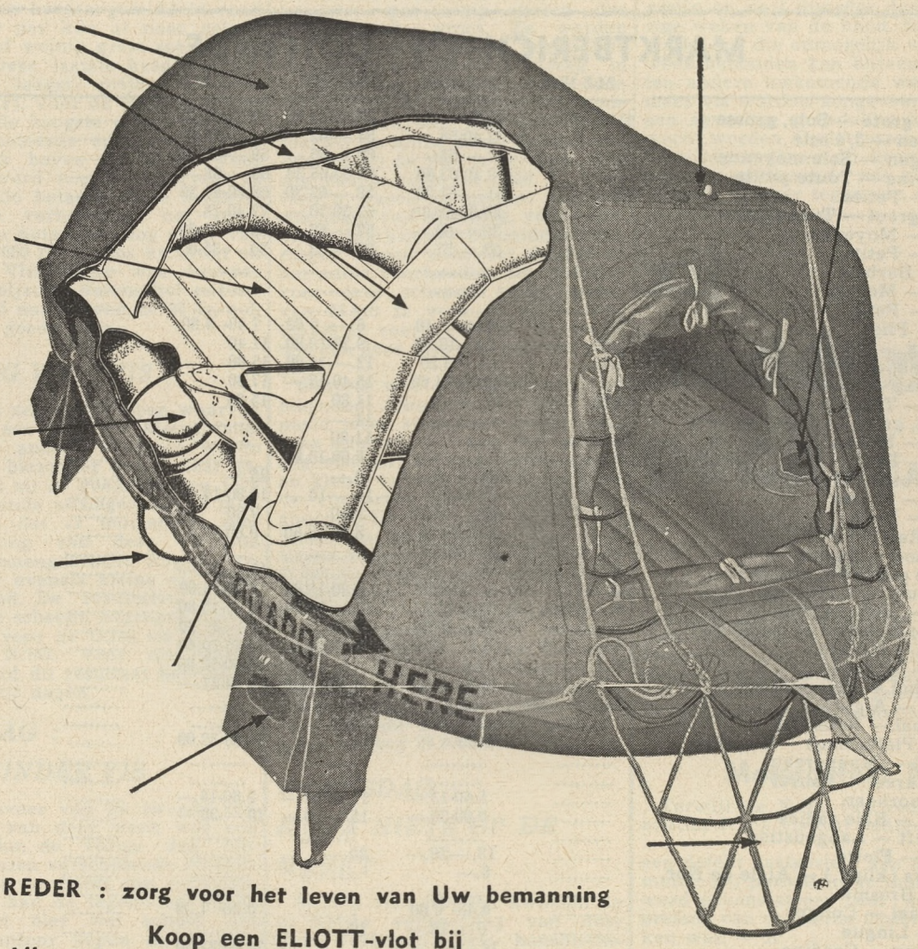
Hij is zelfs voorstander van een doorgevoerde inmenging in de verhandeling van de zeeprodukten en een verhoging der aanvoeren alsook van een vertikale integratie, 'n grotere kennis van de markt, verscheidene maatregelen om instorting der prijzen te voorkomen, enz.

Grote inspanningen dienen eveneens gedaan te worden voor 'n op punt stelling van vaartuigen voor de optimale visserij en om de handelsrisiko's te verminderen door de uitbating van de volledige kapaciteit van de vaartuigen. De Duitse oceaanvisserij moet niet steeds de min of meer grote geschiktheid van dit type vaartuig vooropstellen, daar waar door een geleide operatie en de aanneming van verschillende technieken zij zeer goede resultaten kan bereiken.

Vissersvaartuigen dienen ontworpen en gebouwd te worden en de bemanning dient derwijze op technisch gebied opgeleid te worden dat zij in staat zijn om het even welke visserijtechniek toe te passen. Een zeer recent voorbeeld heeft aangetoond dat de Duitse haringvissers in de Noordzee een uitgesproken achteruitgang heeft ondergaan, dit in tegenstelling met de overige mogendheden. Dit bewijst dat noch de haringvissersvaartuigen noch de toegepaste visserijmethodes de juiste concepties hadden.

Steeds volgens spreker, dient hieruit afgeleid te worden, dat voor de nabije visserij en ook wel voor de kleinere diepzeevisserij in de Noordzee, vissersvaartuigen van 350 à 400 bruto-ton zouden dienen gebouwd te worden. Deze vaartuigen, bij voorkeur hektrawlers, zouden in staat moeten zijn met de verscheidene visserijtoestellen en apparaten te werken — B

VEILIGHEID OP ZEE



REDER : zorg voor het leven van Uw bemanning

Koop een ELIOTT-vlot bij
Alle types verkrijgbaar

Teletoon : 729.51

27 H. Baelskaai - Oostende

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

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—

De aanvoer in de voorbije week was amper even groot als deze van de voorgaande week. Er werd nochtans meer verwacht maar slecht weer en de komende karnavaldagen deden verschillende vaartuigen in vreemde havens verkopen. Voor toekomende week mag men dan ook heel wat meer vis verwachten vooral op de maandagmarkt. Toekomende week begint immers ook de vasten. De aanvoer was het grootst op de eerste verkoopdag hetgeen ook maar best was, en verminderde de volgende dagen. De tamelijk onverwachte kleine aanvoer hield de prijzen op een tamelijk hoog peil. Alleen sommige ronde soorten maakten hierop een uitzondering. Vandaar dat voor de IJslanders en de Noordzeeschepen niet altijd renderende uitslagen werden geboekt. Voor de middenslagschepen was het nog eens een goede week vooral dan voor de kanaalschepen. Kleine schepen waren er in de voorbije week evenmin wegens het slechte weder.

De totale aanvoer werd door 41 schepen binnengebracht en bestond uit 11.110 B vis en 23.350 kilo tongsorteringen. De totale opbrengst beliep hier 7.175.425 fr

Twee IJslanders meer dan verleden week maar meer kleine IJslanders.

Vandaar ook niet zo veel meer IJslandvis. Uit acht vangsten werden immers maar 5.770 B gelost. De prijzen voor deze soorten waren niet biezonder hoog en vooral de meest gebrachte soort, kabeljauw, werd tamelijk goedkoop verkocht. Nochtans was de aanvoer van deze soort niet biezonder renderend. Soorten die beter verkochten waren blauwe leng, grote schelvis, heilbot, rode zeebaars en hondstong Enkele schepen maakten lange reizen maar brachten daarom geen grotere vangsten binnen. De uitslagen waren voor sommige schepen wel renderend voor andere ontoereikend. Ze schommelden van 208.000 fr voor de O.108 naar 664.000 voor de O.294.

Evenals verleden week verkochten thans vijf noordzeeschepen afwisselend grote en kleinere vangsten. Deze vangsten bestonden vooral uit kabeljauw, gullen en platvis. Voor deze laatste soort was de prijs in verhouding beter dan voor de kabeljauw. Inderdaad witte kabeljauw kreeg al evenmin grote belangstelling als de IJslandse en noteerde als hoogste prijs amper 850 fr. Er was nochtans geen zo 'n grote aanvoer van deze vissoort. Alles bijeen werden ook voor deze schepen geen al te beste uitslagen geboekt, met als hoogste deze van de Z.212 met 251.370 fr

Van het Kanaal kwamen ook deze week het grootste aantal vaartuigen. Momenteel is de visserij daar zeer renderend. Spijtig dat ongunstig weer herhaaldelijk stokken in het wiel kwamen steken. Behalve het slecht weer was daar ook nog karnaval van de toekomende week die vooral de Zeebrugse schepen aanzette in vreemde havens te verkopen. Vandaar toch minder Kanaalschepen dan verwacht. De vangsten waren bijlange niet allemaal even groot en sommige waren bepaald klein. Dank zij de hoge prijzen voor de meeste van deze soorten betaald konden toch nog bevredigende en soms zeer goede uitslagen bereikt worden. De best verkochte kanaalsoorten waren keilrog, rog, steenschol, tongen, tarbot, vlaswijting en kleine vissoorten.

Ondanks het feit dat bijna te soorten bestonden bleven deze soorten goede noteringen maken, zodat de gemiddelde tongenprijs nog rond de 50 fr bleef schommelen

Er kwam in de voorbije week toch één vaartuig van de Witte Bank de O.218 een schip dat nu al jarenlang geen andere visserij meer doet. Dat het daar niet biezonder fameus is moge blijken uit de kleine vangst door dit schip gelost en waarmee slechts 84.000 fr werd bereikt. een cijfer dat te laag is om renderend te zijn.

De aanvoer van de West was evenals de voorgaande week eerder schaars. Weinig schepen die daarenboven over het algemeen kleine vangsten aanvoerden. Gelukkig kregen deze vangsten goede prijzen zodat de bereikte resultaten nog redelijk goed waren. Zeehond was een soort die in de voorbije week zeer duur werd verkocht. Spijtig dat deze kleinere schepen slechts kleine tongenvangsten konden binnenzetten. De grootste vangst en de hoogste opbrengst was voor de N.763 die tot 78.000 fr opbracht.

Voor de Kustvisserij was er niets te verdienen. Er kon eenvoudig niet uitgevaren worden. Van garnaal was alleen vorige week woensdag nog spraak, sedertdien niets meer. Van sprot kwam al evenmin iets in huis en er zal dit winterseizoen wel geen sprot meer gebracht worden.

De kustvissers die ter visserij uitvoeren beperken hun aktiviteit noodgedwongen tot één of twee dagen ook tengevolge van het ongunstige weer.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	24-2-1962	26-2-1962	27-2-1962	28-2-1962		
Tongen, grote — Sole, grosse	41.—46.—	43.30-48.20	47.20-48.60	46.20-49.40	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	66.—	52.40-58.—	54.—62.—	54.—60.60	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	61.—	57.—62.—	60.—66.—	59.—65.—	.....	.....
Voor-kleine — Toute petite	56.—	58.40-63.60	60.60-65.30	60.—68.—	.....	.....
Kleine — Petite	48.—	51.—61.20	58.—63.30	58.20-61.30	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	.....	54.80-68.80	63.50-70.—	72.40-78.—	.....	.....
Middel — Moyenne	.....	32.—60.—	57.—58.—	66.—70.60	.....	.....
Kleine — Petite	.....	23.—27.—	32.—33.—	30.—35.60	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	6.—	6.— 8.40	6.— 9.60	7.40- 9.60	.....	.....
Grote iek — Grosse	5.20	9.—10.70	9.20-10.80	11.40	.....	.....
Kleine iek — Petite	5.50	9.—13.20	12.—15.60	15.80	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	12.60-14.60	15.40-16.—	17.80	.....	.....
Platjes — Toute petite	4.60	10.—	11.80	15.60	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	14.—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	11.80	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	9.60-10.80	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	23.—	19.—	26.—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	12.60-20.—	10.—16.—	10.80-14.—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	10.—10.20	9.40	9.80	.....	.....
Rog — Raie	10.—	5.60-15.60	8.60-20.60	9.80-18.—	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	12.—13.—	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	10.—	.....	10.—11.—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	15.—	8.—16.60	5.80-16.60	11.40-18.80	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	9.—12.—	8.—13.80	8.—14.80	8.—15.80	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	36.—48.60	37.80	38.—41.30	.....	.....
Wijting — Merlan	3.— 5.20	6.40- 9.20	6.20- 9.80	4.60-10.40	.....	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	10.50-12.80	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	11.80-21.50	9.40-20.60	13.20-21.—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	12.—14.—	12.—	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	29.20	.....	30.80-32.60	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	5.60-13.—	11.80-19.—	9.80-18.—	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	9.60-20.—	15.—23.—	19.—30.—	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	13.—20.—	20.—	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	6.—	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	4.40- 6.60	.....	5.20- 7.20	.....	.....
Leng — Lingue	.....	9.—10.—	10.—	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	16.—20.—	.....	21.40-22.50	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	2.20- 2.40	3.60- 4.—	2.20- 3.40	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	8.20-11.20	10.—14.—	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	12.—14.20	13.—15.60	14.—16.—	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	32.40-39.—	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ZATERDAG, 24 FEBRUARI 1962

OOST		Tong		
Z.510	5	170	250	62.000

MAANDAG, 26 FEBRUARI 1962

IJSLAND				
O.108	21	400	—	208.570
O.224	19	700	—	367.750
O.86	21	700	—	321.850
O.294	18	1500	—	664.910
NOORDZEE				
O.124	17	360	—	203.350
Z.212	15	410	—	251.370
KANAAL			Tong	
O.277	11	150	—	67.200
Z.421	13	120	1700	148.040
O.119	10	150	—	94.160
O.127	10	150	1000	145.460
O.151	15	270	2200	274.710
O.312	15	240	2000	226.340
O.326	15	150	1500	139.040
O.266	16	170	1500	168.840
O.170	14	100	1000	107.210
O.191	13	120	1100	134.320
O.279	15	180	1100	151.370
WEST			Tong	
O.327	3	50	—	31.010
N.763	5	70	300	78.320
N.762	5	70	200	69.000
O.147	5	40	300	50.380
O.184	2	30	100	26.060
Z.201	5	60	400	59.810

DINSDAG, 27 FEBRUARI 1962

IJSLAND				
O.242	18	600	—	297.520
O.228	18	420	—	213.660
O.92	19	800	—	368.630
O.318	18	650	—	296.230
NOORDZEE				
O.237	12	230	—	169.790
O.215	17	300	—	168.330
KANAAL			Tong	
O.120	10	140	1000	143.680
O.135	8	110	1200	153.240
O.105	8	120	—	83.840
WEST			Tong	
O.77	6	30	—	19.330
O.15	2	40	—	35.450
O.185	5	80	100	65.480
WITTE BANK			Tong	
O.218	11	40	1000	84.200

WOENSDAG, 28 FEBRUARI 1962

NOORDZEE				
O.89	11	470	—	229.110
KANAAL			Tong	
O.160	14	220	2600	299.350
O.287	12	250	1200	184.850
O.292	14	250	1600	190.960

ZATERDAG :

LAGE PRIJZEN

In tegenstelling met verleden week, toen op de zaterdagmarkt goede prijzen betaald werden voor de verschillende soorten, kreeg de vangst van de Z.510 die zaterdag laatst verkocht werd, lage prijzen. Vooral platvis was zeer goedkoop en noteerde maar van 230 naar 300 fr. De opbrengst was dan ook nogal laag en beliep slechts 62.000 fr

MAANDAG :

GEEN GROTE AANVOER

In tegenstelling met wat normaal verwacht werd is de aanvoer maandag niet al te groot geweest. Hiervoor kunnen wel enkele oorzaken gevonden worden; eerst en vooral het slechte weer dat weer enkele schepen naar Engeland zond, en daar hun vangsten verkochten. Verder is daar de komende karnavalweek die biezonder Zeebrugse schepen deed overblijven. De prijzen waren tengevolge van deze kleinere aanvoer, nogal aan de hoge kant en de opbrengsten zeker renderend.

Vier IJslanders met twee die nogal lange reizen maakten. Er was dan ook nogal verschil tussen de kwaliteit van de verschillende vangsten. Deze vangsten waren doorgaans wel iets ruimer dan verleden week en waar de prijzen niet noemenswaardig daalden, werden bevredigende uitslagen geboekt. Alleen voor de O.108 was deze opbrengst niet al te best : 208.000 fr na een lange reis. De hoogste uitslag ging naar de O.294 die 664.000 fr besomde. De duurst verkochte soorten waren grote schelvis, rode zeebaars, leng, hondstong en koolvis. Toch werd ook nu de «gegarandeerde prijs» van 600 fr niet bereikt. Er was nochtans koolvis van goede kwaliteit op de markt.

Noordzeevis werd maandag door twee schepen in de afslag gebracht. De vangsten van deze schepen waren middelgroot, de prijzen op een redelijk peil. Toch was kabeljauw weer aan de goedkope kant want de topprijs beliep voor deze soort slechts 830 fr. Veel kabeljauw was er nochtans niet op de markt. Misschien dat het late winterweer hier een ongunstige invloed uitoefent. De opbrengsten voor deze schepen schommelde van 203.000 fr voor de O.124 en 251.000 fr voor de Z.212. Op te merken valt dat voor platvis een zeer behoorlijke prijs betaald werd en dat er weinig van deze platvisvangsten naar de uitvoerders ging.

TALRIJKE KANAALSCHEPEN

Alhoewel er verschillende vaartuigen in Engelse havens verkochten kwamen er toch nog elf kanaalschepen hun vangst in de thuishaven afzetten. Sommige schepen maakten korte reizen, andere lange De kwaliteit was in verhouding zeer goed. De meeste gebrachte soorten van deze visgrond waren soldaten, grote tongen, vlaswijting, steenschol, posten, keilrog, wijting en tarbot. Voor al deze soorten zijn de prijzen nochtans op een zeer behoorlijk peil gebleven en voor sommige varianten werden zelfs stijgende prijzen betaald. Dit was onder meer het geval voor tong en steenschol. De tongenvangsten waren doorgaans niet zeer omvangrijk en bleven even boven de 1000 kilo. Een paar schepen losten evenwel 2000 kilo. Het waren ook deze schepen die de mooiste uitslagen boekten met als hoogste deze van de O.151 met 274.710 fr. De laagste besomming van deze visgrond was voor de O.277 die 67.200 fr bereikte. Tongen kregen gemiddeld rond de 50 fr per kilo al naar gelang er veel of weinig grote soorten bij waren. Deze laatste kregen inderdaad de laagste prijzen (van 43 naar 48 fr). Voor de middensoorten werden de hoogste prijzen betaald Tarbot noteerde opnieuw tot een heel stuk boven de 60 fr. Voor keilrog werd nog tot ongeveer 20 fr per kilo betaald. Rode soldaten waren in verhouding het goedkoopst en noteerden nog maar van 400 naar 650 fr volgens kwaliteit en grootte. Vlaswijting was duurder dan kabeljauw. Steenschol noteerde van 15 naar boven de 20 fr, ook een zeer goede prijs.

WEINIG WESTVIS

Slechts zes westschepen waarvan dan nog een paar met kleine vangsten. De andere vangsten waren ook niet biezonder groot maar gaven dank zij de goede prijzen toch bevredigende uitslagen. Op te merken valt dat er momenteel zeer weinig tong van deze visgrond wordt binnengebracht. Roggen waren duur evenals kleine vis, vooral zeehond. De resultaten waren voor deze scheepn begrepen tussen 26.060 fr voor de O.184 en 78.320 fr voor de N.763. Voor dit laatste schip werd dit resultaat bereikt na slechts vijf dagen.

DINSDAG :

NOG MINDER VIS

De aanvoer van de tweede verkoopdag van deze week was nog kleiner dan de vorige dag. Opnieuw waren verschillende schepen minder op de markt dan verwacht. Dit keer had de tegenwind bij de thuisvaart hier wel schuld aan want hierdoor liepen de schepen verschillende uren vertraging op. Al met al werden er 3500 bennen vis en 3500 kg tong binnengebracht Tongen waren dus biezonder schaars De soort die het minst voordelige prijzen kreeg was kabeljauw terwijl ook gullen aan de goedkope kant waren.

IJslandse vis was over het algemeen goedkoper en dit kwam dan vooral door de lage kabeljauwprijs Deze soort werd meest gebracht door deze schepen en had dan ook een nadelige invloed op de gemiddelde prijs. Best verkocht werden hier blauwe leng, grote schelvis, mieten (hondstong) rode zeebaars en in mindere mate koolvis. De opbrengsten waren voor deze schepen begrepen tussen 213.660 fr en 368.630 fr dit voor de O.228 en de O.92. De gemiddelde prijs bedroeg ongeveer 450 fr per ben.

Voor noordzeevis die evenals maandag door twee schepen werd binnengebracht, was wel iets meer belangstelling. Witte kabeljauw kreeg redelijk goede prijzen die iets hoger lagen dan maandag maar toch nog een flink stuk onder de 1000 fr bleven. Platvis kreeg in zekere zin betere prijzen dan kabeljauw. Nochtans was ook kabeljauw niet zo overvloedig voorhanden. Misschien heeft het koude winterweer een nadelige invloed ? Iets moet toch de schuld zijn van lagere prijzen vermits het de invoer niet kan zijn. (cfr handelaars-invoerders) en het ook aan de grote aanvoer niet kan gelegen zijn dit keer moet toch iets de geringe belangstelling verklaren. Minder gunstige uitslagen voor deze schepen die varieerden van 168.330 naar 169.790 fr dit voor de O.125 en de O.237

MINDER KANAALVIS

«Slechts» drie kanaalschepen die voor een aanvoer van zowat 380 B. vis en 2500 kg tong zorgden. De vangsten per schip waren dus niet biezonder groot. Ze werden ook na redelijk korte reizen binnengebracht. Kanaalvis kreeg in tegenstelling met de soorten van IJsland en de Noordzee stijgende prijzen. Ook hier waren de ronde soorten de minst dure. Roggen stegen tot bij de 1000 fr per ben, keilrog haalde zelfs tot 1150 fr. Voor tongen waren de prijzen ook wel iets hoger dan maandag, vooral dan bij de marktinzet. De middensorteringen waren weer het duurst en het minst voorhanden. De uitslagen voor deze schepen schommelden van 83.840 fr voor de O 105 naar 153.240 fr voor de O.135. De kwaliteit van deze drie schepen was zeer goed.

Westvis was nog schaarser dan maandag. Alhoewel het niet bepaald meer stormde was het voor deze schepen toch nog zeer ongunstig visweer. Vandaar korte reizen en kleine vangsten. De verschillende vissoorten kregen echter zeer goede prijzen, met rog, zeehond tarbot en tong aan de spits. Uitslagen begrepen tussen 19.330 fr en 65.480 fr voor de O.77 en de O.185.

Een witte banker, een van de weinige die in deze gunstige kanaaltijd nog naar die visgrond trekt, de O.218. De vangst was zeer klein, niet alleen de tongenvangst maar ook de bijvangsten. Gelukkig werd voor ieder kilo vis een goede prijs betaald zodat toch nog iets werd besomd 24.200 fr.

WOENSDAG :

BIJNA NIETS OP DE MARKT

Slechts vier schepen kwamen op de laatste verkoopdag van deze week verkopen. Drie kanaalschepen en één noordzeeschip. De vangsten waren wel redelijk omvangrijk zodat althans deze vier schepen tot renderende resultaten kwamen. De prijzen gingen voor de meeste soorten stijgen. Veel konden ze echter niet meer verhogen want ook voor de kopers is er ergens een grens. Voor ronde soorten werd de geringste prijsstijging vastgesteld, roggen tarbot en tongen kenden de aanzienlijke stijgingen.

Een Noordzeevangst die door de O.89 werd binnengebracht werd wel niet bepaald duur verkocht maar kreeg toch hogere prijzen dan verleden week en dan de vorige dagen. Witte kabeljauw kon echter toch geen 1000 fr per ben halen en kreeg als topprijs 940 fr. De meeste kabeljauw echter werd een paar honderd frank goedkoper verkocht. Gullen kregen in verhouding nog redelijke prijzen en noteerden tot 400 fr minimum. De opbrengst van dit schip was wel bevredigend maar met zo'n vangst moest normaal meer besomd worden dan 229.000 fr.

De andere schepen kwamen van het Kanaal, ieder met een serieuze vangst. Vooral de vangst van de O.160 was zeer ruim en bevatte behalve een 250 bennen vis nog ruim 2600 kilo tongsortering. Spijtig dat de vangst niet tijdig gelost kon worden zoniet ware er zeker een 300.000 fr opbrengst genoteerd geworden. Ondertussen is dit de hoogste uitslag die dit jaar al van het kanaal werd geboekt : 299.350 fr. De beide andere schepen, de O.287 en de O.292 bereikten respektievelijk 184.000 en 190.000 fr. Tongen noteerden dinsdag van 46 fr voor de grootste soorten tot 68 fr voor de kleinere sorteringen. Tarbot was eveneens peperduur en haalde ruim 75 fr per kilo. Voor keilrog werd tot 30 fr per kg betaald. De kleine vissoorten gingen gretig en veel duurder dan de vorige weken van de hand. Een dure markt dus die onmogelijk volgende week behouden kan blijven. Er zal ten andere toekomende week veel meer vis worden aangevoerd zodat een gevoelige prijsdaling kan verwacht worden. Ondertussen hebben de schepen die er dit keer bij waren een schitterende reis gelukt en kunnen ze weer tegen een stoot.

zij hadden pech...

Opsleping Z.514 door Z.504

De Z.514 van reder Wwe Vandierendonck diende opgesleept te worden door de Z.504 xan reders Dobbelaere en Savels. Tijdens deze opsleping werd schade berokkend aan den door de Z.504 van reders Dobde reling eveneens gescheurd werd. — B

Motordefekt N.761

Terwijl de N.761 van reder Vercoutter R. de visserij bedreef werd een defekt vastgesteld aan de hulpmotor. Bij nazicht in de thuishaven werd gekonstateerd dat de compressor van de kleine motor gebroken was. — B

Aanvaring te Newlyn

In de Britse haven Newlyn kwam het tot een aanvaring tussen twee Oostendse visserseenheden, nl. de O.112 van reder Mw Popieul A. en de O.265 van reder Anthierens Jules. Hierdoor liep de arm van de galg van het eersvernoemde vaartuig schade op. — B

Berichten van de Rederscentrale

AAN BOORD IN KISTEN GEBORGEN VIS

Langs deze weg dringen wij er bij onze leden op aan, de proefnemingen welke kortelings door de Commissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek zullen ingericht worden nopens het aanvoeren van vis in kisten geborgen, van zeer nabij te volgen.

Het ligt nl. in de bedoeling te bestud ren welke de mogelijkheden zijn om over te gaan tot het aanvoeren van vis in kisten geborgen door na te gaan :

1) of de kwaliteit van de aan boord in kisten geborgen vis beter is dan die van de traditioneel in wrak aangevoerde vis;

2) welke vissoorten hiervoor het meest geschikt zijn;

3) welke verpakking, (hout, aluminium, enz...) hiervoor bij voorkeur di nt gebruikt te worden.

Voor deze reders welke in de mogelijkheid zijn om de proefnemingen van nabij te volgen, zouden wij willen vragen ons hun eventuele bemerkingen in dit verband over te maken.

Mochten er reders zijn aan dergelijke proefnemingen deel te nemen dan ware het ons aangenaam zo deze zich met ons in verbinding wilden stellen.

AAN DE HEREN REDERS

De Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening laat ons weten dat, teneinde een goede samenwerking tussen d Reder en deze dienst te verzekeren, de Reders verzocht worden op het afdankingsbewijs C4 niet langer als reden te vermelden «afgemonsterd of verandering van bemanning doch enkel «vrijwillig of onvrijwillig werkloos».

Deze werkwijze zal veel nutteloz telefonische oproepen met de Reders besparen. Wij danken U voor uw medewerking.

Het sekretariaat van de Beroepsvereniging.

KUSTVISSERIJ ZONDER VERDIENSTE

Nadat het voor de kustvisserij een paar dagen redelijk goed ging tijdens de voorgaande week is het in de voorbije week weer niets meer geweest. Van uitvaren was nog nauwelijks sprake, de Oost nwind was hiervoor veel te sterk. Bovendien zal de garnaal met dit koude weer wel weer dieper in zee getrokken zijn zodat het nog te bezien valt of er bij gebeurlijk warmer weer al onmiddellijk terug garnaal zou te vangen zijn. Van sprot is helemaal geen sprake meer en we geloven niet dat er al een zo'n ongunstig seizoen is gekend geweest Behalve garnaal en sprot kwamen nog een paar schepen op vis varen. Dit was echter alleen op het einde van verleden week en darna niets meer. Alles bijeen een week om gauw te vergeten.

De grote invoer van Vis

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys andermaal op de bres

Wij verklappen geen geheim als we zeggen dat de invoer van vis gedurende de eerste weken van februari een veel voorkomend verschijnsel was. Het is dan ook begrijpelijk dat hierdoor in rederskringen een algemene misnoegdheid en teleurstelling ontstond, en terecht.

Deze toestanden zijn echter niet ontgaan aan het oog van Volksvertegenwoordiger Dries Claeys die op 5 februari een S.O.S. schrijven richtte aan de heren Ministers Heger en Spinoy.

In dit schrijven wees vermelde persoon op de thans heersende toestanden. zo stipte hij aan dat op zondag, 4 februari 19 kamions verse vis en haring werden ingevoerd. Dit had voor gevolg dat de visprijzen beneden alles waren, waardoor de grote diepzeetreilers, die de visserij op IJsland bedrijven 100.000 tot 200.000 fr schade leden en slechts 50 % van de vereiste besomming voor onkostendekking konden maken.

Door het toelaten van dergelijke toestanden gaat het vertrouwen welke de laatste tijden kon waargenomen worden opnieuw verloren.

Tenslotte dringt Volksvertegenwoordiger Dries Claeys aan op een spoedige reglementering in deze zaak.

Totdaar de heer Claeys in zijn schrijven

Op 9 februari antwoordde de h Minister van Landbouw, de heer Heger op dit schrijven.

Volgens de vermelde minister zijn de betrokken teostanden in de eerste plaats te wijten aan de zeer hoge prijzen welke genoteerd werden gedurende de maand januari. Hiervan maakten de visinvoerders gebruik om zich te bevoorraden door invoer uit de vreemde. Verder wees de minister erop dat :

— de invoer van vis uit Nederland vrij is.

— de invoer van vis bestemd voor de nijverheid vrij is uit alle landen Nochtans wordt bij de invoer controle uitgeoefend opdat deze vis niet in de normale handel zou komen.

— de invoer uit de E.E.G.-landen van vis bestemd vor het verbruik aan contingentering onderworpen is (globaal contingent) in toepassing van art. 33 van het verdrag van Rome.

Deze kontingenten werden als volgt vastgesteld :

1959 : 3 % van de nationale produktie 1341 T
1960 : 4 % van de nationale produktie 1788 T
1961 : 5,2 % van de nationale produktie 2325 T
1962 : verhoging emt 20 %

Deze kontingenten worden verdeeld onder de invoerders en vastgesteld volgens trimestrieel schrijven, respektievelijk van 30, 20 20 en 30 %. Totdaar de zienswijze welke de heer Minister Heger erop nahoudt. D ezienswijze van de heer Minister van Landbouw is juist. Wat echter in het kader van de bestaande contingenten noodzakelijk is, is de kontrole dat de trimestriele kwantums niet overschreden worden.

Het ware bijgevolg interessant te weten wat de invoer tot 1 maart is geweest en of het driemaandelijks kwantum niet overschreden werd. Zo ja, waarom deze, in de vasten intreedt, niet geschorst wordt.

Ook de heer Spinoy, Minister van Economische zaken en Energie antwoordde op 19 februari op het schrijven van Volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

Eerstgenoemde persoon wees erop dat de moeilijke toestanden hem bekend zijn, maar dat het hem onmogelijk is enige beperking te leggen op de invoer, gezien deze vastliggt in het kader van de verschillende internationale akkoorden.

Zoals zijn collega van het Ministerie van Landbouw het zegde, schreef ook Minister Spinoy de grote invoer van vis uit Nederland toe aan het feit dat de prijzen gedurende de maand januari op een dusdanig hoog niveau lagen dat de visinvoerders zich verplicht zagen aldus te handelen, teneinde aan de behoeften van de binnenlandse markt te kunnen voldoen. Deze hoge prijzen dienen toegeschreven aan de grote schaarste van de visaanvoer.

De weerslag welke de prijzen dan ook ondergingen, hetgeen eveneens in andere landen het geval was, wordt in de eerste plaats in de hand gewerkt door deze verhoogde invoer.

De beste manier om de vreemde vis zoveel mogelijk te verdringen aldus de heer Spinoy, berust in de verhoging van de kwaliteit van de door onze vloot gevangen vis door de verzorging ervan aan boord en in de vismijn.

Tot slot van zijn antwoord wees Minister Spinoy erop dat eerlang besprekingen zullen worden aangevat in het raam van de E.E.G. betreffende ondermeer de mogelijkhend van rechtstreekse landingen in de havens van de andere E.E.G.-landen en ook betreffende de bescherming van het vissersberoep, hetgeen een gunstige kentering kan betekenen voor de vissers. Totdaar de uiteenzetting van de heer Minister Spinoy.

De visaanvoer, en dan voornamelijk uit Nederland is geen nieuw verschijnsel. Reeds bij herhaling werd vastgesteld dat grote hoeveelheden binnen onze grenzen gevoerd wordt, op ogenblikken dat de eigen aanvoer zeer groot is. Dergelijke invoeren houden in de eerste plaats een ineenstorting der prijzen in wat grote schade betekent voor onze vissers. Ook in onze omringende landen zou een minimumprijsregeling op hetzelfde niveau dienen te geschieden. We zijn het volledig eens dat de opgevoerde kwaliteit van de aanvoeren een stimulans moet betekenen voor het verdrijven van vreemde vis van onze eigen markten. Wij geloven echter niet dat de aanvoer van kwaliteitsvis de invoerders zal weerhouden vreemde vis in te voeren, voor hen gaat het om franks en centiemen.

VISPROPAGANDA TE ST - AMANDSBERG

Vorige week ging in de school, gelegen Meerschstraat te St.-Amandsberg een voordracht door, gevolgd door een kookles voor de vrouwenbond van St.-Amandsberg onder de leiding van duivel-doet-al dhr Terryn. Deze samenkomst welke duurde van 2 tot 6 uur in de namiddag, werd bijgewoond door 'n honderdtal aanwezigen. De vereiste materialen werden geleverd door sympatiserende instellingen.

Tevens werd door de heer Terryn andermaal een omhaling gedaan ten voordele van de Ibisweeskinderen. Deze kollektie bracht 272 fr op. Wij houden eraan de heer Terryn geluk te wensen voor dit prachtig initiatief.

PROGRAMMA MAART

4 maart Grootse propagandadag voor het 1e schoolkomiteit met vis
5 maart : Avondschool voor volwassenen te Gent-Zuid - viskookles met proeven vis.
6 maart : Avondschool voor adulten in de Steenstraat - viskookles met proeven en visconserven Globus.
7 maart : Propaganda VTB - reisclub met conserven Globus.
8 maart : Avondschool voor volwassenen in de Steenstraat - verse vis en conserven Globus.
9 maart : propagandaavond - Oud-leerlingenbond van Gent met visconserven.
12 maart : Meisjesschool - visitatie met theorie e npraktijk ronde vis
15 maart : Middelbare school St.-Amandsberg - theorie en praktijk visconserven Globus.
17 maart : Brugse poort 8e studiejaar - theorie en praktijk over de platvis.
19 maart : Rooigemlaan te Gent - huishoudschool theorie en praktijk m t alle soorten vissen
21 maart : Meulestede - Meisjesschool 4e graad - kookles van vis, met theorie en praktijk
22 maart : Avondschool voor volwassenen in de Geldmuntstraat kookles over ronde vis.
23 maart : Oud-leerlingenbond «Bernadetten» - alle soorten vis.

De verzending van viscolli's door groothandelaars naar het buitenland aan de kust

In ons vorig nummer hebben we medegedeeld dat het in dit verband ingestelde onderzoek door de «Algemene Ekonomische Inspektie» heeft uitgewezen dat deze distributievorm niet als leurhandel kon bestempeld worden.

Het mag hier wel vermeld worden dat in deze aangelegenheid de tussenkomsten van de heer Van Damme, Sekretaris bij het Ministerie van Middenstand voor groot belang geweest zijn. Deze is immers Oostendenaar, kent de toestand, en was bij het betrokken departement de meest aangewezen persoon om zich met deze zaak bezig te houden

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

24-2	1	8 750	62.000
26-2	23	323.900	4.052.025
27-2	13	181.300	2.157.130
28-2	4	64.900	904.270
	41	**578.850**	**7.175.425**

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

GEEN AANVOER

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

22-2	13	14.616	210.040
24-2	7	9.904	132.670
26-2	9	18.702	260.900
27-2	14	42.882	564.370
28-2	14	42.103	509.690

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

22-2	6	841	34.498	43.—	48.—
23-2	1	36	1.368	38.—	38.—
26-2	1	14	910	65.—	65.—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

22-2	4	52.90	80.377
26-2	7	20.170	264.856
28-2	4	4.528	69.898

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

22-2	1	41	2.050	50.—	50.—	50.—

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	26-2-1962	27-2-1962
Grote schelvis	22.—26.—	13.—23.40
Middelmatige schelvis	12.80-18.—	9.80-12.80
Kleine schelvis	13.40-14.—	10.40-12.40
Kabeljauw	7.20-13.40	8.20-11.40
Gullen	7.60- 9.80	8.— 9.—
Wijting	8.20- 8.20	8.40- 9.20
Schaat	19.—21.—	19.50-20.40
Zeebaars	8.60-11.—	9.60-10.—
Leng	9.40-14.20	9.40-16.—
Schartong	7.80-10.50	10.50-11.—
Heilbot	23.20-59.—	27.—63.—
Koolvis	7.60-10.40	8.80-11.—
Hondstong	13.—13.80	13.40
Zeewolf	7.80- 9.10	9.40
Platen	8.40	9.20- 9.50

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

ZATERDAG, 24 FEBRUARI 1962

Z.456	3	100	20	19.950
Z.561	3	200	30	26.960
Z.480	3	200	30	30.380
Z.240	4	150	20	21.340
Z.553	1			6.080
Z.251	1			5.370

MAANDAG, 26 FEBRUARI 1962

Z.541	3	100	20	24.190
Z.477	3	100	25	23.940
O.152	4	100	50	27.320
Z.68	3	100	20	15.680
Z.733	3	200	40	44.060
Z.453	3	50	20	21.600
Z.476	4	200	30	31.560
Z.526	4	200	25	34.260
Z.445	3	150	25	38.320

DINSDAG, 27 FEBRUARI 1962

Z.544	4	300	50	54.060
Z.409	4	200	50	27.950
Z.30	5	300	40	44.680
Z.24	5	400	40	57.470
Z.449	5	400	40	44.630
Z.470	7	300	60	43.780
Z.400	8	150	110	80.120
Z.403	8	300	85	59.890
Z.495	7	350	40	52.760
Z.551	5	100	20	17.420
B.603	7	250	60	51.120
Z.508	1			4.310
Z.560	1			13.220
Z.548	1			12.960

WOENSDAG, 28 FEBRUARI 1962

Z.550	4	50	50	27.110
Z.149	5	200	40	31.260
Z.93	6	200	25	36.490
Z.557	5	100	25	36.210
Z.514	6	150	45	28.280
Z.468	6	300	60	46.000
Z.523	8	250	40	36.040
Z.491	6	300	60	39.320
Z.432	9	50	20	30.190
Z.463	9	250	35	31.900
Z.199	4	100	25	21.770
Z.488	6	150	20	20.970
Z.437	9	500	100	71.990
Z.417	7	200	100	52.160

GENT

VAN 17 TOT 23 FEBR. 1962
(per kg)

Tongen 3/4 100 ; Tongen v/kleine 90 ; Tarbot, grote 130 ; Tarbot, kleine 78 ; Griet, kleine 65 ; Grote iek 30-40 ; Kleine iek 20-28 ; Schelvis, grote 60-70 ; Rog 60-68 ; Kabeljauw 46-74 ; Gullen (repen) 63 ; Wijting 23-28 ; Steenschol 38-45 Arend (Pieterman) 60 ; Rode knorhaan 45 ; Zeebaars (repen) 62-70; IJle haring 22-28 ; Heilbot 95 ; Koolvis 40 ; Verse garnalen 60-88; Gepelde garnalen 180-250 ; Rivierpaling 100 fr.

BRUSSEL

VAN 17 TOT 23 FEBR. 1962
(per kg)

Tongen 3/4 110 ; Tongen v/kleine 95 ; Tarbot, grote 130 ; Tarbot midd. 95 ; Griet, midd. 90 ; Grote iek 38-45 ; Iek 3e slag 25 ; Schelvis midd. 68-80 ; Rog (vlerken) 67-80 ; Kabeljauw 60-80 ; Gullen (repen) 60 ; Hozemondhamme 70 ; Wijting 24-32 ; Zeebaars (repen) 65-85 ; Heilbot 100 ; Koolvis 45 ; Verse garnalen 75-95 ; Gepelde garnalen 220-280 ; Forel 80.

VERWACHTINGEN

ZATERDAG 3 MAART 1962

O.Z.530.

MAANDAG, 5 MAART 1962

IJsland : O.81, O.293, O.216
Noordzee : O.333, Z.459
Kanaal : O.2235, Z.419, Z.412, Z.537 O.265, Z.546, O.140, O.284, O.155, Z.539, Z.549, Z.444, Z.405 Z.435, O.249, N.819, O.142, Z.420, Z.540.
West : O.349.
Oost : Z.222, Z.547.
Noord : Z.545, Z.558.

DINSDAG, 6 MAART 1962

IJsland : O.90, O.296, O.324, O.286
Kanaal : Z.542, Z.543, O.153, O.66, O.131, O.214, Z.745, O.283, O.174, O.300, .204, Z.562, Z.775.
West : N.762, N.763.

WOENSDAG, 7 MAART 1962

Kanaal : Z.516, O.109, O.94, O.348, O.193, Z.443, Z.581, Z.425.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

MARKTBERICHTEN

	NIEUWPOORT			ZEEBRUGGE		
	22-2-1962	26-2-1962	28-2-1962	26-2-1962	27-2-1962	28-2-1962
Grote tong — Grosse sole	48	48	48-53	48-50	47-50	46-50
Bloktong — Sole moyenne	57	60	63	52-54	51-53	50-52
Fruittong — Sole 3/4	60	63	62	60-62	53-59	55-59
Schone kleine tong — Petite sole	60	61	64	60-62	55-59	55-59
Kleine tong — Toute petite sole	54	50	57	60-63	54-58	54-56
Grote tarbot — Turbot gros	79	70	... ...	73-79	73-82	74-82
Middelm. tabot — Turbot moyen	55	60	... ...	62-66	64-69	66-70
Varia — Divers	40	40	40	37-39	34-39	36-39
Griet — Barbue	37	36	45	37-39	34-39	36-39
Pieterman — Grande vive	... ...	40	... ...	... ...	... ...	... ...
Grote pladijs — Grosse plie	6	6	9	8-10	8-11	8-11
Middelm. pladijs — Plie moyenne	16	13	13	12-14	7-13	7-10
Kleine pladijs — Petite plie	12	9-11	13	15-18	14-17	9-15
Deelvis — Portion	... ...	... ...	... ...	12-16	12-15	9-13
Kabeljauw — Cabillaud	23	20	22	21-23	18-21	20-23
Gul — Petit cabillaud	18	17	19	13-18	12-17	14-18
Keilrog — Raie radiée	... ...	18	19	21-22	20-22	... ...
Rog — Raie	11	17	16	16-17	16-17	16-18
Tilten	9	14	11	12-13	13-14	13-14
Scherpstaarten	8	10	12-10	11-14	12-14	13-15
Halve man	... ...	... ...	... ...	9-10	8- 9	10-12
Grote wijting — Gros merlan	7	9	10	3- 8	3- 7	3- 6
Kleine wijting — Petit merlan	4	5	9	... ...	... ...	... ...
Bot — Flet	2	2	... ...	... ...	... ...	... ...
Schar — Limande	22	20-15	... ...	... ...	12-13	... ...
Zeehaai — Aiguillat	... ...	... ...	... ...	11-12	11-12	11-12
Zeehond — Chien de mer	11	10	13	10-11	11-12	10-2
Robaard — Grondin rouge	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
Knorhaan — Grondin	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...

buitenlandse berichten

GRIEKSE VISSERIJ-INDUSTRIE

Niet voorbereid op toetreding tot Gemeenschappelijke Markt

Het Griekse tijdschrift «Halieia» publiceerde in haar decembernummer een editoriaal aan de grote gevaren, volgens dit blad althans, welke de Griekse visserijbedrijvigheid te wachten staan moest dit land ooit besluiten tot een toetreding tot de Gemeenschappelijke Markt. Voormeld blad wijst er inderdaad op dat Griekenland absoluut niet zou voorbereid zijn op dergelijke maatregel en nieuwe toestand. Sedert geruime tijd reeds heeft voormeld blad het Griekse visserijdepartement uitgenodigd de toestand van de Griekse visserij te bestuderen en welke maatregelen zouden dienen getroffen te worden, teneinde het hoofd te kunnen bieden aan een toekomstige vrijstelling van de visserijprodukten der ledenstaten van de Gemeenschappelijke Markt. Helaas, aldus onze konfrater de gevestigde politieke middens hebben weinig aandacht gewijd aan dit probleem, terwijl de visserijmiddens deze volledig over het hoofd zagen. Dit zal wel in de eerste plaats te wijten zijn an het feit dat laatstgenoemde niet begrepen hebben welke de gevolgen kunnen zijn van een toetreding van Griekenland tot de Gemeenschappelijke Markt, welke zich in de komende jaren steeds sterker zullen laten gevoelen.

In plaats van de zich opdringende maatregelen te nemen, hebben regeringsmiddens zich gebogen over het opmaken van rapporten betreffende de noodzaak voor het verbeteren van de aanpassing aan de konkurrentie. Niemand heeft echter gezegd of verklaard hoe dit vooropgestelde doel zou kunnen bereikt worden, daar waar de industrie te lijden heeft onder een verschil in de produktiekosten en terwijl de andere ledenstaten van de Gemeenschappelijke Markt een reeks maatregelen genomen hebben die hen toegelaten hebben talrijke elementen van hun produktiekosten te verminderen. Het komt er voor Griekenland op aan de produktiekosten te verminderen, terwijl de verschillende elementen van deze kosten op een zelfde peil blijven, en, zelfs moest zij hier in slagen, dan zal zij zich nog geplaatst zien tegenover de konkurrentie die ook hun prijzen verlagen

Het tijdschrift «Halieia» is de mening toegedaan dat de bevoegde middens geen begrip hebben van deze toestand, of deze vrijwillig verwaarlozen uit vrees om noodgedwongen de zich opdringende maatregelen te nemen met het oog op de vermindering van de produktiekosten, ten nadele van de staatskas of, misschien van zekere bestaande verzekeringsmaatschappijen.

Frankrijk en Italië, die de zwakste ledematen zijn van de Gemeenschappelijke Markt inzake de visserijbedrijvigheid zien de gevaren in de ogen. De eersten zijn aangevangen met de voorbereiding tot het nemen van de vereiste maatregelen terwijl de laatsten de tegenmaatregelen toepassen welke dateert van 31 mart 1961.

Onze konfrater herinnert er aan dat de Italiaanse reders een subventie ontvangen welke 30 % beloopt van de aangegane kapitalen voor de konstruktie van nieuwe eenheden, de inbouw van nieuwe motoren en modernisatiewerken, alsook leningen aan een lage premievoet tot een beloop van 50 % der kostprijs. Het tijdschrift is van oordeel dat volgende maatregelen zouden dienen getroffen te worden ten voordele van de Griekse visserij :

— betaling van brandstof tegen bunkerprijzen, d.w.z. aan de internationale prijs welke de Griekse vaartuigen betalen welke aanleggen in vreemde havens, hetzij ongeveer 1.560 fr per duizend liter;
— vrije invoer van visserijtoestellen en verkoop hiervan tegen groothandelsprijzen door samenwerkende vennootschappen;
— vermindering van de premies welke betaald worden aan de verzekeringsmaatschappijen;
— in voege brengen van een zelfverzekeringssysteem met verminderde premies;
— oktrooi van leningen tegen een lage premievoet aan de rederijen ter zeevisserij;
— rechtstreekse kontakten tussen de produktie en de verbruikers, teneinde een verhoogde verkoopsprijs te verkrijgen voor de reders en een verminderde koopprijs voor de verbruikers.

Deze maatregelen zijn niet van aard om aan de Griekse eenheden toe te laten de visserij te gaan bedrijven in de wateren van de Noordzee. Wat echter wel zou kunnen bereikt worden is het bekomen van produktiekosten welke de andere landen van de Gemeenschappelijke Markt niet zouden kunnen bereiken, als zij de visserij zouden gaan bedrijven in de Middellandse Zee.

Anderzijds is het Griekse blad de mening toegedaan dat een bepaald type vissersvaartuig zou dienen ontworpen te worden om de visserij te gaan bedrijven in de Griekse wateren. Dergelijk type zou heel wat ekonomischer zijn, en zou tevens in staat moeten zijn om de verschillende visserijmethodes toe te passen, terwijl de bemanning sterk zou kunnen verminderd worden.

Wat nu de oceanische visserij-industrie betreft schijnt Griekenland, steeds volgens het voormelde dagblad, geen de minste vrees te moeten koesteren voor de buitenlandse konkurrentie. De zeeprodukten uit de Noordzee worden inderdaad niet verkocht op de Griekse markten. Het tijdschrift vreest echter wel dat vreemde vaartuigen produkten zullen aanvoeren welke wel op de Griekse markten verkocht worden en dat zij de visserij zullen gaan bedrijven langsheen de kusten van Mauretanië. En, en dit is gevaarlijk als antwoord zullen de Grieken niet, nooit, in staat zijn om hun produkten welke afkomstig zijn uit de wateren van Mauretanië, te gaan verkopen in de vreemde mogendheden. Inderdaad, deze bewering wordt alsvolgt gestaafd :

— de verbruikers uit de vreemde landen zijn niet voorbereid om visprodukten aan te kopen welke afkomstig zijn uit de Noord-Afrikaanse wateren.
— de Griekse vissersvaartuigen zijn niet uitgerust om de visserij te gaan bedrijven in de Noordelijke wateren terwijl de Griekse vissers niet bij machte zijn deze soort visserij te beoefenen.

In het begin zal de konkurrentie uitsluitend plaats hebben op de Griekse markten. Om dit tekeer te gaan is het dus noodzakelijk dat de Griekse produktiekosten lager liggen dan deze van de konkurrerende mogendheden, of tenminste op hetzelfde peil. Voor wat betreft de oceaanvisserij bestaat de mogelijkheid om de produktiekosten te verminderen. Teneinde dit echter te bereiken dient de Unie der Griekse rederijen zich zonder uitstel over dit vraagstuk te buigen.

Het Griekse tijdschrift besluit met een voorstel te doen tot bijeenroeping van de ledenstaten van de Gemeenschappelijke Markt teneinde deze problemen te bespreken en de diverse nationale industrieën te organiseren op basis van de bestaande konkurrentie, door tot een vergelijk te komen nopens de produktiekosten. — B

ZUID-AFRIKA : WORDEN DE VISSERIJZONES TOT 12 MIJL UITGEBREID

Maatregel tegen reusachtige Russische bedrijvigheid

Het Russische fabriekschip „Simferopol", met een bruto-tonnage van 5.524 ton is gezonken op ongeveer 6 mijl van Pelican Point en nagenoeg 1 mijl van Walvis Bay. Er werden door de andere Russische eenheden grote inspanningen geleverd om het vaartuig te lichten, maar niets mocht baten. Ten einde raad, na drie dagen onverpoosde inspanningen werd de hulp ingeroepen van de slepers uit Walvis Bay. Na het lichten werd de „Simferopol" opgesleept door twee Russische treilers. De „Simferopol" werd te Leningrad gebouwd in 1960. Het is een eenheid met één schroef en een diesel elektrische voortstuwing.

Dit zinken, aldus het Zuid-Afrikaanse visserijtijdschrift „South African Shipping News and Fishing Industry Review" toont duidelijk aan welke grote gevaren er bestaan voor de vreemde trawlers welke de visserij bedrijven in deze wateren, welke doorgaan voor de meest gevaarlijke ter wereld. Het heeft eveneens aangetoond dat de Russen onverstoord hun bedrijvigheid verder zetten in de Zuid-Afrikaanse wateren. Reeds, in begin september van vorig jaar kwam de „Simferopol" de haven van Walvis Bay binnen met een seinevaartuig van 23 meter lengte op sleeptouw, welke hij hoogstwaarschijnlijk had opgesleept vanuit een Europese basis. De aankomst van dit vaartuig, welke uitgerust is voor de pelagische visserij deed vanzelfsprekend een grote ongerustheid ontstaan in de Zuid-Afrikaanse visserijmiddens. De andere Russische eenheden, die slechts middelmatige resultaten bekomen hadden, hadden zich rekenschap gegeven dat de pilchardbanken ter hoogte van Walvis Bay een belangrijke bron waren, welke zij volledig konden exploiteren ten westen van Zuid-Afrika.

Dit vaartuig scheen van een nieuw type te zijn, ongeveer naar het model van de haringvangers van de Noordzee. Naar het schijnt zouden de Russen slechts geringe resultaten geboek thebben hij hun eerste pogingen, maar men kon er zich aan verwachten dat zij niet zo vlug de moed zouden opgeven en dat de „Simferopol" spoedig zou gevolgd worden door andere eenheden, zelfs van hetzelfde type als de door de Zuid-Afrikanen gebruikte eenheden. Dit geschiedde inderdaad kort daarop. Thans hebben reeds veertien Russische eenheden de haven van Walvis Bay aangedaan, terwijl de „Simferopol" reeds tweemaal deze haven aandeed. Gedurende een periode van de maand september werd dit vaartuig, samen met een zusterschip gemeerd op ongeveer 500 meter buiten de thans in voege zijnde Zuid-Afrikaanse driemijlzone. Zodoende waren deze eenheden in staat de produktie welke aangevoerd werd door de fabriekschepen, en die in hoofdzaak uit bevroren produkten bestond aan boord te nemen, om achteraf aan te voeren te Walvis Bay.

Het is hoofdzakelijk om die reden dat het voormelde Zuid-Afrikaanse tijdschrift aandringt op een uitbreiding van de Zuid-Afrikaanse visserijzones tot twaalf mijl. In verband hiermede wordt aangehaald dat ook de Russen een twaalfmijlzone hebben, en dat zelfs enkele Japanse eenheden die zich binnen deze zone bevonden geramd en opgeleid werden. De Zuid-Afrikaanse regering heeft haar standpunt terzake nog niet kenbaar gemaakt, en men weet slechts dat dit vraagstuk thans door de Ministerraad ter overweging genomen wordt.

Ondertussen doen de Russen steeds grotere kennis op van de visserij binnen de Zuid-Afrikaanse wateren, en het zal steeds moeilijker worden hen uit deze wateren te verdrijven. — B.

DE DUITSE VISPRODUKTIE 1961

ZWAKKER DAN IN 1960

GEMIDDELDE PRIJZEN ONDERGINGEN EVENWEL EEN STIJGING

Thans werden de statistieken betreffende de Duitse visproduktie gedurende het afgelopen jaar weergegeven, en hieruit kan onmiddelijk afgeleid worden dat deze een onloochenbare terugslag ondergaan hebben. Anderzijds dient evenwel een verhoging van de gemiddelde prijzen genoteerd te worden.

Gedurende het jaar 1961 werden in de vier voornaamste havens 423.095 ton vis aangevoerd voor een vertegenwoordigende waarde van 223.534.000 DM tegenover een totale produktie van 491.452 ton in 1960 voor een waarde van 228.764.000 DM Naar hoeveelheid betekent dit een vermindering van 68.357 ton of 13,9 % en naar waarde een daling van 5.200.000 DM of 2,3 %.

Uit een doodgewone vergelijking van de voorgaande cijfers blijkt het duidelijk dat de gemiddelde prijzen in 1961 beduidend hoger lagen dan in 1960.

Bremershaven neemt logischerwijze de eerste plaats in op de aanvoerstatistieken met een eindcijfer van 197.244 ton voor een waarde van 105.000.000 DM. Hier dient evenwel een vermindering naar hoeveelheid genoteerd te worden van ruim 36.000 ton en een vermeerdering naar waarde van 7.100.000 DM in vergelijking met 1960.

Op de tweede plaats komt Cuxhaven met een jaaraanvoer van 151.243 ton voor een waarde van 74.400.000 DM. Ook hier werd een vermindering naar aanvoer waargenomen. Anderzijds dient hier evenwel opgemerkt te worden dat de opbrengsten gedurende 1961 gestegen zijn met 1.740.000 DM.

Op de derde plaats treffen we Hamburg aan met een jaarprodukvan Bremershaven dat de gewijzigde vlootstruktuur zich het sterkst deed gevoelen, door het feit dat in de waarde van de verkopen, belangrijke hoeveelheden bevrozen en gezouten vis niet begrepen zijn.

De vermindering welke de aanvoer in deze haven kende bepaalt zich dan ook ip 15.47 % tegenover 2.33 % voor de overeenstemmende opbrengsten (voor het geheel van de vier havens is dit cijfer slechts 2,3 %).

Bovendien hebben de visserseenheden uit Bremershaven gedurende 1961 in andere aanvoerhavens een hoeveelheid van 8494 ton aangevoerd voor een waarde van 4.600.000 DM. Als tegenprestatie voerden de vreemde vaartuigen in de vissershaven te Bremershaven slechts 4473 ton vis aan voor een opbrengst van 2.600.000 DM.

Tenslotte door een gebrekkige organisatie van de markt bleef een kwantum, ter hoogte van 9,2 % van de totale aanvoeren onverkocht te Bremershaven. Dit gemiddelde bedraagt slechts 6.3 %.

Gedurende het vorig jaar bedroeg de bijdrage van de Duitse diepzeevloot in de visaanvoeren te Bremershaven 81.1 % tegenover 85.5 % in 1960. Deze vermindering wordt in de Duitse visserijmiddens in de eerste plaats toegeschreven aan het feit dat de IJslandse wateren gesloten werden voor de Duitse trawlers en deze noodgedwongen andeer visgronden dienden op te zoeken.

In de onderstaande tabel geven wij de gemiddelde eenheidsprijs weer voor de voornaamste vissoorten welke te Bremershaven werden aangevoerd ,alsmede de vergelijking met 1960.

Vissoort	1961 per kilo in pfenning	1960 per kilo in pfenning
haring	41.72	41.44
kabeljauw	58.87	54.85
koolvis	67.50	61.15
rascasse	64.97	58.56
schelvis	88.33	80.16

tie van 37.852 ton voor een vertegenwoordigende waarde van 23.940.000 DM. Ook hier werd een verminderde aanvoer van 7000 ton genoteerd met een opbrengst die 850.000 DM lager lag dan gedurende het vorige jaar.

Tenslotte op de vierde plaats komt de vissershaven van Kiel met een eindcijfer van 36.756 ton voor een opbrengst van 20.100.000 DM. Hier onderging de aanvoer een daling ter grootte van 1564 ton terwijl de opbrengst daarentegen een verhoging kende van bijna 1.000.000 DM.

Van deze vier aanvoerhavens werden 34.247 ton vis geleverd aan de vismeel- en visoliefabrieken, tegenover 48.550 ton in 1960.

De verse visproduktie voor menselijk verbruik vertegenwoordigt een hoeveelheid van 309.842 ton voor een waarde van 188.306.000 DM Gedurende 1961 werden anderzijds 79.006 ton haring aangevoerd welke een opbrengst boekte van 31.973.000 DM.

Het is vooral in de vissershaven

Teneinde zich een overzichtelijk denkbeeld te kunnen geven van de Duitse visserij, dient eveneens rekening gehouden te worden met de produktie van bevroren vis en gezouten visprodukten.

Daar waar er in de vier havens samen in 1960 slechts 2968 ton bevrozen visprodukten voorgebracht werden, steeg dit cijfer voor 1961 tot 10.762 ton, met voor Bremershaven alleen reeds een kwantum van 7224 ton.

De produktie van gezouten vissoorten bedroeg in 1961 in het totool 6219 ton tegenover amper 1784 ton in het voorgaande jaar.

Als men rekening houdt met de bruto-tonnage van de visproduktie welke bestemd was voor de invriesbedrijvigheid en de zouterijen, wordt de daling van de Duitse visaanvoer terug gebracht op 35.000 T of 9.4 % in plaats van 68.357 ton of 13.9 %. Verder kan nog opgemerkt worden dat de uitbating van de volledige invrieskapaciteit van de hektrawlers van het klassieke type niet volledig werd uitgebaat. — B

NAAR NIEUWE REVOLUTIE IN DE SCHEEPSBOUW

aluminiumschepen en schepen met verlengstukken

Uit licht metaal werden tot op heden zeer weinig schepen gebouwd. Er bestaan over de gehele wereld inderdaad amper vier en deze vier varen alle onder een Duitse vlag, deze van een Hamburgse rederij. Op de Rijn en de beneden Elbe kan men ze sedert enkele tijd zilverachtig zien blinken.

Het spreekt vanzelf, en de eigenaars van de aluminiumschepen bevestigen dat, dat zulke schepen grote voordelen bieden. Eerst en vooral hebben de schepen sedert ze andernalf jaar geleden in dienst genomen werden, uitstekend aan de verwachtingen beantwoord. De voordelen moeten niet ver gezocht worden : eerst en vooral vallen de schilderkosten en de bewaringswerkzaamheden weg, een verontreiniging van de vracht is niet meer mogelijk, in geval van averij is de schade veel geringer als gevolg van de grote elasticiteit van het metaal, er is geen vonkvorming en er is een hogere snelheid mogelijk aangezien de wrijvingsweerstand niet mere zo groot is. Verder is er nog het voordeel van de korroside bestendigheid van het aluminium. Samengevat kunnen we brengen : de schepen kunnen sneldeze voordelen als volgt naar voor ler en gemakkelijker gereinigd, zij paren een gering gewicht aan een grote bevattingsvermogen en een derhoudskosten
lange levensduur aan geringe on-

Tussen de haven van Hamburg en de Noordzee is sedert iets meer dan een jaar de «Marleen I» in gebruik genomen als bunkerboot op de Elbe. Evenals het op de Rijn thuishorende zusterschip meet het 31 m in de lengte en 5,4 m in de breedte. De diepgang beloopt 2,2 m en het draagvermogen is 200 ton. De goede wendbaarheid en de reden ontwikkeld maken het mogelatief hoge snelheid die kan worlijk de klanten al varende te voor zien van brandstof. Er kan zelfs langszij gekomen worden van een in de andere richting varend schip.

Het tanken alsmede de kontrole hiervan gaat eenvoudiger in zijn werk en bijgevolg ook sneller. In tegenstelling met vroeger gebouwde schepen bevinden de installaties voor het tanken en de overzichtelijk aangebrachte meetklokken bevinden zich niet meer op de brug dien kunnen deze schepen ook van maar op het achterschip. Bovendrinkwater en motorolie worden voorzien terwijl er ook mogelijkheid bestaat afgewerkte olie over te nemen.

SCHIP MET VERLENGSTUKKEN

Op een Duitse werf aan de Weser in het noorden van de Bondsrepubliek ontstaat momenteel het meest interessante projekt in de reeks van aluminiumschepen. Het gaat hier om een tanker voor de binnenvaart, de «ATR 1» een geprefabriceerd vaartuig bestaande uit op zichzelf staande scheepseenheden met verwisselbare scheepseenheden en verbindingsstukken.

In de achtersteveneenheid bevinden zich de machinekamer en de goed ingerichte verblijven voor de bemanning. Aan dit deel kunnen één of twee andere eenheden worden gekoppeld maar het kan alleen ook dienst doen. De delen kunnen in nauwelijks vijf minuten uit elkaar gehaald worden en terug aangebouwd. Het aan- en afkoppelen geschiedt bovendien volautomatisch.

De Duitse bouwers zijn van oordeel dat deze moderne manier van scheepsbouwen nieuwe horizonten opent. Het groter laadvermogen dat ontstaat doordat het mogelijk is scheepsdelen naar believen bij te voegen, samengaand met een grotere snelheid en wendbaarheid heeft belangrijke ekonomische voordelen De uit verschillende delen bestaande tanker kan zich aan verschillende omstandigheden aanpassen beter dan gelijk welk ander konventioneel schip en eventueel in verschillende delen gesplitst door een nauwe bocht van de rivier varen.

Bovendien ligt de diepgang van de nieuwe tanker onder die van de gebruikelijke binnenvaarttankers Is men genoodzaakt onder lage bruggen door te varen dan kan men de stuurhut laten zakken en tevens het bovenste deel daarvan geheel weg nemen.

Deze tanker lijkt dus wel biezonder geschikt voor de binnenvaart temeer daar het schip is uitgerust met een moderne roerconstruktie voor het maneuvreren in nauwe havenbekkens. De «ART 1» kan voor vele doeleinden worden gebruikt aangezien de middenstukken met de daarbij horende scheepsuiteinden en verbindingsstukken kunnen verwisseld worden zodat het schip nu eens kan dienst doen als tanker, dan weer als vrachtschip, al naar gelang de behoefte van de klant. Bovendien zal het schip in staat zijn om bijvoorbeeld kolen, olie en chemische produkten terzelfdertijd te vervoeren. Ook kunnen de verschillende delen op verschillende plaatsen maar terzelfdertijd geladen worden, en gelost.

Een prototype van dit nieuwe «stukkenvaartuig» is reeds gedurende een half jaar in de vaart. Het werd vervaardigd uit aluminium en voldoet volledig aan de gestelde eisen. Tegen de zomer van volgend jaar hoopt men een andere eenheid klaar te krijgen. Deskundigen uit de Verenigde Staten hebben thans het plan opgevat het schip in licentie te bouwen.

DE NOORSE VISSERIJ

Noorse regering onderhandelt thans met 7 Europese landen

Het uitbreiden van de Noorse visserijzones, welke sedert 1 september 1961 op twaalf mijl gebracht werden, maken nog steeds het onderwerp uit van drukke besprekingen. Zo voert de Noorse regering thans nog terzake onderhandelingen met zeven Europese mogendheden, teneinde tot een vergelijk te komen. Het Noorse tijdschrift «Norges Handels og Sjofartstidende» herinnert er in verband hiermede aan dat de grote meerderheid van de Noorse visserijbevolking de mening toegedaan is dat, van zodra Noorwegen zou toetreden tot de Gemeenschappelijke Markt, de vissersvloten van de ledenstaten ogenblikkelijk koers zouden zetten naar de Noorse wateren om aldaar de visserij te bedrijven.

Maar, zo replikeert het Noorse tijdschrift, hiervan is niets waar. Thans schijnt alles erop te wijzen dat deze vloten niet langer belangstelling vertonen voor de Noorse visbanken.

De geringe belangstelling welke de buitenlandse visserijvloten aan de dag leggen voor de voormelde Noorse visserijgronden is inderdaad duidelijk naar voor gekomen tijdens de onderhandelingen welke gevoerd werden met zeven verschillende Europese landen nopens de Noorse visserijlimieten. De Noorse regering, aldus het dagblad was verrast door de lakse houding welke de overige mogendheden aan de dag leegden tijdens de diskussies terzake. De Noren waren echter dubbel verrast toen zij vaststelden dat weinig van de zeven landen een afvaardiging naar Oslo gestuurd hadden, teneinde te onderhandelen over een onderwerp waarvan de Noorse regering nochtans dacht dat ze van hoofdzakelijk belang was. Achteraf tijdens de duur van de onderhandelingen werd door de deelnemende landen weinig belangstelling betoond voor de visserij binnen de Noorse visserijzones.

Het is thans twee jaar geleden, aldus het Noorse tijdschrift, dat de Noorse Minister van Buitenlandse zaken, de heer Halvard Lange de overige Europese visserijstaten heeft uitgenodigd teneinde het vraagstuk van de Noorse visserijzones te bespreken. De tot op heden bereikte resultaten waren echter ontgoochelend, vermits slechts één akkoord kon bereikt worden, en wel met Groot-Brittannië.

ONDERHANDELINGEN MET FRANKRIJK

Het was in het begin van vorige maand dat de onderhandelingen met Frankrijk moesten aangevat worden betreffende de nieuwe Noorse visserijzones.

Opdat aan Frankrijk dezelfde rechten zou toegekend worden als aan Groot-Brittannië, d.w.z. de toelating tot het bedrijven van de visserij binnen de Noorse limieten gedurende een periode van 10 jaar, moest Frankrijk faciliteiten verlenen op het gebied van de tolrechten met het oog op de invoer van Noorse visserijprodukten. In Noorwegen is men volledig onwetend nopens het door de Franse regering ingenomen standpunt. Het kan zelfs nog niet met zekerheid gezegd worden indien Frankrijk zal overgaan tot onderhandelingen op basis van de voorgaande voorstellen.

Het vraagstuk heeft tenandere 'n kompleks karakter aangenomen door het feit dat het niet uitgesloten is dat Noorwegen besluit tot een toetreding tot de Gemeenschappelijke Markt. Het is inderdaad een feit dat, moest Noorwegen besluiten tot een toetreding, zij groter voordelen zou kunnen bereiken van een bilateraal akkoord op basis van wederzijdse konsessies. Het is bijgevolg niet zonder enige ongerustheid dat de Noren deze onderhandelingen tegemoet zien.

ONDERHANDELINGEN MET POLEN

Na lange en menigvuldige onderhandelingen met Polen die speciaal de reis naar Oslo had ondernomen, werd uitgemaakt dat Polen geen aanspraak kon maken op een zogenaamd «historisch recht» om te vissen binnen de Noorse wateren.

De Poolse afvaardiging is dan ook naar Varsovie terug getrokken zonder enig positief resultaat te hebben bereikt.

ONDERHANDELINGEN MET DUITSLAND

Ongeveer één jaar geleden werden de onderhandelingen aangevat met de Duitse Federale Republiek. Gedurende ettelijke maanden heeft Noorwegen gewacht op een antwoord vanwege hun Duitse kollegas op hen gestelde vragen. Tot op heden echter bleef de Duitse regering zwijgen als vermoord. Door Noorwegen werd aan de Duitse Federale Republiek gevraagd dat de douanerechten met betrekking tot de diepbevroren visprodukten niet zouden verhoogd worden als het gemeenschappelijk doeanetarief van kracht zal worden. De regering te Bonn heeft dit probleem ter inzage gegeven aan de commissie van de Gemeenschappelijke Markt en wacht nu op een stellingsname van deze laatste ten overstaan van deze vraag.

ONDERHANDELINGEN MET RUSLAND

Het is tijdens de herfst van 1961 dat de onderhandelingen, betreffende de visserijbedrijvigheid van de Russische vissersvloot, binnen de Noorse visserijlimieten aangevat werden. De Noren eisen dat hun vissersvaartuigen mogen vissen in de indertijd Finlandse wateren. 't Is inderdaad een feit dat, tot het uitbreken van de wereldoorlog II, de Noorse vissersvaartuigen de visserij gingen bedrijven in deze wateren. Zij achten het dan ook normaal dat zo de Russen willen vissen binnen de Noorse limieten, zij ook aan de Noren de toelating moeten verlenen om opnieuw te gaan vissen in deze wateren welke zij traditioneel en sedert mensens geheugenis doorkruisten. Het schijnt nochtans dat de Russen niet te vinden zijn voor dergelijke transakties en dat de onderhandelingen welke thans opnieuw aangevat werden weinig kans op welslagen inhouden.

ONDERHANDELINGEN MET ZWEDEN EN DENEMARKEN

Voorlopige akkoorden werden bereikt tussen de regeringen van Noorwegen en die van Zweden en Denemarken. Hierdoor werden de vroeger bestaande overeenkomsten welke bereikt werden tussen deze drie landen behouden. — B

PAKKETBOTEN

OOSTENDE-DOVER

UURTABEL

voor de week van 4-3 tot 10-3-62

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :
- alle dagen te 10 uur (1) en te 15 u (1)

Afvaarten uit Dover :
- alle dagen te 11.10 u (2) en te 16.10 uur (3)

(1) vervoert auto's op 5, 7, 8 en 10-3-62
(2) vervoert auto's op 4, 6, 8 en 9-3-62
(3) vervoert ook auto's

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende :

- op 4-3, 6-3 en 9-3-62 te 12 uur

Afvaarten uit Dover :

- op 5-3, 7-3 en 10-3-62 te 12 uur.

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

DE PRODUKTIE IN 1961 TE HULL

In de loop van het afgelopen jaar werden door de Britse trawlers in de haven van Hull een totale aanvoer van 222.202 ton verwezenlijkt. In vergelijking met het jaar 1960 betekende dat een vermindering naar hoeveelheid van ruim 1000 T In dit jaar bedroeg de totale aanvoer inderdaad 223.345 ton.

Dit bewijst andermaal de stelling dat omzeggens alle grote industriële havens aangetast zijn door de vermindering der visaanvoeren — B

JAPANSE PLANNEN VOOR CONSERVENFABRIEK TE CURACAO

Een grote Japanse visserijmaatschappij heeft een bijhuis opgericht te Curacao voor de produktie van visconserven. De voormelde maatschappij heeft een monopolium verkregen voor 10 jaar voor wat de verwerking van de vis betreft. Dit wijst andermaal op de reusachtige uitbreiding welke de Japanse visserijbedrijvigheid neemt. Wij vragen ons werkelijk af waar dit zal eindigen. — B

DE PRODUKTIE VAN BEVROREN VISREPEN

Met een voorbrengst van 44.000 T bevroren visrepen (netto-gewicht) in 1960 klasseert Groot-Brittannië zich op de derde plaats op de wereldstatistieken, na Kanada met 64.000 ton en IJsland met een produktie van 58.000 ton, maar voor de U.S.A.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat deze produktie nog voortdurend ontwikkelt en alles laat voorzien dat de thans bereikte cijfers binnen luttele jaren andermaal zullen gestegen zijn. — B

SEINE-TONIJNVANGERS VOOR GHANA

Ghana, ex-Goudkust, is sedert geruime tijd bezig met de ontwikkeling van haar nationale visserijindustrie. Diensvolgens werd door voormeld land een bestelling gedaan van vissersvaartuigen bij verschillende buitenlandse scheepsbouwers, waaronder Groot-Brittannië Vorig jaar werden bij de scheepsbouwwerf «Seawork Ltd.» uit Londen een bestelling gedaan van vier seine-tonijnvangers en twee hektrawlers. De eerste der tonijnvangers nl. de «Amanzule» met een lengte van over alles van 38,9 m welke gebouwd werd op de scheepsbouwwerf Mitchison kwam in de helft van vorige maand in de thuishaven Takoradi aan. Dit vaartuig heeft een bruto-tonnage van 335 t en wordt voortgestuwd door een hoofdmotor van 864 PK. Dit vaartuig is tevens de eerste seinetonijnvanger welke op een Europese scheepswerf gebouwd werd. Deze eenheid zal weldra gevolgd worden door 'n tweede eenheid nl. de «Asuokaw» met dezelfde afmetingen, alsook de «Kpishie». Deze vaartuigen hebben een kapaciteit van 250 ton vis. — B

SAMENSMELTING VAN DRIE GROTE BRITSE MAATSCHAPPIJEN TOT EEN REDERIJ

Uitbating van 115 diepzeetreilers mogelijk gemaakt

De samensmelting van „Associated Fisheries", de „Heller Bros" en de „Kingston Trawling Company" betekent dat een belangrijke ekonomische eenheid tot stand is gekomen, welke voldoende in staat is om de voortdurende konkurrentie op de moderne Britse markt te onderhouden en tevens een hartig woordje zal kunnen meepraten op de nieuwe markten van het vasteland welke voor de eerste maal zullen open gesteld worden zo Groot-Brittannië besluit tot een toetreding tot de Gemeenschappelijke Markt.

EEN VIERDE VAN DE BRITSE PRODUKTIE

Deze kommentaar welke dhr Hugh Fraser, voorzitter van de Associated Fisheries formuleerde na melding gemaakt te hebben van de samensmelting van de drie betrokken maatschappijen, kan een grote ongerustheid verwekken in de Europese visserijmiddens en dan vooral te Frankrijk.

Inderdaad, de zopas gestichte rederij zal zo maar eventjes 115 diepzeetreilers uitbaten en wordt meteen de grootste private rederij ter wereld. De bezittingen van deze gloednieuwe instelling worden geraamd op £ 20.000.000 (twee miljard 800 miljoen blg. fr)). Als men zich daarbij baseert op de statistieken van 1960, kan men hieruit afleiden dat de „Associated Fisehries" een produktie voortbracht van 180.000 ton diepzeevis voor een tegenwaarde van 1 miljard 590 miljoen Belg. fr. De bruto winsten welke door deze drie maatschappijen verwezenlijkt werden, worden geraamd op 175 miljoen Belg. fr. Er wordt verondersteld dat de produktie van deze nieuwe diepzeerederij driemaal zo groot zal zijn als de voortbrengst van haar grootste konkurrent. Haar voortbrengst zal 45 % bedragen van de diepzeeproduktie, en ruim 25 % van de totale Britse aanvoer. Het lezen van dergelijke cijfers kan bezwaarlijk het optimisme van de buitenlandse visserijstaten in de hand werken, temeer daar een tendenz tot samensmelting zich steeds meer en meer doet gevoelen. Het Britse tijdschrift „Financial Times" beweert zelfs dat de uitbating van een 115 eenheden sterke diepzeevloot, een rekord van korte duur zal zijn. In verband hiermede kan aangestipt worden, dat de groep „Ross" begin vorig jaar pogingen aangewend heeft om de „Associated Fisheries" te bewegen aan te sluiten bij hun maatschappij. De besprekingen dienaangaande werden evenwel gekelderd, en, hierbij dient vermeld te worden dat deze groep 26% van de aandelen van de „Kingston Trawler Company" bezit. Thans stelt zich de vraag of al het voorgaande geen anleiding kan betekenen tot een nieuwe samensmelting van de twee grootste Britse rederijen (de groep „Ross" baat 70 eenheden uit waarvan twee en dertig diepzeetrawlers).

NOODZAKELIJKHEID VAN SAMENSMELTING IN GROTE GROEPEN

Dhr Hugh Fraser heeft geen geheim gemaakt van de redenen welke de samensmelting van zijn instelling en de twee andere in de hand hebben gewerkt.

„Het is in de na-oorlogse jaren gebleken dat de goede belangen van de rederij-industrie gelegen waren in een koncentratie van de grootste instellingen", aldus dhr Fraser.

Deze opinie verschilt in weinig van het besluit van het „Fleck Report" wanneer deze laatste beweert dat de „vooruitzichten van de visserij-industrie geleid dienen te worden in de richting van een grotere rationalisering". Als de individuële inspanningen thans meer dan ooit noodzakelijk zijn, dan is het slechts met enorme financiële mogelijkheden dat dergelijke belangrijke taken kunnen volbracht worden. Deze drie rederijen zullen uitsluitend diepzeetreilers uitbaten welke meteen de sektor is die het meest aangetast werd door de huidige krisis. De konstruktiekosten van nieuwe eenheden liggen bijzonder hoog :

— £ 400.000,— voor een trawler met diesel-elektrische aandrijving (56.000 miljoen Belg. fr).
— £ 500.000.— voor een vriestrawler (70 miljoen Belg. fr)
— ongeveer één miljoen £ voor een fabriekschip (140 miljoen Belg. fr).

Dhr Hugh Fraser is ten andere van oordeel dat de nieuwe rederij behoefte zal hebben aan vriestrawlers en fabriekschepen teneinde de konkurrentie op de binnenlandse en Europese markten te onderhouden.

STEEDS GROTER EENHEDEN OM VERDERAF GELEGEN VISGRONDEN TE BEVISSEN

De Britse aanvoeren hebben gedurende de laatste jaren een voortdurende daling gekend, en de 802.000 ton welke in 19960 gevangen werden liggen voor 25 % lager dan in 1938.

Anderzijds heeft het percentage van de diepzeevisserijproduktie een daling van 6 % ondergaan tijdens de periode 1956-1960, vermits deze thans nog 45 % bereikt van de totale aanvoer, of 363.000 ton.

Deze uitgesproken terugslag van de aanvoeren dient in de eerste plaats toegeschreven aan de uitermate intensieve visserij welke bedreven wordt op de traditionele visserijgronden door de enorme Russische vissersvloot. Hierbij dient nog rekening gehouden te worden met de uitbreiding van de IJslandse en Noorse territoriale wateren, welke eveneens een nefaste invloed hadden op de aanvoeren. De Britse vissers zagen zich noodgedwongen verplicht verderaf gelegen visserijgronden te gaan opzoeken om de kabeljauw te vangen die het grootste deel uitmaakt van de diepzeeproduktie.

Een zeereis van een diepzeetreiler duurt 21 dagen, waarvan de heen- en terugreis naar IJsland of Groenland reeds een 10-tal dagen in beslag nemen. Ook de bemanningen zijn groter op een dergelijke diepzeetreiler, zodat ruim 30 % van de bruto-opbrengst reeds naar bemanning gaat. Al deze overwegingen wijzen op de talrijke en moeilijke vraagstukken welke zich thans aan de diepzeerederijen stellen.

Een eerste remedie die zich onvoorwaardelijk opdringt is de verhoging van de eigenlijke visserijduur, dus de periode waarop de visserij kan bedreven worden. Om dit doel te bereiken kunnen de treilers uitgerust worden met invriesinstallaties, die moeten toelaten de vangst geheel of gedeeltelijk in te vriezen. Men kan de traditionele eenheden ook vervangen door fabriekschepen die de vangsten volledig verwerken(het fileteren en invriezen) en die slechts de terugkeer aanvangen als de ruimen proppensvol steken, hetgeen soms enkele maanden in beslag neemt.

Een andere oplossing is gelegen in het laten bevoorraden van de fabriekschepen door andere visvaartuigen, hetgeen een merkbaar aantal heen- en terugreizen naar de aanvoerhaven uitsluit.

Tenslotte een ander middel om het rendement op te voeren is dit „Lord Line" — die tenandere een bijhuis is van de „Associated Fisheries" — met de „Lord Nelson". Dit vaartuig vriest twee derden van de gemaakte vangsten in terwijl het overige gedeelte in verse staat, in ijs bewaard, in de aanvoerhaven op de afslag gebracht wordt. Zoals wij echter reeds bij vorige gelegenheden aangehaald hebben kost de konstruktie van dergelijke eenheden enorme bedragen en kleine rederijen kunnen zich dergelijke financiële inspanningen niet veroorloven.

RATIONALISATIE DIENT ZICH NIET UITSLUITEND TOT DE REDERIJEN TE BEPERKEN

De rationalisatie dient zich niet uitsluitend tot de sektor van de produktie te beperken, maar dient eveneens haar invloed uit te werken op de verwerking en de distributie. De „Associated Fisheries" beschikt over 150 koelkamions voor het transport van de verse vis tot de verschillende bijhuizen, en ondermeer tot deze die zich beperken tot de verkoop van bevrozen produkten. Als voorbeeld hiervan kan aangehaald worden de societeit „Eskimo Foods", die de tweede plaats inneemt op de lijst van de verkopen van bevrozen voedingswaren, met 10 % van de totaliteit in Groot-Brittannië. (De groep Bird's Eye staat bovenaan met 70 %). Opdat dergelijke verkopen echter kunnen gerealiseerd worden dient men te kunnen beschikken over talrijke invriesinstallaties, afkoelkamions, opslagplaatsen, handelszaken welke uitgerust zijn met koeltoonbanken en frigo's, enz... Het aanschaffen van al dit materieel gaat vanzelfsprekend gepaard met grote financiele uitgaven, die helaas niet binnen de mogelijkheden van kleinere societeiten liggen.

x x x

Het is aldus dat de grote ledenstaten van de Gemeenschappelijke Markt zich voorbereiden op de komende strijd. In de Duitse Federale Republiek rusten de grote maatschappijen zoals de „Nordsee" en de „Hochseefischerei" zich uit met fabriekschepen en hektrawlers. In Groot-Brittannië, zoals blijkt uit de voorgaande regels, wordt een algemene koncentratie doorgevoerd welke leidt tot samensmelting van bedrijven tot één reusachtig geheel, welke klaar staan om voet te zetten op de markten van het vasteland. Ook Nederland en Noorwegen maken zich klaar voor de toekomst en het kan nu reeds gezegd worden, dat het een harde en meedogenloze toekomststrijd zal zijn, waarin enkel plaats zal zijn voor gezonde en ekonomisch bloeiende instellingen.

DOLFIJNEN

Is de naam van een soortenrijke groep walvisachtige zoogdieren uit de onderorde van de tandwalvissen. Zij hebben een torpedovormig lichaam, in lengte uiteenlopend van 1,5 tot 10 meter. In de beide kaken staan gewoonlijk kegelvormige tanden. Zij kunnen zeer snel zwemmen en leven in scholen in bijna alle zeeën. Hun vlees is nauwelijks geschikt voor comsumptie ; hun traanproduktie is behoorlijk. Zij werpen, na een draagtijd van 10 tot 12 maanden, elke twee jaar één jong. Zij schijnen een leeftijd van ongeveer 35 jaren te kunnen bereiken.

Met de naam dolfijnen worden soorten van vijf verschillende familles aangeduid, nl. van de echte dolfijnen, de spitsneusdolfijnen en de zoetwaterdolfijnen, de bruinvissen en de witte dolfijnen.

De echte dolfijnen onderscheiden zich door een duidelijke rugvin en min of meer sikkelvormige borstvinnen. De halswervels zijn ten dele met elkaar vergroeid. Zij hebben een snavelvormige snuit en kegelvormige tanden in beide kaken. Voor het merendeel leven zij in de tropen, ook al hebben enkele soorten een algemene verspreiding. De bekendste soort is de gewone dolfijn.

De dolfijn wordt ongeveer 2,5 m lang en een sikkelvormige rugvin van ongeveer 30 cm. Karakteristiek is de snuit, die door een groeve van het iets gewelfde voorhoofd is gescheiden. De rugzijde is donker, de buikzijde helder wit. In het water is het dier zeer beweeglijk. In de werptijd, de zomer, wordt hij in de Noordzee niet aangetroffen.

Talrijker wordt aan de kust gevonden de tuimelaar, die tot 3,5 m lang wordt. Na de bruinvis is dit de algemeenste tandwalvis op onze kusten. Hij hoort thuis in de gematigde zone van de Atlantische Oceaan op het noordelijk halfrond. De kleur is op de rugzijde blauwzwart, aan de onderzijde wit.

De griend verschijnt elk jaar in grote kudden, zelfs tot 2.000 stuks, uit de Atlantische Oceaan in de Noordzee ; hij wordt ook in de Indische Zee aangetroffen. De griend kan tot bijna 9 m lang worden. De kleine kop is op het voorhoofd half bolvormig uitgegroeid, de bek staat scheef. Op deze soort wordt vanwege het spek en vlees ijverig jacht gemaakt.

Een tweede grote soort is de zwaardwalvis of orka, die in wereldzeeën leeft en een enkele maal op onze kusten strandt. Hij jaagt in grote groepen op warmbloedige dieren, die in hun geheel worden verslonden en valt soms zelfs grote baardwalvissen aan.

De bruinvissen onderscheiden zich door een korte kop zonder snavel, ongelijke spatelvormige tanden en hoornwratten voor op de rugvin. De gewone bruinvis, die in alle noordelijke zeeën leeht, vertoont zich vooral in de Noordzee, in scholen van 50 tot 100 eksemplaren. Bruinvissen worden tot 1,8 m lang ; de rugvin is maksimaal 10 cm hoog. De rugzijde is blauwzwart, de flanken zijn gemarmerd, de buikzijde is wit.

Van de spitsneusdolfijnen, noemen we slechts de butskop. De kop van dit dier is niet zwaar, maar wel sterk gewelfd en met een duidelijk snuit. Er is een kleine rugvin aanwezig. In de onderden, die ten dele niet eens doorbreken. In de keelhhuid ligt een V-vormige groeve.

wisselende minimumprijzen voor konservenindustrie

Een systeem van wisselende minimumprijzen wordt door de kommissie minimumprijzen in verband met de viskonservenindustrie als beste middel aan de hand gedaan om de viskonservenindustrie te helpen.

Men heeft andere methoden bestudeerd, maar er teveel schaduwzijden aan ontdekt. De aanbeveling van de kommissie is met meerderheid van stemmen tot stand gekomen. De kommissie heeft verschillende in het buitenland toegepaste systemen op hun mogelijkheden in verband met de viskonservenindustrie onderzocht, waarna zij tot het bovengenoemde advies is gekomen.

Allereerst heeft de kommissie overwogen of een systeem van een tweede afslag, waarbij de viskonservenindustrie tesamen — en in konkurrentie — met de vismeelindustrie zou kunnen bieden op de haring, die de minimumprijs niet behaalt, tot oplossing van het vraagstuk zou kunnen leider Daarbij is het haar gebleken dat de nadelen welke aan een dergelijke regeling kleven van zodanige aard zijn dat ter voorkoming daarvan speciale maatregelen nodig zouden zijn. Zo zou voorkomen moeten worden dat de viskonservenindustrie niet langer in voldoende mate als normale koper in de markt zou optreden waardoor een onnodige druk op de prijzen voor verse haring en makreel zou worden uitgeoefend. Tevens zou moeten worden voorkomen dat vis, die beneden de minimumprijs is gekocht, weer in de normale handel zou komen. In verband met de aan dit systeem klevende moeilijkheden kon daarvoor in de kommissie geen meerderheid worden verkregen.

Engels systeem

Vervolgens heeft de kommissie onderzocht of in het Engelse systeem van verschillende minimumprijzen voor verschillende groepen van kopers, namelijk voor rokers, inleggers, exporteurs, binnenlandse handelaren, viskonservenfabrikanten, vismeelfabrikanten en dergelijke, mogelijkheden aanwezig waren. Zij acht echter het feit, dat de marktverhoudingen in Nederland geheel anders liggen dan in Engeland (onder andere dat de markt in Nederland een exportmarkt is in plaats van een binnenlandse markt zoals in Engeland) en het feit, dat in tijden, waarin de aanvoer bij de vraag zou achterblijven tot verdeling zou moeten worden overgegaan, met alle bezwaren daaraan verbonden, zodanige belemmeringen tot invoering van een dergelijk systeem, dat zij ook deze mogelijkheid heeft verworpen.

Fonds

Eveneens heeft de kommissie overwogen of in het instellen van een fonds mogelijk een remedie tegen de moeilijkheden van de viskonservenindustrie zou kunnen schuilen. Hierbij heeft zij in haar beschouwingen betrokken zowel de mogelijkheid van het verstrekken van een vaste vergoeding per gekochte kist alsmede een uitbetaling bij inkoop door de viskonservenindustrie boven een gemiddelde prijs. Hoewel er aan uitkering uit een fonds bepaalde aantrekkelijke aspekten zijn, acht de kommissie het een bezwaar dat in een dergelijk fonds uitsluitend door de reders (dat wil zeggen alle aanvoerders van verse haring en makreel) zou moeten worden bijgedragen. Aangezien naar de mening van de handel en de beide verwerkers de minimumprijs slechts bedoeld is als een bodem in de markt ten behoeve van de aanvoerders, zijn zij niet bereid bijdragen te storten in een fonds dat, in verband met het bestaan van deze minimumprijs, nodig zou zijn ten behoeve van de viskonservenindustrie. Bovendien is het naar het inzicht van de kommissie bezwaarlijk, dat de viskonservenindustrie door een bijdrage van de reders in staat zou worden gesteld haar konkurrentiekracht tegenover de handel te vergroten.

Wisselende minima

Over bleven nog twee mogelijkheden en wel hetzij een systeem van wisselende minimumprijzen, hetzij voorziening van de konservenindustrie met grondstof tegen een kontraktprijs. Het toepassen van beide systemen tegelijkertijd wordt eveneens mogelijk geacht.

De kommissie heeft eenstemmigheid kunnen bereiken op het punt van wisselende minimumprijzen, waarbij de minimumprijs voor verse haring en voor makreel wordt aangepast aan de marktsituatie. Gebleken is dat de konservenindustrie in bepaalde perioden in hoofdzaak verse makreel en in andere perioden in hoofdzaak verse haring verwerkt. Nu is de opnamekapaciteit uiteraard niet onbeperkt, doch in bepaalde delen van het jaar kan niet gezegd worden dat de viskonservenindustrie het opnamevermogen volledig benut. De mogelijkheid bestaat derhalve dat door op bepaalde momenten de minimumprijs voor verse haring of makreel teverlagen, aan de viskonservenindustrie een extra stimulans kan worden gegeven, om een bestaande leekloop op te vullen, dan wel om een extra hoeveelheid boven de opnamekapaciteit te kopen, op te slaan en te gebruiken, om op andere momenten de verwerkingskapaciteiten volledig te kunnen benutten. Daartegenover staan dan perioden, waarin de aanvoer van voldoende omvang is en de kwaliteit van de vis zodanig, dat zonder schade voor de industrie de minimumprijzen voor deze vissoorten boven het huidige niveau zouden kunnen worden verhoogd. wanneer deze verhogingen of verlagingen zouden kunnen plaatsvinden is van tevoren niet te zeggen. Beslissingen zullen op vrij korte termijn moeten worden genomen. Zij kunnen ook van invloed zijn op de mogelijkheden van andere takken van het visserijbedrijf zodat de kommissie voelt voor een prijzenkommissie. Daarin zouden bijvoorbeeld zitting kunnen hebben de voorzitter van het produktschap, twee vertegenwoordigers van de aanvoerders, één vertegenwoordiger van de handel, één vertegenwoordiger van de viskonservenindustrie en twee werknemers vertegenwoordigers.

Er vindt op deze wijze geen bevoordeling van de viskonservenindustrie plaats en bijzondere kontrolemaatregelen zijn niet nodig.

Grenzen

De meerderheid der kommissie is van mening dat de minimumprijs voor verse haring zich zou kunnen bewegen tussen f.8 en f.12 per kist van 50 kilo en voor makreel tussen f.7 en f.10 per kist van 50 kilo. Twee vertegenwoordigers van rederszijde zijn evenwel van mening dat de grenzen zouden moeten liggen op f.10 en f.12.50 voor haring en op f.8 en f.10 voor makreel.

Aangezien een snelle aanpassing van de minimumprijzen aan de marktsituatie van wezenlijke betekenis is voor het slagen van het systeem van wisselende minimumprijzen en hieromtrent in de praktijk nog geen ervaring is verkregen, stelt de kommissie voor eerst een proef te nemen en in verband daarmede de looptijd van de verordening, waarin dit systeem wordt neergelegd, tot een jaar te beperken.

NIEUWE MINIMUMPRIJZEN VOOR VIS

Het bestuur van het produktheeft de behandeling van de kwestie van de vaststelling van de nieuwe minimumprijzen na een langdurige en geëmotioneerde diskussie uitgesteld tot over twee maanden. Het betreffende voorstel van de kommissie minimumprijzen uit het produktschap bleek in de vergadering geen genade te vinden. De bedenkingen kwamen vooral van de zijde van de aanvoersektor, zowel van de werkgevers-, als van de werknemerskant.

Bepaald is nu, dat de aanvoersektor binnen twee maanden over de kwestie een rapport zal samenstellen, die dan samen met de nota van de kommissie in het bestuur in behandeling zal komen. Mocht de aanvoersektor niet met het rapport over debrug komen, dan zal de nota van de kommissie minimumprijzen uitsluitend aan de orde worden gesteld.

PRIJZEN VOOR BEST VERZORGDE VIS

Het produktschap voor vis en visprodukten heeft overeenkomstig de traditie, prijzen toegekend aan schippers van vaartuigen, die debest verzorgde zeevis en/of haring hebben aangevoerd.

De produktschapsprijzen voor verse zeevis en verse haring vielen voor het jaar 1961 ten deel aan schipper A. Dubbelaar van de IJM.59 van de reder n.v. Zeevisserij Maatschappij « De Hoop » te IJmuiden, voor de best verzorgde zeevis en verse haring, welke met een vaartuig met een motorvermogen van 120 tot 250 pk te IJmuiden is aangevoerd.

Schipper W. Schuitemaker van de IJM.73 van dezelfde rederij aangevoerd met vaartuig, motorvermogen 250 tot 500 PK.

Schipper N. Korbee van de IJM. 9 Haarlem van de reder visserijonderneming v/h J.C. Pronk n.v. te IJmuiden voor de best verzorgde verse zeevis en verse haring, welke met een vaartuig met een motorvermogen van 500 pk of hoger te IJmuiden werd aangevoerd.

De produktschapsprijs voor gezouten haring viel voor 1961 te Vlaardingen ten deel aan schipper A. Bot van de logger VL.132 van de reder G. Kornaat's handelmij n.v. te Vlaardingen voor de best verzorgde gezouten haring, die te Vlaardingen is aangevoerd.

Schipper C. Rog van dezelfde maatschappij van de trawler VL. 153 zal een ekstra produktschapswimpel worden uitgereikt voor de best verzorgde gezouten haring, die met een trawler te Vlaardingen werd aangevoerd.

De produktschapsprijs voor gezouten haring viel voor 1961 in Scheveningen ten deel aan schipper S. Harteveld van de trawler SCH.64 van de der n.v. Vishandel, rederij en ijsfabriek v/h Frank Vrolijk te Scheveningen voor de best verzorgde gezouten haring, die te Scheveningen werd aangevoerd.

Aan schipper N. den Heyer van de logger SCH.121 van de reder R.v.d. Zwan en zonen n.v. te Scheveningen zal een produktschapswimpel worden uitgereikt voor de best verzorgde gezouten haring, die met een logger te Scheveningen is aangevoerd.

De produktschapsprijs voor gezouten haring viel voor 1961 te Katwijk aan Zee ten deel aan de schipper C. Krijgsman van de logger KW.70 van de reder J. Schoonenberg te Katwijk aan Zee, voor de best verzorgde gezouten haring, die te Katwijk a. Zee/IJmuiden is aangevoerd, terwijl aan de schipper C. Dubbelaar van de trawler KW121 van de reder n.v. Ouwehand's rederij en visverwerking n.v. te Katwijk aan Zee een produktschapswimpel zal worden uitgereikt voor de best verzorgde gezouten haring, die met een trawler in Katwijk a. Zee/IJmuiden worden aangevoerd.

Voorts viel een produktschapsprijs voor gezouten haring voor 1961 te IJmuiden/Katwijk aan Zee ten deel aan schipper J. Harteveld van de trawler SCH.153 van de reder Cornelis Vrolijk's Visserijmaatschappij n.v. te IJmuiden, voor de best verzorgde gezouten haring, die met een niet-Katwijkse vaartuig te IJmuiden/Katwijk aan Zee is aangevoerd.

AANVOER EN OPBRENGST OP DE RIJKSVISAFSLAG TE IJMUIDEN

VISSOORT	JANUARI 1962 Aanvoer in kg	JANUARI 1962 Opbrengst f	JANUARI 1961 Aanvoer in kg	JANUARI 1961 Opbrengst f
Verse haring	1.858.074	644.111	1.544.196	493.208
Toters	10.800	1.275	—	—
Gez. haring	31.050	10.810	180	46
Makreel	117.238	57.626	450.738	137.188
Sprot	222.600	43.985	192.160	119.054
Schelvis	140.790	120.428	267.780	195.890
Kabeljauw	304.263	326.393	345.580	323.709
Koolvis	127.414	105.180	434.392	290.284
Wijting	893.557	298.166	367.454	157.276
Leng	17.368	13.631	25.057	14.667
Heek	626	567	3.745	2.516
Poon	6.992	3.101	7.319	3.591
Wolf	60	71	15	10
Hammen	2.104	5.545	4.039	9.385
Haai	7.816	8.060	12.268	10.182
Schol	991.734	678.994	1.146.440	733.753
Bot	19.758	7.012	30.111	4.430
Schar	21.096	16.977	52.476	27.032
Tong	875.221	2.875.849	469.555	1.694.468
Tarbot	79.081	183.394	59.003	129.503
Griet	8.148	12.843	6.009	7.971
Tongschar	387	477	68	134
Schartong	4.764	3.695	4.188	3.224
Heilbot	1.029	3.384	2.312	7.657
Rog	6.494	4.531	4.072	2.917
Vleet	5.589	6.587	3.707	4.001
Garnalen	10.790	30.716	5.632	17.369
Kreeft	291	303	30	38
Inktvis	2.766	1.664	10.614	843
Diversen	18.830	13.165	32.169	17.376
Consignaties	104.115	41.901	322.450	133.537
	5.890.845	**5.610.441**	**5.803.759**	**4.541.259**

NOG DE IJSLANDVISSERIJ

De IJslandvisserij staat de laatste weken in de Nederlandse visserijwereld in het middelpunt van de belangstelling. Twee grote trawlers, de HD.74 Michiel en de IJM.99 Egmont hebben, de schrale vangsten op de Noordzee moe, de steven naar de IJmuidense wateren gewend om te trachten daar een beter stuk brood te verdienen. De Egmont heeft drie weken in deze contreien geopereerd. Het weer was niet al te best, zidat er maar een paar dagen gevist kon worden. In die periode werd echter behoorlijk gevangen. De Egmont had toen woensdag aan de terugreis werd begonnen, ruim 1600 kisten aan boord. Gespecifieerd bevonden zich 730 kisten roodbaars, 140 kisten schelvis, 150 gul en kabeljauw, 260 koolvis, 70 schar en 110 kisten blauwe leng in de ruimen. De roodbaars in IJmuiden, niet zo'n gewild artikel, gaf de reder er de voorkeur aan in Duitsland of Engeland te markten maar kreeg hiervoor geen toestemming.

De Michiel, die weer met een Belgische schipper op de brug naar deze verre en barre oorden is vertrokken, heeft tot nu toe niets van zich laten horen, maar aangenomen moet worden, dat ook schipper Freek Slot en zijn mannen in ruime mate van de visbare dagen hebben kunnen profiteren.

Op de Noordzee is het de laatste weken ontzettend slecht gesteld met de visserij. Om de Noord wordt bijna niets gevangen en daarom richtten verschillende vooruitstrevende rederijen de blikken naar IJsland.

VLAGGETJESDAG TE VLAARDINGEN

Vlaggetjesdag zal aan de Nederlandse kust dit jaar op 19 mei worden gevierd. Vlaardingen zal het accent van de feestviering te verwerken krijgen. De heer J.G. Kolkman, het hoofd van het voorlichtingsbureau voor de voeding, afdeling vis uit IJmuiden heeft een spel geschreven dat straks door 120 medewerkers zal worden opgevoerd. Het heeft als titel : De zee, het venster van Vlaardingen.

Ook zal op die dag het Nationaal Visserijmuseum in Vlaardingen geopend worden. De vloot gaat 21 mei ter visserij. De eerste Hollandse Nieuwe kan dan de daaropvolgende donderdag of vrijdag weer in het land zijn.

DE AANVOER VAN VORIGE WEEK ZATERDAG

Overigens was de afgelopen zaterdag de aanvoer iets groter dan was afgesproken. Dit kwam door de onverwachte verschijning van de VL.153 Liesje en Rutger met rondvis, waardoor er toch nog meer dan 500 kisten in de markt stonden. Die werden voor aanvaardbare prijzen van de hand gedaan. De handelaren, die naar IJmuiden gekomen waren om een koopje te halen, dropen met de staart tussen de benen af. Toch waren de prijzen lager dan de voorgaande dagen, maar dat is bij een kleine aanvoer hoe gek dit ook klinkt, een normaal verschijnsel.

De groothandelaren, die gewoon zijn honderden kisten in te kopen komen bij een dergelijke kleine aanvoer namelijk niet aan bod, waardoor het spel van vraag en aanbod niet zo heftig gespeeld wordt. Daarom is de situatie nog steeds niet bevredigend. Er wordt van alle kanten naarstig naar een oplossing gezocht. Hoewel alle partijen zich in een geheimzinnig stilzwijgen hullen, is er goede hoop, dat binnenkort een einde aan deze voor het IJmuider visserij bedrijf fnuikende toestand wordt gemaakt.

VISSERIJ OP IJSLAND

Ondanks de teleurstellende eerste reis van de HD.74 «Michiel» naar de IJslandse wateren, blijven verschillende Nederlandse rederijen het oog op deze visserij gericht houden. De laatste maanden is de visserij in de noordelijke Noordzee zeer slecht, vandaar dat er andere wegen ingeslagen moeten worden. De «Michiel» is weer met een Belgische visschipper aan boord naar deze kontreien getogen. De vorige maal bleek volgens de Belgische deskundige het vistuig te licht te zijn. Nu is er zwaarder materiaal meegenomen. Ook de IJM.99 Egmont, die trouwens in het vorige jaar ook een paar keer in deze omgeving heeft geopereerd is thans in de buurt van IJsland te vinden. Het schip is al een paar weken van huis en wordt binnenkort in IJmuiden terugverwacht. De Egmont heeft een Duitse visschipper meegenomen. De IJM.26 's Gravenhage is ook al die kant opgeweest maar moest de reis wegens machineschade onderbreken. Zodra de reparatie is voltooid zal het schip weer de steven naar IJsland wenden.

EN ANDERE

Katwijk heeft ook een nieuwe motortreiler in de vaart gebracht. Het is de «Johanna Lydia» KW.55 van de N.V. v.h. Firma N. Haasnoot, welk schip werd gebouwd bij de N.V. Sleephelling Mij Scheveningen. Dit nieuwe vaartuig meet 263 brut. reg. ton, is 37,10 m lang over alles, 7,20 m breed en 3,65 m diep. De hoofdmotor is een Bolnes diesel van 750 pk. De eerste reis zit er inmiddels op. Er werd een korte trip onder de Nederlandse kust gemaakt die voor 2 dagen een besomming opleverde van f 3.140.

De door de Firma Gebr. van Beelen en Remmerswaal te Katwijk aangekochte motorlogger «Willem van der Zwan» SCH.302 is in de vaart gebracht onder de naam «Wilem van Beelen» KW.62.

In de loop van de week kwam de motortreiler «Dirkje» KW.205 in IJmuiden aan. Dit is de vroegere VL.97 «Prinses Juliana», welke aangekocht is door Gebr. Hoek en van Beelen te Katwijk. Dit vaartuig is in 1914 als stoomlogger gebouwd op de werf van Gebr. van der Windt te Vlaardingen. De ketel en machine werden in 1952 vervangen door een 300 pk Bolnesmotor.

Voor de N.V. Rederij en Haringhandel M. Parlevliet te Katwijk bevindt zich bij de Scheepswerf D. en Joh. Boot N.V. te Alphen aan de Rijn een motortreiler in aanbouw, welk vaartuig binnenkort in IJmuiden verwacht wordt onder de naam «Michiel» KW.167. De motorloggers «Hollandia» KW.18 en «Sumatra» KW.86 van de C.V. Gebr. den Duik's Handelsmaatschappij en de «Noordster» KW.67 van de N.V. Visserij Mij Noorster zijn voor de sloop verkocht.

MEN VERKOOPT WEER OP ZATERDAG TE IJMUIDEN

De Nederlandse Zeevisgroothandelsvereniging heeft besloten voortaan weer op zaterdag vis te kopen. De leden hebben een circulaire ontvangen waarin het bestuur toestemming verleent 's zaterdags weer op de markt te verschijnen. Er zal echter mondjesmaat worden gekocht. Met de reders is overeen gekomen voorlopig niet meer dan 300 kisten aan te voeren.

Ook is afgesproken dat de vis tegen redelijke prijzen die niet ver van het weekgemiddelde af zullen liggen, gekocht zal worden. Eksessen als enige weken geleden toen enkele handelaren van de situatie profiteerden en de vis voor spotprijzen inkochten, zullen dus niet meer voorkomen. Ook bestaat het gevaar bij een lager duren van de IJmuider toestand, dat steeds meer schepen de steven naar Scheveningen zullen wenden waardoor erstgenoemde plaats een tweederangs aanvoerhaven zou worden. Bovendien liggen er nog andere gevaren op de loer. Klanten, die verleden week zaterdag via de IJmuider handel niet aan hun trekken kondenkomen, deelden lakoniek mee : Dat is niet zo erg, wij kunnen in Denemarken ook terecht. Weliswaar is de vis in dat land iets duurder maar daar staat tegenover dat de kwaliteit meestal beter is dan die van het Nederlandse produkt. Klienten, die met de Deense vis kennis hebben gemaakt zouden wel eens voorgoed voor de Nederlandse markt verloren kunnen zijn, aldus de Vereniging.

Vandaar dat de IJmuider handelaren de knoop hebben doorgehakt en weer aan het kopen slaan. Velen van hen doen dit tegen heug en meug, maar er zit voor de heren niets anders op. Grote partijen kunnen zij toch niet kopen daar de visknechten persé niet aan het werk zullen gaan. Maar een paar kisten kunnen zij zelf wel verwerken. Vooral de eksporteurs op Engeland zullen wel weer aan de slag gaan daar deze handelaren het vooral van die dag moeten hebben.

De handelaren en reders zullen ook een kommissie in het leven roepen om de aanvoer op zaterdag te regelen. Maar de handelaren zijn bang dat de aanvoerders toch lukraak aan de markt zullen verschijnen. Daar is niemand mee gebaat. De handel kan toch niet meer opnemen dan ongeveer 300 kisten en alles wat daarboven komt is gedoemd te blijven staan. Dat brengt veel ekstra werk met zich mee. De vis moet naar een pakhuis worden vervoerd en maandag weer in de markt worden gezet. De kwaliteit zal door al deze handelingen er niet op vooruit gaan, zodat deze kommissie nuttig werk kan verrichten.

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN

EN

BESOMMINGEN

DONDERDAG

Aanvoer van 5900 kisten waarvan 739 tong en tarbot, 4 heilbot, 14 tongschar en schartong, 1304 schol, 23 schar, 376 bot, 1040 haring 445 makreel, 58 schelvis, 1167 wijting, 382 kabeljauw en gul, 1 haai, 3 ham, 7 poon, 305 koolvis en 32 diversen.
Besommingen : KW39 f.20.400 ; IJM.36 f.25.700 : IJM.9 f.18.900.

VRIJDAG

Aanvoer 4140 kisten waarvan 830 tong en tarbot, 550 wijting, 270 kabeljauw en gul, 40 koolvis, 1000 haring, 70 makreel, 1000 schol, 380 diversen.
Besommingen : KW144 f.19.800.

ZATERDAG

Aanvoer 545 kisten, waarvan 50 tong en tarbot, 73 schol, 3 schar, 17 bot, 24 haring, 42 schelvis, 90 wijting, 112 kabeljauw en gul, 6 leng, 115 koolvis en 15 diversen.

MAANDAG

Aanvoer van 8250 kisten waarvan 1535 tong en tarbot, 105 schelvis, 1850 wijting, 255 gul en kabeljauw, 330 koolvis, 1220 haring, 520 makreel, 2860 shol en 975 diversen.
Besommingen : Sch.135 f.23.500 ; VL.153 f.10.300.

DINSDAG

Aanvoer van 5600 kisten waarvan 1815 tong en tarbot, 35 schelvis, 605 wijting, 20 gul en kabeljauw, 85 koolvis, 220 haring, 52 makreel, 2340 schol, 415 diversen.

WOENSDAG

Aanvoer van 4820 kisten waarvan 830 tong en tarbot, 180 schelvis, 930 wijting, 275 gul en kabeljauw, 370 koolvis, 720 haring, 150 makreel, 1180 schol en 190 diversen.

Brief uit Yerseke

YERSEKE 24 FEBRUARI 1962

Brief uit Yerseke nr 865

STILLE TIJD, WEINIG NIEUWS

Stille tijd wil in dit geval niet zeggen dat er niets gebeurt maar het wil meer zeggen dat er vrijwel niets gedaan of verricht wordt dat bijzondere aandacht vraagt en aanleiding of mogelijkheid biedt tot schrijven.

En daarvan moeten wij, schrijvertjes, het hebben. Geen droever figuur en geen gekker situatie dan iemand die moet (of wil) schrijven en er is niets nieuws. Maar ja, de ons toegestane ruimte dient te worden volgeschreven. Daarop rekenen de mensen van de krant en mogelijk zouden (wellicht ?) de lezers « ons » briefje missen of wel er naar zoeken. Misschien mist niemand het of wel is men blij het niet te moeten lezen. In zeker opzicht, geen ondankbaarder werk dan schrijven voor een altijd sterk verschillende lezerskring. Voor dit werk past zeker het rijmpje dat we vroeger op een Bruinisser mosselaak of -jacht lazen (achter onder de helmstok) :

« Ik heb deez schuit me laten ;
De een zal prijzen de ander laken;
Maar wie ze prijst of wie ze laakt,
De schuit is naar mijn zin gemaakt ».

Nog beter evenwel is op ons werk van toepassing wat we op dezelfde plaats op een gelijkaardig vaartuig (eveneens uit Bruinisse) lazen :

« Om het ieder naar den zin te maken, En om te zijn van elk bemind. Zijn van de moeilijkste zaken, Die men op heel de wereld vindt ».

Met het vele dat sindsdien veranderde en verdween ziet men dergelijke (toch wel mooie dingen) nu niet meer op de mosselschepen. Met het groter en moderner worden der (mossel) schepen verdween blijkbaar de romantiek. Houdt de verdwijning soms verband met de gewijzigde vooruitzichten voor de mosselvissers ?

Dat die wijziging er is valt niet te ontkennen. Laten we maar zeggen 20 jaar geleden was er nog geen sprake van een gedachte aan verplaatsing van de mosselkwekerij naar het uiterste noorden van ons land. Men dacht toen nog niet aan het Delta-plan waaraan reeds nu de Zandkreek als kweekplaats ten offer viel, waaraan straks de Grevelingen (bij Bruinisse) wordt verloren en waarmee en waardoor straks als de Ooster-Schelde zal zijn afgesloten alles wat op de Zeeuwse wateren voor enigerlei kweek wordt benut, vervalt.

En nu lazen we in ons streekblad dat de afsluiting van een deel der Lauwerzee zal worden aanbesteed. Op het nu af te sluiten deel worden (zijn we goed ingelicht) geen mossels gekweekt, maar we weten hier ook dat na voltooiing van het Delta-plan, begonnen zal worden aan de afsluiting van de Waddenzee. Zeker, dat duurt nog en aantal jaren, maar de tijd gaat snel. Het zou geen wonder zijn als de nu nog heel jonge mosselkwekers met schrik de toekomst denken.

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

	22-2-1962	23-2-1962	24-2-1962	26-2-1962	27-2-1962	28-2 1962
Tongen, grote — Sole, grosse	4.60- 4.20	4.60- 4.30	4.50- 4.—	4.50- 4.40	4.30- 4.—	4.30- 3.90
3/4 tongen — 3/4 sole	3.60- 3.20	4.— 3.50	3.60- 3.50	3.60- 3.40	3.40- 3.10	3.40- 3.10
Bloktongen — Sole moyenne	3.60- 3.20	4.40- 3.60	3.90- 3.50	3.80- 3.50	3.20- 2.50	3.— 2.40
Voor-kleine — Petite	4.— 3.50	4.50- 3.70	4.— 3.70	4.10- 3.70	3.20- 2.50	3.10- 2.80
Kleine — Toute petite	3.20- 2.50	3.50- 2.60	3.50- 3.—	3.80- 3.10	3.10- 2.40	2.80- 2.30
Tarbot, groot — Turbot, gros	6.— 4.60	5.60- 4.60	4.60- 3.30	4.80- 4.40	4.50- 3.90	5.70- 4.60
Middel — Moyenne	.....	150.—125.—	.....	146.—132.—	.....	.....
Kleine — Petite	1220.—82.—	135.—100.—	.....	110.—86.—	120.—63.—	120.—80.—
Griet — Barbue	.....	94.—86.—	.....	80.—62.—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	35.—32.—	36.—30.—	.....	34.—28.—	27.—18.—	25.—16.50
Grote iek — Grosse	38.—33.—	36.—30.—	.....	37.—29.—	26.—18.—	23.—16.—
Kleine iek — Petite	47.—38.—	37.—30.—	.....	44.—30.—	31.—18.—	22.—14.50
Iek 3e slag — 3e sorte	54.—41.—	48.—29.—	25.—20.—	39.—25.—	31.—19.—	30.—19.—
Platjes — Toute petite	57.—16.—	40.—29.—	22.—18.—	34.—26.—	30.—20.—	31.—14.—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	136.—92.—	96.—	.....	72.—68.—	56.—36.—	56.—46.—
Middel — Moyen	84.—	.....	44.—	73.—66.—	63.—	65.—62.—
Kleine — Petit	81.—52.—	80.—	52.—27.—	68.—58.—	55.—52.—	61.—51.—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	56.—37.—	.....	.....
Rode Poon — Perlon	50.—41.—	44.—	.....	46.—38.—	31.—	41.—31.—
Grauwe poon — Grondin	91.—41.—	42.—34.—	34.—	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	50.—28.—	44.—32.—	38.—34.—	36.—32.—	44.—40.—	38.—36.—
Gullen — Petit cabillaud	186.—116.—	212.—190.—	156.—	45.—30.—	44.—38.—	57.—30.—
Hozemondhamme — Baudroie	29.—12.—	30.—19.—	.....	160.—120.—	1222.—	.....
Wijting — Merlan	48.—36.—	48.—38.—	36.—	25.—12.—	18.—10.—	22.—122.—
Schar — Limande	.....	84.—	.....	54.—39.—	42.—23.—	43.—37.—
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	43.—17.—	33.—29.—	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	40.—16.—	35.—23.80	46.—27.40
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan —	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	32.—29.—	37.—	.....
Kongeraal — Congre	50.—37.—	34.—	31.—	.....	.....	.....
Leng — Lingue	26.—16.—	28.—	36.—	37.—35.—	32.—	32.—30.—
Schartong — Cardine	30.—16.80	34.—16.—	20.—18.60	30.—22.—	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	32.—24.—	277.—17.80	31.—21.—
IJle haring — Hareng guai	46.—	.....	.....	22.—20.—	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	41.—20.—	.....
Steenholk — Tacaud	3.80- 3.40	.....	3.50	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	40.—	4.30- 3.50	.....	4.60- 2.70
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	45.—44.—	44.—40.—	40.—38.—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de mer	25.—17.—	40.—	36.—26.—	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	32.—25.—	43.—28.—	38.—25.—
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	11.— 8.—	8.50- 8.—	9.50	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	8.— 8.50	8.—	15.— 8.—
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	.....	.....

PUBLICITEIT
IN
HET
VISSERIJBLAD
DOET
UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



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

★

BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

LUIK :
Boulevard de la Sauvenièr 24
Tel. 23.33.93

★

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

Korrespondenten in :
Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

(185V)

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !

DEUTZ



Diesel-
SCHEEPS-MOTOREN
VAN 5-1500 PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE



Inlichtingen : N. V. MACHINEFABRIEK « BOLNES », Krimpen a.d. Lek. Tel. 341

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

IJMUIDEN - HOLLAND
H. ZWART - Tel. 5459-5110

H. ZWART
ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78