HET VISSERIJBLAD

28e JAARGANG — Nr 7
VRIJDAG 19 FEBRUARI 1960
PRIJS : 5 FRANK

Zoals elke mens zijn eigen karakter, heeft de vismijn haar eigen atmosfeer die vooral tijdens de winterperiode, wanneer de verkoop bij kunstlicht geschiedt, tot uiting komt.
(Foto Roger)

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

TE KOOP
MOOI GARNAALVAARTUIG
in zeer goede staat. 20 Ton. Motor Benz. Zich wenden : Parkstraat 27, Heist-aan-Zee. Tel. 514.12. 2145V

★ **Visgroothandel over te laten.** Gelegen Riemstraat Antwerpen. Schr. bureel blad nr 2200 V.

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

Bij gelijke sterkte - veel lichter
Bij gelijk gewicht - veel sterker
Geringe weerstand = besparing van motor en brandstof
Uw voordeel ! ! !
UNIC 100 %

Nylon - netten

Te verkrijgen bij

S.C.A.P. S V.

Tel. 729.51

Oostende

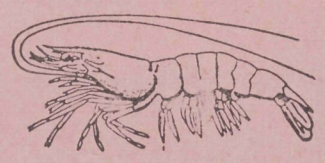
100 % dubbel gevlochten nylon-lijn. trekvermogen 3 Ton gegar. eveneens te verkrijgen

GEVRAAGD :

GOEDE MOTORIST VOOR CHILI

Van San Antonio ontvangen we een vraag van reder Louis Zonnekein, reder van de O.241 voor een goede motorist welke een diploma heeft van 500 PK om te varen met de « Irène-Raphaël » O.241 in Chili. Deze motorist zou terzelfdertijd walmachinist zijn, t.t.z. de motor moeten kuisen, de pompen regelen, de lagers zetten, de motor moeten kunnen in lijn zetten, kortom al het werk welke een motor vereist om in zee te kunnen gaan.

Het geldt een Carels Motor geb. in 1936 van 300 PK en 300 omwentelingen per minuut met een Reyntjes keerkoppeling met oliedruk. De motorist moet echter zelf medevaren. De visserij is bijna gans het jaar van 's morgens tot 's avond en de langste reizen belopen hoogstens 3 dagen. Het maandloon is 5.000 F en 4 % op de opbrengst. Zo het loon de 15.000 F in de maand niet bereikt dan wordt het verschil door de reder bijgelegd. Aan boord is volledig logement gratis. 2190V



FIRMA
R. Huysseune
ZEEBRUGGE
Export Import
TELEFOON : Priv. 540.06
Mag. 541.41 - 541.42
Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse gepelde garnalen
Thuisbestelling in de grote centra
Verzending in gans het land
2182V

Z.455
MET OVERNAME VAN HYPOTHEEK AF TE LOSSEN IN INTERESSANTE

VOORWAARDEN
Gebouwd in 1948 uit staal voorzien van motor GM 150 pk van 1948

Voorwaarden schrijven bureel blad nr 2118V

Bloeiend VISBEDRIJF aan de kust OVER TE NEMEN. Winkel, verzendingen naar binnenland van viskolis. Appartementen. Mogelijke winst per maand : 50.000 F. Schrijven bureel blad nr 2158V

Wegens faling uit ter hand te koop

Z.490

van 21 Br. Ton, voorzien van een motor Mac Laren van 80 PK van 1950. Varensgereed. Voorwaarden en prijs : bur. blad nr 2139V.

WEGENS STERFGEVAL

Vissersvaartuig

in de vaart met alle vistuig aan boord. Gebouwd in 1944, voorzien van een motor Industrie van 80 PK van 1944. Voorwaarden : bur. blad nr 2140V.

TE KOOP GEVRAAGD
GARNAALVISSERSVAARTUIG
Minstens 60 HP. Minder dan 15 jaar oud. Schrijven bureel blad R.W. 2159V

TE KOOP
EEN PRACHTIG STERK VISSERSVAARTUIG
gebouwd in 1946 en voorzien van een motor Carels van 335 PK van 1947. Met gemak van betaling en aan voordelige voorwaarden. Schr. bureel blad onder nr 2160V.

★ IETS VOOR VISSERS : rubberboten voor maken van vellen, te verkrijgen bij MARKEY Albert, tel. 197, LO. 2202V

WERD GEKOCHT
door de
FIRMA FRANS CLOET N.V.
op 18 januari 1960,
3 MANDEN MEIDEN.
De persoon die eventueel door vergissing de 3 manden meiden weggenomen heeft, gelieve zich te willen kenbaar maken. 2192V

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.

BELIARD-CRIGHTON & C°

2189V

Het VISSERIJBLAD

REDACTIE EN BEHEER : St Jorisstraat 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

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

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

BUITENLAND, 1 jaar : 275 F
Nederland, 1 jr : 19 Gld of 250 F
Belgisch Kongo, 1 jaar : 250 F

editoriaal

Beschaving bestaat veelal daarin dat wij ons zelf een massa beperkingen en reglementen opleggen die ons steeds meer in onze vrijheid van handelen beperken. Allerhande beperkingen hebben wij zelf uitgedacht of van anderen aanvaard als vanzelfsprekend.
Alleen op zee hebben wij de grenzen die men ons wil opleggen moeilijk kunen slikken of eerbiedigen want nergens is de drang tot vrijheid en de indruk van een onmetelijke, vrije wereld zo sterk als op zee.
Met des te meer aandrang wordt een kwellend vraagstuk in het brandpunt der belangstelling geplaatst :

DE TERRITORIALE WATEREN

Het is dan ook normaal, dat de problemen door de uitbreiding der territoriale wateren geschapen een der belangrijkste punten zullen vormen op de agenda van de «Internationale Rederskonferentie» welke op 23 en 24 februari te Londen doorgaat.

Ons land zal er vertegenwoordigd worden door de heren Bauwens, Menu en Duquesne namens de reders en de heer Hovaert, als sekretaris van de bedrijfsraad voor zeevisserij.

Nadat IJsland de veel besproken en omstreden «coup de théâtre» veroorzaakte door de uitbreiding van zijn territoriale wateren, hebben thans ook Ierland, Denemarken en Noorwegen zich niet onbetuigd gelaten en alles laat voorzien dat wanneer eenmaal één schaap over de brug is de kudde zal volgen. In andere woorden: laat men enkele landen betijen, dan zullen ook de andere mogendheden tot uitbreiding van hun limieten worden aangezet.

De visserijmogendheden zullen natuurlijk in twee kampen verdeeld zijn: de landen die er belang bij hebben hun grenzen uit te breiden en zij die er alleen maar schade bij kunnen ondervinden, zoals b.v. België.

Maar juist in België is de moeilijkheid des te groter; onze reders staan praktisch alleen om zich te verdedigen. Wij moeten weliswaar toegeven dat de belangstelling en zelfs de medewerking van de bevoegde departementen, ministers en ambtenaars steeds groter wordt en hun begrip dagelijks toeneemt, maar de «massa» volgt niet omdat het percentage vissers en werknemers in bedrijven die van de visserij afhangen tegenover de totale bevolking té klein is. Het volk laat zich steeds beïnvloeden door cijfers, door de hoeveelheid meer dan door de kwaliteit. De onverschilligheid van onze bevolking tegenover de noden der visserij is, hoe begrijpelijk ook, deerniswekkend.

Anders lijkt het toch gesteld in Nederland waar — op 't eerste zicht althans — méér belangstelling voor de viserij en de aanverwante bedrijven lijkt te bestaan dan bij ons. Maar toch moeten reder en visser er eveneens scherp opletten, willen zij zich niet in het hoekje laten duwen.

Dit alles brengt mede dat we niet alleen volgende week te Londen, maar ook in maart te Genève, op de konferentie over de breedtebepaling van de territoriale wateren onze man zullen moeten staan en er flink van argumenten en dokumentatie voorzien onze verdediging zullen moeten voordragen. Deze verdediging steunt trouwens op meer dan één punt:

— 1) de noodzaak de visserij te kunnen beoefenen met de middelen die ons ter beschikking staan en steeds in verhouding blijven tot 's lands mogelijkheden;
— 2) de traditionele vrijheid der zeevaart en visserij en het oeroude principe dat iedereen vrij is van de zee gebruik te maken zonder bemoeiing van gelijk wie.

Ook andere landen wijden aan deze problemen zeer ernstige studies en de Britse «Economist» van 30 januari 1960, heeft een breedvoerige beschouwing over het vraagstuk gegeven, (waarvan wij trouwens de vertaalde samenvatting verder in het blad laten verschijnen). Uit deze beschouwing blijkt onder meer, dat het «IJslandse vraagstuk» niet énig is en dat — zoals wij trouwens ook weten — dezelfde problemen moeilijkheden hebben geschapen tussen de Zweedse en Deense vissers en de Sowjet-Unie. Meteen breken de Britten een lans voor de «zes plus zes zone» en wellicht ware dit een goede en aanvaardbare oplossing. Dit zou betekenen dat de territoriale grenzen tot zes en de visserijgronden tot 12 mijl verlegd worden, doch dat anderzijds de historische rechten tot bevissing tussen de 6 en de 12 mijls grens geëerbiedigd zouden blijven. Verder wijzen de Britten erop dat deze vraagstukken niet alleen de vissers aanbelangen, maar ook de verbruikers. In Noord-West Europa zijn niet minder dan 20 miljoen verbruikers te voeden en de visserijprodukten vormen een niet te versmaden of te miskennen voedingsbron. Men moet hierbij ook rekening houden met het stijgend gebrek aan andere voedingsbronnen en het steeds acuter probleem der onder-voede volkeren in andere landen.

Dit alles voor wat het «algemene en internationale» standpunt betreft.

HET BELGISCH STANDPUNT

Maar er is voor wat ons betreft natuurlijk het specifiek Belgische probleem:

Onze ligging ten overstaan van de visserijgronden is reeds ongunstig. Bovendien is onze vloot, alhoewel niet «verouderd» door de beperkte middelen en kapitalen die ons ter beschikking staan, niet in staat om

(VERVOLG BLADZIJDE 2)

28e JAARGANG — Nr 7
VRIJDAG 19 FEBRUARI 1960

TERRITORIALE WATEREN

(VERVOLG VAN BLZ. 1)

ongemeen lange reizen af te leggen. Zelfs al zouden onze reders graag genoeg er toe overgaan, dan nog blijft een aanpassing van de vloot een moeilijkheid die in afzienbare jaren, vooral ingevolge de malaise der laatste jaren, niet zou op te lossen zijn. Bovendien zijn onze eigen wateren verre van visrijk en moeten we er toch rekening mede houden dat de vis zich vooral ophoudt in de ondiepe kustwateren van andere landen, o.m. van IJsland en Ierland, zodat een uitbreiding der limieten ons steeds groter schade zou berokkenen.

Wij moeten ons dus houden aan het juridische principe : «Mare, res communis» — «de zee behoort iedereen, aan de gemeenschap».

Onze vertegenwoordigers zullen het, noch te Londen, noch te Genève gemakkelijk hebben, wij mogen ons trouwens rechtzinnig afvragen of het tot tastbare resultaten en vooral tot «zekerheden of waarborgen» zal komen.

Hier mogen we terloops verwijzen naar de kommissie die te New-York werd opgericht onder impuls van de Organisatie der Verenigde Naties en er, na jarenlang werk, tot een kompromis kwam onder vorm van een ontwerp van wetboek van de zee, maar geen enkel akkoord kon bereiken over de breedte der territoriale wateren.

En toch mogen we niet aflaten want ons land, met zijn kleine, korte kustlijn, heeft er (ja, het klinkt paradoksaal) alle belang bij dat de zeeën open blijven: niet alleen voor onze visserij, een groot gedeelte van onze welvaart hangt af van de internationale handel.

Wij kunnen dus onze afgevaardigden op beide konferenties slechts dit ene — korte — parool medegeven, maar er met des te meer nadruk op hameren :

« WAAKT . . . »

30 JAAR GELEDEN

Hoe de Firma Prosper Decloedt de Staat ter hulp kwam

Elkeen langs de kust kent de firma Prosper Decloedt, die al onze havens baggert. Een lezer dacht dat wijlen Roland Decloedt, vorige week begraven, er een zoon van was. In verband hiermede schrijft hij ons over de firma Prosper Decloedt en Co iets dat zich dertig jaar geleden voordeed in de haven van Oostende.

De firma stond inderdaad goed aangeschreven bij al wie met haar in betrekking stond. Geen enkele onzer zeehavens waar ze geen grote werken heeft uitgevoerd en steeds was ze bereid om anderen die in moeilijkheden zaten, met raad en daad ter hulp te komen.

Een typisch voorbeeld willen we in herinnering brengen dat zich, voor ongeveer dertig jaar, in onze haven voordeed.

Een onzer stoomloodsboten die, na de oorlog 14-18 gedurende enige jaren de vroegere zeilkotters vervangen hebben, in afwachting dat ze op hun beurt door motorkotters zouden vervangen worden, lag aan een bunkerpost aan de oostkant onzer achterhaven, niet ver van de Ostend Royal Yacht Club gemeerd.

Toen de wachtsman, rond middernacht, de ronde deed, was hij niet weinig verwonderd te bemerken dat de loodboot slagzij had. Buiten boord was volstrekt niets te bespeuren en het schip maakte hoegenaamd geen water. Nu, wat geduld maar, de boot zou zich van zelf wel rechten.

Maar toen de slagzij steeds erger werd, begon de wachtsman te beseffen dat er niet langer mocht getalmd worden en hij zette het op een loopje naar het wachthuisje van onze Génie Maritime ofte Staatsscheepswerf, dat op ongeveer één kilometer ver gelegen was, om van daar te telefoneren naar de loodswacht die zich nog een kilometer verder bevond, in 't gebouw waar de reddingsdienst gevestigd was.

Toen de aldaar aanwezige wachtsmannen vernamen dat een loodsboot in de achterhaven aan het kapseizen was, stond er hun niets anders te doen dan met de roeiboot daarheen te roeien om te zien of de alarmgevende wachtsman soms niet gek geworden was.

Ze moesten tot hun grote verbazing vaststellen dat de alarmkreet maar al te gerechtvaardigd was. Bij het gestadig zakken van de tij was het vaartuig volkomen op zijn zij gaan liggen en half ondergelopen.

Wat was er eigenlijk gebeurd ? Een balk van de steiger waar loodsboten en andere staatsschepen regelmatig gingen bunkeren, was onopgemerkt gebroken, met het gevolg dat het bovenste gedeelte achteruit geduwd werd en het onderste gedeelte een gevaarlijke uitsprong maakte, waaraan de loodsboot met haar kimkiel was blijven haperen.

xxx

Een ongeluk komt nooit alleen, zegt een spreekwoord en feitelijk dit zonderling geval was de derde ramp die zich in de strenge winter 1929-30 voordeed bij onze Staatsmarine.

Eerst waren het de overzetboten Antwerpen—St Anna, die de ene na de andere moesten stilgelegd worden omdat hun paddels stuk sloegen op de ontelbare ijsschotsen, die met de tij op en neer dreven op de Schelde.

Vervolgens was het de maalboot « Ville de Liège » die, door een verkeerde beweging te Dover op de rotsen terecht kwam en er lang genoeg bleef zitten om aan enige humoristen de tijd te geven een groot spandoek op de plaats van de ramp aan te brengen waarop stond te lezen : « Dit zou niet gebeuren moesten wij een tunnel hebben. »

En nu die loodsboot die bij kalm weder kapseist in haar thuishaven : 't was om te geloven dat de kwade hand ermede gemoeid was. Minister Lippens, want hij was toen aan het hoofd van het departement, was volstrekt niet in zijn schik.

De boeren van Moerbeke-Waas overstelpten hem met brandbrieven en telegrammen omdat ze met hun melk, boter en eieren aan Sint Anneke bleven steken, zonder de stad Antwerpen te kunnen bereiken.

De Engelse en zelfs Brusselse dagbladen stonden vol dramatische bijzonderheden over de ramp aan de Belgische mailboot overkomen, vooraleer de Minister ook maar een woordje inlichting had bekomen van de betrokken dienst.

En nu meldde Oostende hem dat de Hamburgse -Bugsiermaatschappij een aanzienlijke som eiste om met haar machtig bergingsmateriaal naar Oostende te komen om te trachten de volgelopen loodsboot te rechten. Wie weet zou die berging niet meer kosten dan die oude treiler, in loodsboot omgevormd, wel waard was.

Het toeval wilde dat Minister Lippens in zijn kabinet een ambtenaar had die een jongen van de kust was, tamelijk wel vertrouwd met de aldaar bestaande mogelijkheden, die de Fransen « les moyens du bord » noemen.

Hij had Prosper Decloedt gekend, de stichter van de tot een machtig complex uitgegroeide firma Decloedt. Hij wist dat die eenvoudige doch bekwame « self made man » die bij een zijner werken een been verloren had, door een even werkzame en bekwame zoon was opgevolgd. Hij had ook, tijdens zijn jarenlang verblijf aan de kust bemerkt dat de Firma Decloedt doorgaans met eigen middelen de ongelukken wist te verhelpen die aan haar materieel voorvielen.

Waarom ziu senator Lippens niet vragen aan zijn collega, senator Decloedt, of hij die omgevallen loodsboot niet zou kunnen recht krijgen ?

De vraag werd dadelijk ingewilligd, en in één tij was het schip weer vlot en de firma Decloedt stelde zich tevreden met de betaling van de werkuren door haar personeel aan de berging besteed. Wat natuurlijk een gevoelige besparing was voor het budget van de geteisterde staatsdienst.

Ons dunkt dat dit voorbeeld van onbaatzuchtige dienstvaardigheid wel eens mocht worden aangehaald.

GRIMSBY

DE FRIGO-STAPELHUIZEN MOETEN VERDUBBELEN !

Slechts zes maanden zijn er verlopen sinds de frigo-stapelhuizen van Grimsby uitgebreid werden en reeds is hun capaciteit weer te klein geworden. De stapelplaatsen moeten eenvoudig verdubbelen. Bij de Northern Cold Storage, n.v. en Chr. Salvesen en Co zijn de werken reeds begonnen.

Deze ontwikkeling geeft Grimsby een ernstige kans om binnen afzienbare tijd een der leidende visserijhavens voor het snelvriezen en stapelen van bevroren vis te worden.

De capaciteit van de Northern Cold Storage bedroeg nu reeds 1.300.000 kubieke voet. De vraag naar stapelruimte is evenwel zodanig gerezen dat dit absoluut onvoldoende is geworden.

Alles laat voorzien dat de nieuwe stapelhuizen tegen het einde der zomer zullen afgewerkt zijn en ten laatste begin novmber in gebruik zullen kunnen genomen worden.

Bij Salvesen worden de nieuwe gebouwen aan de overzijde van de straat gebouwd, doch zij zullen door de bestaande machines en motoren bediend kunnen worden. Hiertoe zal over straat een brug gebouwd worden die de leidingen en pijplijnen van het oude naar het nieuwe gedeelte zal bevatten. De nieuwe afdeling van dit bedrijf zal in juni geopend kunnen worden, hoopt men.

Bij deze firma is de uitbreiding noodzakelijk geworden omdat zij niet alleen de aanvoer van eigen schepen moeten bergen, maar meteen heel wat vraag kregen van andere firmas.

10 jaar geleden

Uit « HET VISSERIJBLAD » van 17 februari 1950

NAAR MEER SAMENWERKING TUSSEN REDERIJEN EN GROOTHANDEL

Er bestaat een gekende spreuk : «Ze zijn met elkaar gelijk kat en hond en toch kunnen ze mekaar niet missen».

Is deze spreuk niet van toepassing op de verhouding tussen de reders en vishandel ? ? ?

Hoezeer hun belangen tegengesteld zijn : de reders vragen niet beter dan een hoge prijs te behalen voor hun waar, de handelaars daarentegen zoeken zo goedkoop mogelijk te kopen, toch kunnen ze niet voort de een zonder de andere.

Herhaalde malen werd gewezen op deze tegenstellingen, en van rederszijde gezien kregen de handelaars terecht enkele scherpe opmerkingen toegewezen, terwijl van de zijde der handelaars gemeend werd dat vele, zo niet alle opmerkingen ongegrond waren.

Maar er zijn in beide vakken van het bedrijf twee duidelijk te onderscheiden afdelingen. De reders en de handelaars die hun vak uitoefenen zoals het moet zijn en diegenen welke van de gelegenheid gebruik maken om min of meer onheldere zaakjes te doen, die ten nadele van het bedrijf uitvallen.

Er zijn handelaars die er zich niet voor schamen ten koste van hun kollega's en ten koste van de rederijen allerlei praktijken te doen die het visverbruik verre van in de hand werken. En er zijn spijtig genoeg ook reders die het er eveneens zo nauwkeurig niet opnemen inzake beroepsverplichtingen.

We hebben tot nu toe steeds weinig samenwerking tussen beide kategoriën van hetzelfde bedrijf ondervonden. Elk deed van zijn kant voort zonder er ooit aan te denken dat een eerlijke samenwerking zou kunnen leiden tot een zekere sanering van het bedrijf.

Het was maar toen beide groepen een verlangenlijstje opgesteld hadden en het niet konden bolwerken zonder dat er bij elkaar gekomen werd, dat er uit deze bijeenkomst praktische gevolgtrekkingen gehaald werden dan in het verlangenlijste geformuleerd werd, met het gevolg dat niet alleen besloten werd de wederzijdse vragen ernstig te onderzoeken en te overwegen, maar bovendien regelmatig in de toekomst samen te komen, dit wil zeggen : telkens het nodig en nuttig geacht wordt, en dit onder het voorzitterschap van een bekwaam en onpartijdig ambtenaar.

Na een ernstige voorbereiding van beide zijden, werd vorige week vrijdag voor de eerste maal te samen gekomen onder voorzitterschap van de heer Velthof, direkteur van de vismijn te Oostende.

En daar er openhartig gesproken werd, was er aanleiding tot 't oplossen van veel misverstanden. De vishandel legde de nadruk op een ernstige samenwerking met het oog op de konkurrentie op de buitenlandse markten : in het gemeenschappelijk belang dienen maatregelen getroffen voor het verzorgen van de kwaliteit der vis, het sorteren, de verkoop, enz. Dit alles onder kontrole van het stadsbestuur en bevoegde diensten.

Ook de voorstellen van het VBZ waren in die zin opgesteld, en toen na grondige bespreking bleek dat van beide zijden geen kwade wil in het spel was, kon de vergadering reeds haar eerste besluiten treffen.

Het VBZ zou aandringen op een zorgvuldiger triage van de vis bij de vislossers en op een nog betere vorzorging aan boord, hoewel de meeste reders dit toepassen.

De wensen van het VBZ, namelijk het maximum aantal bennen per soort vis, welke door een koper kunnen gekocht worden, te beperken, zullen door de vishandelaars onderzocht worden. Eveneens het voorstel voor het vervroegen van de verkoop gedurende de zomermaanden, dit vooral om de vis niet langer dan nodig aan de warmte bloot te stellen.

De verkoop op zaterdag brengt eveneens veel bij tot het verminderen van de kwaliteit. Men eet gewoonlijk vis op vrijdag, wie dus vis koopt op de zaterdagmarkt is dus verplicht deze in de bakken te steken tot de woensdag, zodat vis van allereerste kwaliteit in de meeste gevallen in veel slechtere toestand verkocht wordt dan vis van tweede kwaliteit.

Het vraagstuk van de tweede kwaliteit werd opnieuw aangeroerd, De leden van het VBZ gaan akkoord, nog meerdere toegevingen te doen en alle vis van tweede kwaliteit uit de markt te laten nemen. De oppositie van bepaalde zijde laat evenwel niet tot dat dergelijke maatregel veralgemeend wordt, zodat een mooi initiatief dat slechts het visverbruik zou ten goede komen, gekelderd wordt door het eigenbelang van bepaalde personen.

Tenslotte wordt besloten dat telkens als er van rederszijde of van de zijde der vishandelaars wensen of klachten in te dienen zijn, de kommissie opnieuw zal bijeenkomen.

En hiermede is de eerste stap gezet naar een, laten we hopen, vruchtbare en gezonde samenwerking tussen rederijen en vishandel.

NOTA DER RED. Dit was 10 jaar geleden ! Sedertdien is van die goede bedoelingen niets meer te bespeuren !

Duitsland en Noorwegen in visserij-diskussie gewikkeld

Op 21 januari zou, volgens de Noorse regering, de «HEIN DAVIDSEN» een treiler uit Bremerhaven de korren van een Noorse treiler «LEIF LUND» beschadigd hebben. De waarde van de korren wordt geschat op ongeveer 60.000 DM.

De regering te Bonn zit ermede verlegen en heen en weer werd al heel wat verklaard, geschreven en gepalaberd.

Nu zou de zaak onderzocht worden door een Duits-Noorse kommissie. De Duitse rederij zou de zaak liefst voor een Visserij-onderzoeksraad laten brengen.

De bemanning en reders van de Duitse treiler verklaarden o.m. : «Als de Noren met hun eigen resultaten geen vrede kunnen nemen, dan verjagen ze ons eenvoudig weg van onze afgebakende vangplaatsen in open zee.»

Van Noord-Noorwegen weggevaren heeft de Duitse treiler ter hoogte van de Vesteraalen eilanden zijn boeien gelegd, zonder daarbij enig Noors schip te ontwaren. Drie andere treilers lagen in de nabijheid te vissen.

Gedurende twee dagen werd rustig gevist, als plots Noorse vaartuigen opdoken, en uit de verte de werkzaamheden aan boord van het Duitse schip volgden.

Een der Noren kwam de Duitse treiler zo dicht mogelijk nader en riep hem toe de visgrond te verlaten daar ze er nu zelf een beetje wilden vissen.

Schipper Magath wedervoer dat zijn boeien zichtbaar genoeg waren om zijn vangplaats aan te duiden en men ver genoeg buiten de Noorse limieten lag om de Noren alle prioriteitsrecht te ontzeggen.

Enkele der Noren begonnen hun netten uit te werpen, onmiddellijk voor de steven van de Duitse treiler, die daardoor volledig belemmerd werd. De Duitse schipper deed zijn vistuig inhalen en vond er geen spoor van Noorse netten aan, enkel een stuk koord.

De Duitser is verder gevaren en rustig elders gaan vissen, meer ten zuiden.

De schipper herhaalt ten stelligste zijn bewering als zou het niet waar zijn dat hij door een Noors inspektie-vaartuig tot de aftocht werd gedwongen. «Het was eenvoudig een kotter en van beschadigde korren kan absoluut géén sprake zijn».

Wel heeft de schipper een Noors fregat opgemerkt de volgende dag, toen hij reeds meer ten zuiden lag te vissen.

Magath heeft zijn vangst gelost en verkocht in Grimsby en er zijn moeilijkheden vertelt, waar verschillende Engelse schippers toegaven met de Noren eveneens dergelijke moeilijkheden gekend te hebben. Tijdens de gebeurtenissen visten in de omgeving meestal Engelse treilers en een paar Fransen.

«Er zijn Duitse schippers die het er zodanig beu worden dat ze hun netten reeds inhalen en wegvaren wanneer ze aan de kim maar de stip van een Noors vaartuig ontwaren» verklaarde de Duitse schipper verder.

De reder van het Noorse vaartuig «Leif Lund» beschuldigt intussen nog steds de Duitse treiler

(Vervolg blz. 4)

Voor de Boetstraffelijke Rechtbank te Brugge

BEMANNINGSLEDEN EN REDER VAN DE Z.330 STAAN TERECHT

Maandag 15 dezer begon voor de boetstraffelijke rechtbank te Brugge het geding inzake de Z.330. Zoals men zich zal herinneren brachten wij destijds verslag uit over de zitting van de onderzoeksraad voor zeevaart.

François Devooght uit Zeebrugge, Germain Ackx uit Heist, Maurits Calus uit Heist en Leon Serreyn uit Zeebrugge, worden beschuldigd van het opstellen van valse zeeverslagen of 't verstrekken van verkeerde inlichtingen voor het opmaken van die verslagen in verband met de schade, die de Z.330 in juni 1957 bij het binnenvaren van de haven van Helgoland heeft opgelopen. Verder staat ook Albert Ackaert uit Heist terecht en dit om zich op de Z 330 te hebben laten aanmonsteren zonder daartoe een vraag te hebben gericht aan de konsul of de waterschout. Bovendien wordt Ackaert eveneens vervolgd om met de Z.330 uit Cuxhaven in Duitsland te zijn afgevaren zonder persoonlijk bewijs van zeewaardigheid, dit nadat herstellingen uitgevoerd werden.

De feiten dateren van juni en juli 1957. De Z 330 voer begin juni 1957 uit de haven van Zeebrugge om te gaan vissen. Op het ogenblik dat het schip de haven van Helgoland binnenvoer, liep de sloep averij op. De oorzaak van die averij is nooit kunnen achterhaald worden. Men weet niet of ze toe te schrijven is aan verkeerde manœuvers van de bemanning, ofwel aan een of ander onder het wateroppervlak stekend voorwerp. Maar hoe dan ook, de averij was zo aanzienlijk dat het schip opgesleept werd naar Cuxhaven in Duitsland voor herstelling. Het is daar anderhalve maand gebleven. Intussen echter reisde schipper François Devooght samen met twee andere matrozen, onder wie Maurits Calus naar Zeebrugge terug, omdat hij meende dat de verzekeringsmaatschappij van de reder j niet alle herstellingswerken zou willen vergoeden en de herstellingen lang konden aanslepen.

Begin juli 1957 reist Maurits Calus ditmaal in gezelschap van Albert Ackaert naar Cuxhaven terug samen met een zekere Maes uit Heist. Frans Devooght monsterde af.

Het is kort na de aankomst van dit drietal, dat het schip na de herstelling op de Elbe een proefvaart ondergaat en door de deskundigen als opnieuw reisvaardig wordt aangezien. Albert Ackaert, die intussen het bevel over de sloep van François Devooght had overgenomen, krijgt van de havenautoriteiten te Cuxhaven het nodige bewijs van zeewaardigheid voor zijn vaartuig.

HET VAARTUIG ZINKT

Ter hoogte echter van de hoek van Holand kreeg het schip andermaal defekt en ging toen volledig verloren aangezien het vaartuig in de golven verdween. Alle bemanningsleden konden gered worden.

Het vergaan van dit schip heeft intussen heel wat inkt doen vloeien en heel wat tongen in beweging gebracht. Nu de zaak voor de rechtbank komt achten wij het voorzichtig hierbij geen kommentaar aan te voegen en het gerecht zijn normaal beloop te laten, daar het gevaarlijk is op praatjes voort te gaan en het niet de eerste vissers zijn, die in een zeeverslag zaken verkeerd voorstellen. Allen hechten ten andere veel te weinig belang aan het neerleggen van een zeeverslag.

De rechtbank heeft de uitspraak in beraad gehouden tot 29 februari eerstkomende.

VLIEGTUIGMOTOR IN DE NETTEN

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.780 «De Zeemeeuw» van eigenaar Zeger Lycke had bij het ophalen van de vangst een groot vliegtuigmotor met schroef in de netten. Het zware tuig veroorzaakte veel schade aan de visboel waardoor de schipper verplicht was de visserij te staken. — N

VOOR ONZE VISSERS

Het bestuur van de vismijn trekt de aandacht van de schippers op de onderrichtingen betreffende het aanleggen van de vaartuigen ter hoogte van de vismijn.

Ieder vaartuig dat binnenloopt met minder dan 10 bennen vis moet gemeerd worden op «zijde» van het voorgaande vaartuig en NIET voor de vismijn. Deze reglementering wordt getroffen om het vislossen mogelijk te maken voor alle vaartuigen inzonderlijk bij lage tij. — N.

DE OOSTENDSE KUSTVISSERS VERGADERDEN

Overzicht van sprot- en garnaalseizoen

BESPREKINGEN MET NEDERLAND VAN BELANG

Zondagvoormiddag vergaderden de kustvissersreders van Oostende om een overzicht te krijgen omtrent het verlopen sprotseizoen, de vooruitzichten inzake een opvangregeling voor garnaal en te bespreken of het al of niet gewenst ware een tweede verkoop 's morgens om 11 uur in de nieuwe vismijn in te richten.

WAT BRACHT HET SPROTSEIZOEN ?

De heer Vandenberghe gaf een overzicht omtrent het verlopen sprotseizoen, waarvoor de opvangregeling een goede zaak is geweest.

De gemiddelde prijs was te Oostende 1,01 F per kg hoger dan vorig jaar en te Nieuwpoort was die 4,30 F tegen 3,40 F.

De bijdrage van de sprotvissers beliep slechts 7.500 F waar voor 41.000 F tussengekomen werd.

Nu de invoer van sprot vrij is, komt het er volgens spreker op aan een akkoord te maken met de Hollandse vissers om een gemeenschappelijke minimumprijs te vormen.

Deze kwestie zal het voorwerp uitmaken van besprekingen in de eerstvolgende maanden met de Nederlandse vakgenoten.

DE GARNAALVERKOOP

De heer Vandenberghe zette vervolgens uiteen dat een gedeelte der garnaalvissers een verkoop wenst te 11 uur 's morgens en anderen het statu quo wensen. Dit is het geval voor hen die in stad wonen.

Hij wijst op de verschillende aspecten van deze verkoop en laat het aan de kustvissers zelf over, te oordelen wat ze verkiezen.

Ook de gevolgen moeten ze bij het tot stand komen van beschermingsmaatregelen zelf dragen, daar de hogere overheid volledige kontrole over de aanvoer moet

Sprekend over de maatregelen hebben.

om de garnaalvisserij te redden, wijst spreker op de beslissingen van de bedrijfsraad en op het uitblijven van een definitieve beslissing van hogerhand, waar men schijnt te aarzelen.

Opnieuw zal aangedrongen worden om voldoening te bekomen vóór Pasen.

waarin de vraagstukken rijpelijk

Na een gemoedelijke zitting, overwogen werden, wordt deze zitting geheven.

DUITSLAND EN NOORWEGEN IN VISSERIJDISKUSSIE GEWIKKELD

(Vervolg van blz. 3)

«Hein Davidsen» de netten van zijn schip beschadigt te hebben. De Noorse marine-overheid verklaart dat de uitleg van de Duitse schipper niet volledig met de waarheid strookt. Volgens hem is de uitleg als volgt :

« Het Noorse schip had zijn netten uitgelegd en stevende naar de kust als een Duitser opdook en dwars door de netten ploegde. »

NOTA DER REDACTIE :

Wij geven het geval zonder commentaar, wij zijn geen rechters ook geen aanklagers of verdedigers voor vreemde visserij-mogendheden.

MAAR :

als het later blijkt dat de uitleg van de Duitse schipper en de aangehaalde beweringen van de Engelse schippers waarheid bevatten dan zou ook dergelijk probleem wel eens mogen ter sprake gebracht worden bij de volgende visserijkonferenties. Niet alleen moeten de afbakeningen der visserijgrenzen wettelijk en in internationale overeenkomst worden geregeld, er moet ook voorkomen worden dat bepaalde vissers zich als piraten gedragen tegenover anderen die in hun omgeving werken.

IN HET ZEEMANSTEHUIS « PASTER PYPE »

Wij vernemen dat op dinsdag e. k. 23 februari om 20 u. de filmavond van deze maand doorgaat in dezelfde zaal van het Zeemanstehuis «Paster Pype», St. Petrus en Paulusplein, te Oostende.

Iemand die verleden maand de filmen kon komen zien, mag en kan oordelen over het leerrijke, interessante en toch aangename van die filmen. Ook deze maand kunnen we filmen van C.M.B. op het programma vinden, naast een paar filmen over de visserij en een reis over de Canarische eilanden naar Kongo. Aan de hand van dokumentaire filmen kunt U iets nuttigs leren op een gemakkelijke manier. U leert er vreemde landen en havens kennen, zonder er ooit geweest te zijn.

Profiteert er dus van en weest er van overtuigd dat U allen hartelijk welkom zult zijn dinsdagavond in het Zeemanstehuis «Paster Pype».

AAN DE AFGEVAARDIGDEN DER ZEE-WETGEVINGSKONFERENTIE WELKE IN GENEVE MOET DOORGAAN, EN AAN DE REGERINGEN DER BELANGHEBBENDE LANDEN

uit « THE ECONOMIST » van 30-1-60

Dit belangrijk manifest werd opgesteld door de Britse treilersfederatie met behulp van scheepvaart-industrie, in de hoop dat het bijdragen zal tot een faire en juiste vaststelling van de visserijgrenzen.

De hele wereld heeft er belang bij dat er een zee-wetgeving zou ontstaan die, in het algemeen belang, de principes zou vastleggen de gedragswijze in zee op internationaal plan zou vastleggen.

Tijdens de zee-wetgevingskonferentie van 1958 (te Geneve) en bij de sinds gehouden besprekingen heeft Engeland gepoogd aan te tonen dat het niet eenzijdig wil handelen, nog onbuigzaam wil vasthouden aan eigen belang. Het hoopt bij de volgende konferentie een zelfde houding te mogen noteren bij het meerendeel der andere landen.

LEEFT EN LAAT LEVEN

De Engelse diepzeevissers zijn bij de besprekingen nopens de visserijgrenzen even zeer betrokken als deze van gelijk welk ander land. Hun levensbehoud hangt van deze waters af. Maar zij geloven wel dat er tegenstrijdige belangen kunnen in overeenstemming gebracht worden.

Zij zijn niet agressief, maar zij moeten een enorme industrie redden die in de loop der jaren werd gebouwd en uitgebreid. Sinds in september 1958 IJsland willekeurig zijn grezen tot 12 mijl bracht moesten juist daarom de Engelse vissers beschermd worden terwijl zij in de wateren om IJsland visten. Tijdens deze periode heeft IJsland steeds alle afzonderlijke besprekingen geweigerd en evenmin het voorstel om de zaak voor het Internationaal Gerechtshof te brengen afgewezen. IJsland heeft alle pogingen om tot een voorlopige overeenkomst te komen eenvoudig genegeerd.

INSTEMMING NOODZAKELIJK

Het geschil met IJsland is méér dan een geschil tussen een kleine en een grote mogendheid. Het gaat hier om een principe waarbij alle landen betrokken zijn : het principe volgens hetwelke de rechten van elke natie op zichzelf afhangen van de instemming der andere naties.

Indien dit principe verkeerd of verouderd is, dan is Engeland niet het enige land dat erdoor misleid werd De eigenmachtige uitroeping van nieuwe rechten heeft voor eenieder ernstige gevolgen.

HET RECHT VAN ELK LAND

Het Engelse geschil met IJsland toont heel wat gelijkenis met de geschillen die in hetzelfde geval gerezen zijn tussen Zweden en Denemarken ten overstaan van de Sowjet-Unie in 1950-1951, wanneer zij protesteerden tegen wat zij noemden : « DE TOE-EIGENING VAN OPEN ZEEEN WAAR ANDERE LANDEN VISSERIJ EN HANDELSVAART BEOEFENEN ZONDER BELEMMERING VANWEGE ANDERE LANDEN.

Maar Rusland is er nog toe gekomen sommige gebruikelijke visserijrechten in te willigen en wanneer zij hun territoriale grenzen op 12 mijl hebben gebracht hebben de Russen toch ingevolge de Engels-Russische Overeenkomst van 1956, de Engelse vissers toegelaten om in bepaalde gebieden van de Russische noordkust verder tussen de drie en twaalf mijlen te vissen. Van deze overeenkomst wordt nog regelmatig gebruik gemaakt.

MENINGSVERSCHILLEN VOORKOMEN

Engeland heeft steeds de driemijlszone geëerbiedigd en ongeschonden gelaten in de hoop dat een internationale regel op deze basis alle nationale souvereiniteitsrechten en aanspraken zou voldoen en het vermenigvuldigen der meningsverschillen voorkomen zou.

Bij de Konventie van 1882 was deze regel bij internationale overeenkomst vastgesteld en toegepast in heel West-Europa.

Engeland heeft zelfs nooit de historische limieten van vier mijlen om Noorwegen betwist, daar deze gebaseerd zijn op de Scandinavische bepalingen der zeemijlen. Engeland heeft dit zelfs bij de Engels-Noorse visserijonderhandelingen van 1951 nooit pogen te veranderen.

BRITSE TOEGEVINGEN

Bij het begin van de Zeewetgevingskonferentie van 1958, waren heel wat naties geneigd de driemijlszone als normaal te aanvaarden dan om het even welke andere afzonderlijke afbakeningen. Engeland was evenwel bereid belangrijke toegevingen te doen ten einde een algemene overeenkomst te bereiken.

Het gaf zelfs zijn steun aan het Amerikaanse voorstel om de territoriale grenzen naar zes en de visserijgrenzen naar twaalf mijl te orengen, mits de toelating aan de landen welke traditionneel binnen deze grenzen visten om de visserij tot de zesmijlszone te beoefenen. Zelfs heeft Engeland nu een overeenkomst met Denemarken gesloten, waarbij het deze grenzen aanvaardt voor de Faroe-eilanden.

ZES PLUS ZES

De « zes plus zes » voorstelling van de Verenigde Staten kregen 45 stemmen (Engeland inbegrepen) en bekwam een twee-derde meerderheid. Het is ongetwijfeld de beste overeenkomst die gesloten kan worden tussen moderne veiligheidsmaatregelen, visserij-belangen en fundamentele vrijheid ter zeevaart, waar alle landen streng aan houden.

De Britse politieker is realist. Hij is bereid een breed onderscheid te maken tussen territoriale grenzen en visserij-limieten. Hij wil tevens aanvaarden dat in sommige landen, zoals bvb. IJsland, bijzondere beweegredenen van ekonomische aard bestaan.

Deze stelling werd zelfs opgenomen in een resolutie van de Zeewetgevingskonferentie van 26 april 1958, ook de bijzonderheden betreffende kustvisserijen werd door Engeland gesteund. Maar Engeland wil hopen dat elke internationale overeenkomst moet rekening houden met de fundamentele principes van internationaal beleid. Een der belangrijkste principes hiervan is wel deze van de instemming der andere landen.

INTERNATIONAAL ASPECT

In 1951 deed het Internationaal Gerechtshof een uitspraak in de betwisting tussen de Engelse en Noorse visserij-aangelegenheden en verklaarde o.m. :

« *Het afbakenen van zeezones*
« *heeft steeds een internationaal*
« *aspekt en kan niet enkel afhan-*
« *gen van de wil door het aan zee*
« *grenzende land in zijn landelijke*
« *wetgeving vastgelegd* »

EENSTEMMIGHEID EN DUURZAAMHEID

Engeland zou wensen dat de strekking der konferentie ertoe zou leiden oplossingen te doen aanvaarden die de eenstemmigheid genieten en van blijvende aard zouden kunnen zijn. Het algemeen voordeel dat de driemijlszone bood kwam vooral vanwege zijn éénvormigheid.

Het lijkt wel mogelijk door het merendeel der deelnemende en betrokken landen een regeling te doen aanvaarden die universeel zou kunnen toegepsast worden. Indien de limieten tot het minimum noodzakelijke kunnen herleid worden dan zal de bescherming van bestaande belangen op zee niet tot onnodige strengheid van optreden aanleiding geven.

AANVAARDING VAN SCHEIDSRECHTERS

Een andere, door de Engelse visserij aanvaardde en gesteunde noodzaak is deze van arbitrage en verzoeningsmogelijkheden bij het beslechten van betwistingen. Dit werd door de Zee-wetgevingskonventie aanvaard.

Samen met de meerderheid der landen, was Engeland ondertekenaar van het voorgestelde protocol nopens de verplichte beslechting van eventuële betwistingen bij de konferentie van 1958.

Engeland kan de weigering van bepaalde landen om dit protocol te ondertekenen begrijpen, maar het gelooft toch dat de praktijk der scheidsrechterlijke tussenkomst tussen landen met belangrijke visserijbelangen noodzakelijk is. Het is wenselijk dat wanneer een internationale overeenkomst bereikt wordt er een zekerheid moet zijn dat het niet direkt tot betwistingen aanleiding zal geven.

WETENSCHAPPELIJKE BEHOEDING

Het zuivere antwoord staat hier als ondertitel.

Mogelijks is de uitbreiding der zones voor sommige landen meer van politieke dan van enige andere aard, maar Engeland gelooft aan de noodzaak tot uitbreiding van sommige grenzen omwille van de wetenschappelijke behoeding van visserijstapels.

Juist daarom is de internationale opinie en ook de Britse meer geneigd een wetenschappelijke overeenkomst te aanvaarden. Hierbij bestaat dan trouwens een kans dat zij later, naar gelang de mogelijkheden, aangepast kan worden.

BESTAANDE OVEREENKOMST

Wij vissen in de Noord-Oost Atlantik, waar sinds enkele jaren een overeenkomst van toepassing is die er toe strekt bepaalde vissoorten voor uitroeiing te behoeden.

Sinds de laatste jaren is de Noord-Oost Atlantische Visserij-overeenkomst er van toepassing, welke door alle Europese landen werd aangenomen. Ingevolge deze conventie is het mogelijk alle denkbare beschermingsmaatregelen te treffen waar het in belang van bepaalde vissoorten noodzakelijk mocht lijken. Het Verenigde Koninkrijk was het eerste land dat deze overeenkomst ratifieerde en hoopt dat de ratificatie der andere landen, met inbegrip van IJsland, zal volgen in afzienbare tijd.

HET BELANG VAN DE VERBRUIKERS

Ook de verbruikers hebben hun belangen te verdedigen.

De Britse visserij-industrie behoort tot de Noord-Oost Europese zone, waar 200 miljoen mensen te voeden zijn. Andere gebieden en landen hebben zwaardere taken. Het lijkt normaal dat elk land voor zichzelf een aanzienlijk gedeelte van zijn voedingswaar zou kunnen aanvoeren, en bijgevolg de noodzakelijke visserijprodukten met eigen schepen zou kunnen halen en aanvoeren indien het land dit verlangt. In feite is de Britse aanvoer uit de IJslandse wateren in de laatste twintig jaar van 37 op 25 ten honderd gevallen terwijl het totale aanvoercijfer steeds omhoog ging.

Men kan dus moeilijk beweren dat de visgronden om IJsland overbevist werden of dat Engeland zich een monopolie toegeëigend heeft.

De twaalfmijlszone in de Noord-Oost Atlantiek en de zes- à zevenmijlszone in andere gebieden berooft Engeland van een groot gedeelte zijner visserijgronden waar het sinds meer dan 50 jaar aktief was.

Voor de Viswinkel

BEREIDDE VISSCHOTELS IN HET UITSTALRAAM

De «Allgemeine Fischwirtschaftszeitung» van 13 feb. deelt mede dat een handelaar in Duitsland op het idee was gekomen om bereide visschotels uit te stallen en er receptenboekjes bij te leggen. Het sukses leek overdonderend, massa's kopers stonden verwonderd naar de uitstalling te «gapen» en heel wat mensen die nooit vis kochten kwamen de zaak binnen.
Dit bracht de korrespondent van het voormelde blad er toe zich af te vragen waarom deze schotels een dergelijke aantrekkingskracht uit oefenden. Bij navraag leek dat het merendeel der vrouwen de bereiding van vis tot dergelijke «appetijtelijke» schotels voor onmogelijk hielden en zij deze methode als volledig nieuw beschouwden.
Hier zit ook voor onze vishandelaars wel wat in en wij vragen ons af of het niet meteen interessant ware om ook de ingedriënten die tot de bereiding dienen er bij te stellen, zodat de huisvrouw enig idee neemt wat er bij de vis hoort.
Wij veronderstellen dat de vishandelaars die zich de moeite zouden willen getroosten en recepten zouden willen aanvragen bij de propagandakommissie voor visverbruik deze wel zouden kunnen krijgen.
Om de zaak niet te overladen kan er wellicht elke week één schotel worden vertoond onder het motto :
«Uw visschotel voor vandaag».
Terwijl het nog niet te warm is voor het uitstallen van vis en de vasten aangekondigd wordt lijkt dit wel het geschiktste ogenblik voor dergelijke publiciteit.

HULPVERLENING AAN VISSERS OP DE NOORDZEE

Op 15 tebruari is het hospitaalkerkschip « De Hoop », nadat het schip de voorgeschreven 4-jaarlijkse onderhoudsbeurt heeft gehad, van Scheveningen vertrokken.

De reis gaat naar het zuiden van Noorwegen om van daaruit hulp te verlenen aan de ongeveer 60 Nederlandse trawlers, die rondom de Vikingbank vissen.
Het is de eerste keer, dat « De Hoop » in dit visgebied zijn intrede doet.

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

PROPAGANDA-VERENIGING voor VISVERBRUIK

Door de lesgeefster van de propagandavereniging voor vis werden in de maand januari lessen in visbereiding gegeven. Hierbij werden de volgende bevindingen opgedaan.

6 januari - 13.30 utr - Familiezorg Rue E. Miscamps, 13, La Louvière.
Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : geen gerief.
Begrip en belangstelling : redelijk.
Aantal deelneemsters : 21.
UITSLAG :
Ekonomisch : viswinkels.
Pedagogisch : geen reaktie.

★

7 januari - 10.00 uur - Familiezorg Zwartzusterstraat 18, Gent.
Manier van bereiken : trein en tram.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : zeer goed.
Aantal deelneemsters : 16.
UITSLAG :
Ekonomisch : viswinkels.
Pedagogisch : veel nuttige vragen.

★

8 januari 10.00 uur. Familiezorg, Biskayerplaats 3, Brugge.
Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 19.
UITSLAG.
Ekonomisch : dagelijks verse vis te verkrijgen.
Pedagogisch : enkele leerlingen kennen weinig vissoorten, nuttige vragen.

★

12 januari - 13.30 uur - L.O.F.C. te Nijvel.
Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : redelijk.
Begrip en belangstelling : tamelijk veel.
Aantal aanwezigen : 31.
UITSLAG.
Ekonomisch : Viswinkel- leurder.
Pedagogisch : bespreking voedingswaarde - weinig aktiviteit.

★

13 januari - 13.30 uur - L.O.F.C. Leval - Erahegnies.
Manier van bereiken : trein - weinig verbindingen.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : redelijk.
Aantal aanwezigen : 21.

★

14 januari - 10.00 uur - Huishoudschool, Demustraat, 10, Diest C5C1.
Manier van bereiken : trein.
Inrichting van 't lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 61.

UITSLAG.
Ekonomisch : viswinkel.
Pedagogisch : geen kontakt met de leerlingen.

19 januari - 14.00 uur - Instituut Anna Piers, Kloosterstraat 57 te Beveren-Waas C3.
Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 31.

UITSLAG :
Ekonomisch : viswinkel.
Pedagogisch : enkele vragen.

★

20 januari 13.30 uur - L.O.F.C. - Soignies (Carnières).

Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : geen gerief.
Begrip en belangstelling : geen.
Aantal deelneemsters : 6.
UITSLAG.
Ekonomisch : verse vis te verkrijgen op vrijdag.
Pedagogisch : geen reaktie.

★

21 januari - 13.30 uur - L.O.F.C. Elezelles.

Manier van bereiken : trein en autobus, weinig verbindingen.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 16.

UITSLAG.
Ekonomisch : leurder.
Pedagogisch : veel praktische vragen.

★

22 januari 19.00 uur - Vrije Vakschool, Gemeentepaats, 10, Kontich. C1 - C3 - A6.
Manier van bereiken : trein - autobus.

Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 31.

UITSLAG.
Ekonomisch : viswinkel, zeer verzorgd.
Pedagogisch : druk gesprek met lerares na de les.

★

27 januari - 13.30 uur - L.O.F.C. Gouy lez piétons.
Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 23.

UITSLAG.
Ekonomisch : leurder - paketten.
Pedagogisch : veel vragen.

★

29 januari 9.30 uur - Landbouw en Huishoudnormaalschool, Halingenstraat, Velm C1 An.

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van t' lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 14.

UITSLAG.
Ekonomisch : leurder.
Pedagogisch : enkele vragen.

★

VERSLAG over de wedstrijden «Beste Visschotel» die plaats grepen op 15 - 26 en 28 januar. 1960.

15 januari 10.30 uur - Technisch Instituut, Groenplaats, 3, Hasselt C5CID.

15 leerlingen namen deel aan de wedstrijd. De volgende visschotels werden bereid :

— Belegde sandwiches
— Koude visschotel
— Tomaten visvelouté
— Visschelpen
— Vissoufflé
— Normandische gefruite vis
— Gastronomische visfilets
— Gegratineerde vis
— Vis met citroensaus.

Alles werd zeer verzorgd en de uitslag was prachtig.
15 prijzen werden uitgedeeld.
Waren aanwezig : Dhr O. Stradiot. E.M. Direktrice; Juff. Brams; Juff. Willems en Mevrouw Pauwels, onze lesgeefster.

★

26 januari 10.30 uur - Technisch Instituut St Maartensplein 13, Brugge C5 C1 D.

De leerlingen van het laatste jaar acht in aantal, hebben volgende visschotels bereid :
— gestoofde wijting
— gekookte schelvis
— schelis op z'n lekkers
— pladijs met kaassaus
— gebakken dorade
— pladijs met wijnsaus
— schelvis in den oven
— gerookte wijting.

De uitslag was bevredigend. 8 prijzen werden uitgedeeld.

Waren aanwezig : Dhr O. Stradiot; Mevr. Van der Donckt - Inspektrice T.O.; Juff. Direktrice; De lerares en Mevr. Pauwels onze lesgeefster.

★

28 januari 10.30 uur — Hogere Landbouwschool, Naamse steenweg, 355, Heverlee C1 A.

Met veel moed en ijver namen de 9 leerlingen van het laatste jaar deel aan de wedstrijd.
Door loting werden de leerlingen aangeduid alsook de bereidingen.

— gekookte vis in orloffsaus
— gastronomische filets
— koninklijke visrepen
— gegratineerde pladijs.

De uitslag was zeer goed - er werd vlug gewerkt, op 45 minuten was alles klaar.

Er werden 9 prijzen toegekend.
Waren aanwezig : Dhr Stradiot O., E.Z Direktrice en lerares en Mevrouw Pauwels, onze lesgeefster.

Oostendse Vismijnecho's

LOSSERS EN LOSSERSKAARTEN

Vereden week, toen de aanvoer redelijk groot was en vele lossers niet konden opkomen tengevolge van ziekte werd door de rijkswacht kontrole gedaan naar de losserskaarten. Het is misschien wel nodig dat men de lossers in het bezit van een losserskaart beschermt door ze te verzekeren dat hun werk niet zal afgenomen worden door lossers die niet in het bezit zijn van dergelijke kaart. Wanneer men daar echter kontrole wil op doen, zou men dit best op andere momenten doen en niet op een ogenblik dat er een tekort was aan lossers met of zonder kaart. Hierdoor bewijst men niet alleen niemand een dienst, maar helpt men bovendien de ganse verkoop in de war door het feit dat schepen niet op tijd los zijn zodanig dat zij een gedeelte van hun vangst na de andere schepen moeten verkopen. Dat dit met schade gepaard gaat zal niemand betwijfelen. Als men in het vervolg dus nog kontrole wil doen zou men dit best op meer gelegen momenten laten gebeuren.

BESPARINGEN IN DE VISMIJN

Het is een publiek geheim dat het nieuwe stadsbestuur radikale maatregelen neemt om de stadsbegroting in evenwicht te brengen. Ook in de vismijn is men het al een paar maal kunnen gewaar worden. Het licht wordt in de verkoophalle nogal voortijdig uitgedraaid zodat dezen die er moeten schrijven zich naar alle windstreken moeten draaien om een beetje licht op te vangen. Het moet zijn dat de stadsbegroting al een heel eind op de weg van herstel is, want verleden week kon het er plots van af om de lichten tot 8.30 uur te laten branden. De zon scheen volop en de lichten bleven maar branden zodanig dat het bijna te klaar was. Men was misschien van oordeel : «Een keer weelde is niet altijd armoede». Het valt nu te bezien of men dat in de eerstkomende dagen niet zal moeten inlopen en weer in de duisternis zal moeten leven. En zeggen dat er in de mijn vier nachtwakers, twee politieagenten, enz... zijn. En waar was de fameuze bestuurssekretaris ?

DE VISMIJN-DIREKTIE IS ZIEK

Nadat dhr direkteur van de vismijn een paar weken geleden in ziekenverlof ging, heeft nu ook zijn sekretaris er moeten aan geloven en kon niet langer op post blijven voor zijn zwaar ambt. Na hem was het de beurt aan de plaatsvervangende direkteur, de ontvanger van de vissershaven, die ook al ziektekiemen had opgedaan. Als het zo voortgaat zal er weldra geen enkel officieel persoon meer zijn om de goede gang van zaken te verzekeren. Gelukkig is daar nog de halchef zodat tenminste de verkoop op een regelmatige manier zal kunnen doorgaan.

GEEN VERKOOP MEER OP VRIJDAGEN

Volgens een bericht van de direktie van de vismijn zal vanaf toekomende vrijdag geen verkoop meer gehouden worden in de mijn, op de vrijdagen. Het zijn vooral de kustschepen die hier moeten nota van nemen, want grote vaartuigen komen slechts zeer zelden op vrijdagen.

ZEER GROTE AANVOER OP MAANDAG

Het was maandag volle bak in de vismijn. Bijna twee mijnen vis werden voorgelegd met vis, dit zonder dat er grote gaten in waren. Zodoende werd een totale aanvoer bereikt van 8.200 bennen vis met een 18.000 kilo tongsortering. De totale opbrengst hiervan beliep 3.886.943 fr. hetgeen op zichzelf een hoog bedrag is, maar slechts neerkomt op een gemiddelde prijs van 9 fr. per kg. of 450 fr. per ben. Dit is zeker niet veel en veel te weinig om renderend te zijn. De oorzaak daarvan moet gezocht worden aan de grote invoer, de grote aanvoer van wijting en platvis, soorten die aan opvangprijzen moesten worden verkocht en zelfs meestal werden opgevangen. Uit het feit zelf van de lage prijs komt voort dat verschillende schepen weer moesten tevreden zijn met opbrengsten die een fink stuk beneden het renderend peil bleven. Dit was vooral het geval voor de Noordzeeschepen en de Witte Bankers terwijl de IJslanders dank zij grote vangsten nog een eerbaar resultaat wisten te behalen.

IJSLAND BOVEN

Niet minder dan vijf schepen verkochten vandaag van IJsland een vangst. In totaal werden aldus 4850 bennen van deze soorten verkocht waarvan het grootste deel bestond uit wijting. Aangezien deze wijting groter was dan 30 cm. werd de handel verplicht te kopen boven de 250 fr. Een zeer grote hoeveelheid moest echter worden opgevangen. Andere minder dure soorten bij verleden week waren kabeljauw, gullen, hondshaai en schotse schol. Zeebaars en koolvis hielden hun prijspeil, de eerste soort wegens de gestegen vraag naar filets en de laatste soort wegens de uitvoer naar Duitsland. Uiteindelijk werden opbrengsten geboekt die schommelden van 762.425 fr. voor de O.81 naar 233.341 fr. voor de O.250. Wegens de nogal lange reizen kon de kwaliteit beter zijn.

Aan Noordzeevis werden een 1100 bennen aangevoerd. De prijs voor witte kabeljauw was merkelijk lager dan verleden week en daalde bovendien nog van de eerste naar de laatste beurt. Geen van de drie vangsten was groot, twee zelfs nogal aan de lage kant. Aan de prijzen die vandaag betaald werden konden geen bevredigende reizen worden gemaakt, deze schommelden van 145.460 fr. naar 249.870 fr. dit voor de Z.459 en de O.237.

TE VEEL MAGERE PLATVIS TONGEN GOEDKOOP

Van de Witte Bank en van de Oost worden momenteel grote vangsten platvis aangevoerd, deze platvis is echter zoals telkens in deze tijd van het jaar zeer mager en van de Oost nog magerder dan van de Witte Bank. Niet alleen is er een teveel van deze soort op de markt, ook in Zeebrugge worden grote vangsten gelost, maar bovendien is de handelswaarde er van, zeer klein. Hetzelfde kan niet gezegd worden van de IJslandse wijting bijvoorbeeld, soort die echter ook maar een geringe belangstelling genoot vanwege de handel. Benevens dus voor platvis waren ook de prijzen voor tongen renderend. Er zat voor de Witte Bankers dusgevolg niet veel anders op dan maar met lage uitslagen tevreden te zijn, opbrengsten die schommelden van 78.520 fr. naar 114.840 fr. dit voor de Z.321 en de O.115. De vangsten tong waren niet zeer groot en de beste tijd lijkt wel voorbij op deze visgrond. Er mogen dan ook binnenkort meer kanaalschepen verwacht worden.

Voor de Oostvangsten werd evenmin veel geld betaald en doordat de hoeveelheid tong hier doorgaans nog kleiner was dan van de Witte Bank, waren de opbrengsten ook lager. De minst slechte uitslag was voor de Z.186 met 61.680 fr, door de Z.417 werd het laagste cijfer geboekt, 46.931 fr.

OMVANGRIJKE KANAALVANGSTEN

Het aantal kanaalschepen was niet zo groot, de vangsten zelf waren echter wel redelijk groot. De meeste schepen losten grotere hoeveelheden tong zodat uiteindelijk nog bevredigende resultaten werden geboekt, ook door de O.265 ook al besomde dit vaartuig geen 100.000 fr. De reis was hier echter merkelijk korter. Toch mocht voor dergelijke grote vangsten meer worden opgebracht. Wijting en posten brachten niet veel op, ook ronde vis werd goedkoop verkocht. De roggen kregen redelijke prijzen alhoewel deze prijzen neiging tot dalen vertoonden naarmate de markt vorderde. Dit was trouwens voor de meeste soorten het geval. Er mag immers voor de volgende dagen nog heel wat van deze visgrond worden verwacht, dit dan nog eerder op onverwachte wijze. De mooiste uitslag was voor de Z.581 die 264.890 fr. besomde en dus meer besomde dan de meeste IJslanders, dit dank zij een vangst tong van bij de 4.000kg. en met een vangst vis van ongeveer 250 bennen. De laagste opbrengst was voor de O.265 die met 92.260 fr voor de dag kwam.

GROTE VANGSTEN VOOR DE WESTVISSERS

Na weliswaar nogal lange reizen werden door de Westvissers grote vangsten vis binnengebracht. De enige uitzonderingen hierop waren de keine schepen die na korte reizen aan de afslag kwamen. Rog kende zoals reeds gemeld een gunstige marktinzet, prijspeil dat evenwel niet kon behouden blijven. Haaien kregen bevredigende prijzen en werden vlot verkocht. Voor wijting van deze visgrond werd de hoogste prijs van de markt betaald. Platvis evenwel was naar weinig loffelijke gewoonte goedkoop en tongen kregen ietwat hogere prijzen dan deze van de Witte Bank. Al met al werden tenslotte opbrengsten geboekt die schommelden van 20.920 fr. voor de N.3 naar 94.100 fr. voor de Z.528, een vaartuig dat het de laatste tijd beter begint te doen. Zoveel te beter en wat een goede stuurman toch waard is !

KLEINERE AANVOER OP DINSDAG

Er was dinsdag niet zo veel vis op de markt als maandag, deze aanvoer was echter beter gevaardeerd aangezien het aantal IJslandse soorten niet zo omvangrijk waren.

Van het kanaal werd daarentegen het dubbel aangevoerd van maandag. De aanvoer was dus omvangrijk genoeg hetgeen tot uiting kwam in de bekomen prijzen die alle lager waren dan gisteren. Het was dank zij omvangrijke vangsten dat sommige schepen nog een redelijke opbrengst konden bereiken. De meeste echter bleven onder een renderend peil.

MINDER VIS VAN IJSLAND

Bijna de helft minder vis van IJsland bij maandag. De prijzen blijven laag en sommige soorten worden zelfs goedkoper. Dit is vooral het gevolg voor kabeljauw. Waar de vangsten bovendien weinig omvangrijk waren was er niet veel te verdienen voor deze schepen. Ook hier kwam van een goed resultaat niets in huis.

ZEER VEEL KANAALVIS

Vandaag verkochten 9 kanaalschepen hun vangst waardoor de soorten van deze visgrond wat al te overvloedig werden op de markt gebracht. De prijzen waren allemaal lager dan gisteren, bijzonder kabeljauw en andere ronde soorten. Ook tongen daalden verder in prijs zodat uiteindelijk niets duur werd verkocht. 't Was dank grote vangsten dat sommige schepen nog een reisje konden maken. De hoogste opbrengst was voor de O.66 die 140.000 fr. besomde terwijl de laagste opbrengst met 60.110 fr. voor de O.276 was.

Door deze grote aanvoer van kanaalvis werd ook voor de Westvarianten geen hoge prijs meer bekomen. De aanvoer van deze visgrond was echter gering en de vangsten per schip eerder klein. Voor deze schepen kwam er dan ook van renderende uitslagen niets in huis.

WITE BANKERS MET TRIESTIGE UITSLAGEN

Voor de enkele schepen die vandaag van de Witte Bank kwamen verkopen was het weer een zeer mager beestje. De gedaa de tongenprijs was inderdaad niet van aard om de opbrengsten enigszins te doen stijgen terwijl ook platvis weer zeer goedkoop bleef.

Hetzelfde geldt voor de schepen die van de Oost hun vangst kwamen verkopen en door het feit dat hier de tongenvangst nog kleiner was, bleven de prijzen nog een eind onder deze van de Witte Bankers. In een woord : triestig.

OOSTENDE HOOGWATER

1	di	0312	51	1002	2
		1542	49	2211	5
2	wo	0351	50	1038	4
		1618	48	2246	6
3	do	0430	48	1112	5
		1652	46	2324	7
4	vrij	0507	46	1147	7
		1732	43	——	—
D 5	za	0553	43	0012	9
		1819	41	1233	10
6	zo	0652	40	0104	11
		1930	38	1335	12
7	ma	0813	39	0216	12
		2100	38	1453	13
8	di	0940	40	0337	13
		2218	40	1614	13
9	wo	1049	42	0451	11
		2315	42	1721	11
10	do	1140	44	0551	10
		2356	44	1812	10
11	vrij	——	—	0637	7
		1219	46	1850	8

over "OOSTENDE-RADIO„

VOOR DE MARINERAAD TE DEN HAAG

De aanvaring tussen de "Karel Doorman" en de O.246 "Franz-Elza"

(Van onze speciale verslaggever ter plaatse)

DEN HAAG DONDERDAGMIDDAG.

Als laatste van een lange rij getuigen in het onderzoek, dat de Nederlandse Marineraad heeft ingesteld naar de aanvaring van Hr. Ms. Vliegkampschip «Karel Doorman» en de Belgische kotter «Frans Elza» uit Oostende, welke in de nacht van 24 op 25 september in de Duitse Bocht bij Helgoland plaats had en waarbij de vijf opvarenden van het vissersscheepje het leven verloren, verscheen deze morgen de 29-jarige Roland Viaene voor de Raad. Hij is schipper aan boord van de «Jenny», de kotter O.281 eveneens uit Oostende, die in de onheilsnacht ongeveer op dezelfde plaats als de verongelukte «Frans Elza» voer.

Want dat kwam uit het gesprek tussen de door mr. L. Van Lookeren Campagne voorgezeten Marineraad en de Belgische getuige, duidelijk naar voren en ook de «Frans Elza» was vissende op het ogenblik van de aanvaring. Schipper Viaene gaf een duidelijk overzicht van wat er gebeurd was gedurende de dag, voorafgaande aan de nacht van het ongeluk en vertelde en passant, dat het vissen in de vaargeul op de bewuste plaats in het geheel niet ongewoon is : «Ook de Duitse en de Hollandse vissers doen dat !»

De heer Viaene gaf een nauwkeurige beschrijving van de verlichting van de verongelukte «Frans Elza», zoals hij deze had waargenomen vóór het ongeluk. Omstreeks half elf 's avonds had hij gezien, dat het schip het z.g. karnavalslicht en een toplicht aan had, terwijl hij ook twee «werk-lichten» had zien branden, waarvan één aan het stuurhuis en één boven het touw van het vissnet aan bakboord. Een half uurtje later had hij ook duidelijk het heklicht zien branden.

Op een vraag van de voorzitter, of dit licht tijdens het vissen dan niet uit werd gedaan — zoals tijdens een der vorige zittingen door de reder van de verongelukte kotter, de heer Frans Legein, was verklaard, — antwoordde schipper Viaene, dat dit nooit het geval was. Aan welke verklaring hij onder gelach toevoegde, dat dit zelfs door de «Hollandse vissers» nooit werd gedaan...

Uit de verklaringen van schipper Viaene bleek verder o.m. dat de aanvaring vermoedelijk heeft plaats gehad op de plaats waar en het tijdstip waarop de «Frans Elza» tijdens het vissen ongeveer van koers had moeten veranderen. Een manœuver, welke, naar de heer R. Viaene verklaarde onder normale omstandigheden ongeveer 10 à 15 minuten duurt. Omstreeks kwart voor twaalf was schipper Viaene op de bewuste avond naar beneden gegaan — slechts één man was aan dek gebleven, de al eerder door de Marineraad gehoorde 17-jarige roerganger Remi Deswelgh — waarna hij zich om twee uur had laten wekken. Toen was de «Frans Elza» dus reeds vergaan, maar in tegenstelling tot hetgeen Deswelgh eerder had verklaard, zei schipper Viaene dat deze jonge visser hem niets had verteld van een door hem waargenomen verdwijnen van de andere kotter. Pas later in de nacht was via Oostende-radio het bericht van het vergaan van de «Frans Elza» opgevangen. Daarna was de «Jenny» naar de plaats des onheils opgestoomd, maar het enkele uren zoeken nadat het licht geworden was, had geen enkel resultaat opgeleverd. Er was alleen wat olie op zee waargenomen.. Ook had de «Jenny» nog getracht kontakt op te nemen met de «Karel Doorman», maar op het moment, dat schipper Viaene zijn scheepje dicht genoeg bij het vliegkampschip had gebracht, lichtte dit de ankers en verdween.

Tenslotte verklaarde dhr Roland Viaene in antwoord op vragen van de kommandeur mr. A.N. baron de Vos van Steenwijk, dat de masten van de «Frans Elza» niet van hout waren, maar van staal, dat ook het kookhuis van ijzer was en dat er nog verscheidene delen van metaal waren. Welke antwoorden uiteraard van veel belang zijn in verband met de echo op het radarscherm. Eerder was namelijk al eens verklaard, dat de «Frans Elza» een geheel houten schip was en dat kleine houten scheepjes wel eens helemaal geen of nauwelijks een echo op het radarscherm brachten.

Tenslotte verklaarde mr Van Lookeren Campagne het openbaar onderzoek gesloten. De Marineraad zal later uitspraak doen.

Het lossen van vis in de haven van Nieuwpoort

Te Nieuwpoort worden bij het lossen van vis, wanneer er grote aanvoer is, de belangen van de reders en vissers over het hoofd gezien. Maandag jl. waren 18 vaartuigen op de markt met vangsten gaande van 20 tot 70 bennen vis. De verkoop diende tot twee maal toe stopgezet bij gebrek aan gesorteerde vis. Volgens ingewonnen inlichtingen zou de oorzaak van het niet klaar komen van gesorteerde vis te wijten zijn aan het feit dat de visrapers te laat hun werkzaamheden aanvatten. Om dergelijke voorvallen in de toekomst te vermijden dringt een reglement zich zo spoedig mogelijk op: vanwege de vislossersbazen moet het uur bepaald worden, waarop het rapen dient aangevat. Er wordt aangenomen dat de Nieuwpoortse haven een tij-haven is doch dit is een reden te meer waarom moet voorzien worden dat de te lossen schepen van de eerste verkoopbeurt zo snel mogelijk moeten gelost worden opdat de vaartuigen van de tweede verkoopbeurt zo spoedig mogelijk de aanlegplaats aan de vismijn zouden kunnen innemen. Het is in het geldelijk belang van alle vissers dat de verkoop een vlot verloop krijgt en in de minst mogelijke tijd kan afgehandeld worden tijdens de aanwezigheid van de vishandelaars. Bij nutteloos tijdverlies gebeurt het zeer dikwijls dat de handelaars het wachten moede worden er er de «brei» aangeven de volledige verkoop bij te wonen met het gevolg dat de prijzen dalen en de vissers ettelijke duizende franken schade lijden. Anderzijds dringen de reders er op aan dat de vislossersbazen dienen uit te zien naar mensen met kennis van het sorteren en die beschikbaar staan bij grote aanvoer. De reders weigeren niet een degelijke losprijs te betalen maar verlangen dat hun vangsten in de mogelijkheid zouden gesteld worden om de maksimum marktprijs te bekomen.

Het bestuur van de kontakt kommissie zal een algemene vergadering beleggen waar het lossen en rapen van vis zal besproken worden. — N.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

VISSERIJNIEUWTJES

HAVENSTATISTIEK ZEEBRUGGE Januari 1960

In januari 1960 zijn 124 zeeschepen, metende 239.404 ton, de haven binnengelopen, tegen 172 zeeschepen, metende 219.428 ton in januari 1959.

De ladingen in januari 1960 bedroegen 59.139 ton bij de aanvoer en 34.954 ton bij de uitvoer, tegen respektievelijk 70.184 ton en 47.882 ton in januari 1959.

De algemene goederenbeweging gedurende de maand januari 1960 bedraagt 153.024 ton tegen 170.184 tno gedurende de maand januari 1959. — Z.

ONGEVALLEN IN DE VISSERIJ

— Sorreyn Leon, schipper van de Z.420 kreeg bij het splitsen van staaldraad een prik in de rechter middenvinger.

— Snauwaert Raymond, schipper-eigenaar van de Z.104 is aan dek uitgegleden en gevallen waarbij hij met z' hand tegen de reling sloeg. Hij heeft een verstuiking opgelopen.

— Van Wulpen Alfons, motorist van de Z.186 heeft zich de rechter hand bezeerd door een slag van het bazaanzeil. Zijn rechterpols is verstuikt.

KORRE VAST

De Z.491, schipper Ackaert, bevond zich al vissend in zee, toen plots de visboel vastsloeg. De voorklok aan stuurboord werd uitgerukt en de achtergalg werd ontzet.

SCHROEF OPGEVIST

De Z.430, schipper Depaepe Albet, viste een vliegtuigschroef op ongeveer 50 mijl noord van Zeebrugge. De helft van het net werd door dit voorwerp gescheurd. De schroef die 200 kg. woog werd meegebracht uit zee naar het Waterschoutsambt.

SCHADE AAN SLUIS

Door de Z.412 werd schade toegebracht aan het wrijfhout van de sluis bij het uitvaren van de haven van Oostende. De aangifte werd gedaan door matroos Catoor Hubert.

AANVARING

De Z.514 schipper Jan Wisse was ter visserij uitgevaren uit Oostende toen een hevige schok op het voorschip werd waargenomen. Een metalen voorstevenplaat werd afgerukt. — Z.

Krijgen onze reders voor hun verouderde vloot geen sloopprémie ?

In het kader van het vijfjarenplan had de bedrijfsraad voor Zeevisserij na grondig onderzoek aan het departement van Landbouw, voorgesteld het slopen van oude en niet rendabele vaartuigen te bevorderen met aanhen een sloopprémie te geven op voorwaarde dat een nieuw vaartuig zou gebouwd worden.

Een bevoegd technisch komitee zou worden ingesteld om de rendabiliteit van het te slopen vaartuig te beoordelen en te bepalen welk type van vaartuig in de plaats moet komen van het gesloopte vaartuig.

Deze sloopprémie zou insgelijks slechts worden geschonken voor zover de romp van het nieuwe vaartuig op een Belgische werf zou worden gebouwd.

Door deze voorwaarde te stellen heeft de Bedrijfsraad rekening willen houden met de moeilijke toestand van onze Belgische werven en daarmede beoogd de werkverschaffing op deze werven te stimuleren.

Het toekennen van deze sloopprémie zou aldus grotelijks kunnen bijgedragen hebben om onze verouderde en niet rendeerbare schepen te vervangen. Het zou veel werkloosheid verminderen, de vissers toelaten hun bedrijf op een moderne leest te schoeien en aldus onze visserij aanpassen aan de eisen van zijn tijd.

Daar dit advies door de Bedrijfsraad reeds maanden gegeven was en er niets van in huis schijnt te komen, heeft Senator Dekeyser aan de Minister van Landbouw gemeend hiernavolgende vraag te moeten stellen.

VRAAG :

Ten einde tegemoet te komen aan de moeilijkheden die het visserijbedrijf thans doormaakt, heeft de Bedrijfsraad van de Visserij een advies uitgebracht, dat er toe strekt bij vervangingsbouw aan de reder **een sloopprémie** toe te kennen.

Tijdens de bespreking van zijn begroting heeft de Minister van Landbouw als een realisatie van zijn departement meegedeeld, dat deze sloopprémie zou worden ingevoerd.

Kan de Minister mij laten weten wek gevolg aan dit advies gegeven werd ?

ANTWOORD :

Bij de bespreking van de begroting van het Ministerie van Landbouw op 10 februari 1959, heb ik mij bereid verklaard de kwestie van het instellen van een sloopprémie bij de vervanging sbouw van visserijschepen te onderzoeken.

Na onderzoek is het nochtans onmogelijk gebleken deze sloopprémieregeling in te voeren.

N.V.D.R. : Dat dit antwoord een ernstige toestand zal scheppen in verband met de modernisering van onze vloot, is een feit. Dit antwoord valt ten zeerste te betreuren en zal geenszins van aard zijn om het bedrijf leefbaar te houden.

Hopen we dat een wetsvoorstel de minister tot betere inzichten zal doen komen

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam dinsdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van de h. Vander Cruyssen. De h. Bentein vervulde het ambt van rijkskommissaris. Er stond slechts een zaak op de rol nml. de aanvaring tussen O. 754 «Mickie» op 8 juli 1959 en de O.237 «Nelly-Suzanne».

De aanvaring geschiedde in de havengeul te Oostende ter hoogte van het klubhuis van de yachtklub en de O.754 zonk bijna onmiddellijk. De bemanning kon gered worden. De Raad hoorde in deze zitting drie bemanningsleden van de O.237: matrozen Majoor, Van Beveren en stuurman Van Tieghem.

Uit hun verklaringen valt duidelijk af te leiden dat de O.237 in een brede zwenking uit de sluis van de vissershaven zeewaarts is opgedraaid zodat het vaartuig in het Westelijke vaarwater van de havengeul kwam te liggen. De O.237 heeft op geen enkel ogenblik stuurboordroer gegeven maar gaf wel geluidseinen. Volgens de verklaring van stuurman Van Tieghem zou z'n schip ook achteruit hebben geslagen zodat het op het ogenblik van de aanvaring geen vlucht meer had.

De Raad zal in een volgende zitting schipper Vigne Jozef van O. 754 horen. Deze kon wegens ziekte deze zitting niet bijwonen.

Tot slot weze nog gezegd dat in deze belangrijke zaak de belangen van O.237 en van O.754 respektievelijk worden verdedigd door Mter Jan Felix uit Oostende door Mter Standaert uit Brugge.

ZEEHENGELWEDSTRIJD

Naar wij vernemen gaat op zondag 1 mei e.k. het zesde Internationale Zeehengeltornooi door op de havendam te Zeebrugge, van 12 tot 15 uur.

Dit tornooi staat onder de hoge bescherming van het Olympisch Comité, het Commissariaat Generaal voor Toerisme en van de Belgische Federatie voor Zeehengelsport. In feite heeft dit traditionele tornooi een dubbel doel :

- bevordering van de hengelsport;
- aanmoediging van het kusttoerisme.

De Oostkustvissers, van Heist, werden met de inrichting belast en het comité staat onder ere-voorzitterschap van de heer P. Meyers, minister van volksgezondheid ; ridder P. van Ourtyve d'Ydewalle, gouverneur der provincie en voorzitter van Westtoerisme ; alsmede de heren P. Van Damme, burgemeester van Brugge en J. B. de Gheldere, burgemeester van Heist.

Vermits deze wedstrijd met verscheidene ministeriele wisselsbekers werd begiftigd, twijfelen wij geenszins aan het succes van dit tornooi, waarvoor de belangstelling steeds stijgt en zijn wij ervan overtuigd dat de Zeebrugse havenmuur die dag heel wat volk zal moeten dragen.

Eventuele liefhebbers zouden er allicht goed aan doen zich hiertoe nu reeds in verbinding te stellen met de heer J. Devliegher, secretaris, Elisabethlaan 12 te Duinbergen (Heist). Tel. 517.76.

Nog het vergaan van de O.246

VRAAG VAN SENATOR DEKEYSER AAN DE MINISTER

Door senator Dekeyser werd aan de minister van Buitenlandse Zaken hiernavolgende vraag gericht.

VRAAG :

Uit een verslag van de Onderzoeksraad van de Zeevaart, welke op woensdag 13 januari 1960, te Oostende, plaatsgreep, blijkt dat men er het vergaan van het Oostends vissersvaartuig O.246 «Frans - Elza», als gevolg van de aanvaring met het Nederlands slagdekschip «Karel Doorman», besproken heeft.

Zoals elkeen bekend is, kwam de bemanning van het Belgisch vaartuig om het leven.

Uit dit verslag blijkt, dat alle stappen die werden gedaan bij de Nederlandse overheid, om de uitwisseling te bekomen van de stukken die op de zaak betrekking, en om de bemanning van de «Karel Doorman» te kunnen onderhoren, zonder gevolg gebleven zijn.

Graag vernam ik van de heer Minister welke de redenen zijn die de Nederlandse overheden geven om op het gestelde verzoek niet in te gaan.

Secundo vernam ik graag welk verder gevolg het Ministerie van Buitenlandse Zaken zal geven, opdat de vraag van de Belgische zeevaartautoriteiten zou ingewilligd worden.

ANTWOORD :

1) Sinds 7 oktober zijn langs diplomatieke weg, pogingen aangewend om uitwisseling van verslagen en verklaringen van de getuigen van het ongeval te bekomen.

Langs dezelfde weg werd begin november 1959 medegedeeld, dat deze uitwisseling op bezwaren van Nederlandse zijde stuitte, gezien de mededeling van dokumentatie aan andere instanties dan deze vernoemd in de Marineschepsongevallenwet (wet van 16 maart '28, gewijzigd door deze van 25 april '35 (Nederlands Staatsblad nrs 69 en 225), niet gebruikelijk is.

Sinds midden november 1959 zijn de Onderzoeksraad voor de Zeevaart en de Nederlandse Marineraad met elkaar in briefwisseling.

Op hernieuwd voorstel tot uitwisseling werd begin december geantwoord, dat de verklaringen van de kommandant en de bemanningsleden van de «Karel Doorman» zo spoedig als dit mogelijk is, zouden worden toegezonden.

Op 14 december werd geïnformeerd op welk ogenblik de Onderzoeksraad in bezit van voornoemde stukken zou kunnen gesteld worden.

Op 27 december werd telefonisch medegedeeld, dat gezegde verklaringen van de Nederlandse getuigen niet konden toegezonden worden vooraleer de Marineraad de Belgische getuigen ter openbare zitting zou kunnen onderhoren.

De eerste zitting is vastgesteld op 2 februari.

Op verzoek om de Nederlandse getuigen door de Onderzoeksraad te doen onderhoren, dient een antwoord te worden afgewacht vanwege de Nederlandse Minister van Defensie, naar wie de Marineraad heeft verwezen.

Ik vestig de aandacht van het geacht lid op het feit, dat geen verslagen over de zittingen van de Onderzoeksraad worden opgesteld en de door hem ingewonnen inlichtingen blijkbaar langs de pers om werden verkregen.

2) Het Ministerie van Buitenlandse Zaken zal te gelegener tijd, en voor zover dit voor het verder onderzoek nog zou nodig blijken, opnieuw langs diplomatieke weg de nodige stappen doen.

N.V.D.R. : Ondertussen behandelde de Nederlandse Marineraad reeds de zaak en wachten we het eindresutaat er van af.

DE O.328 «PIERRE STANER»

Naar aanleiding van onze reportage over de «Belgian Lady» schreven wij dat dit vaartuig het eerste schip was waar alleen aan stuurboord gevist kan worden.

Wij ontvingen in verband hiermede een schrijven van de heer Ch. van Goethem, direkteur van de «Pêche Maritime du Congo», waarbij er terecht op gewezen wordt dat ook de O.328 «Pierre Staner» aldus werd ingericht en dus in feite het eerste soortgelijke schip was van de Oostendse vloot, vermits het Oostende als thuishaven heeft en op de werven van Beliard en Crighton werd gebouwd.

Meteen wordt er ons op gewezen dat deze treiler sinds maart 1959 de visserij beoefent op de zuidelijke atlantische zeeën en absolute voldoening geeft. Dit laatste is een kort maar meldenswaard gegeuimpje aan het adres van onze scheepsbouwers.

Wij ontvingen gelijktijdig de groeten van de 17 Oostendenaars en Oostduinkerkenaars die er de visserij beoefenen.

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

Wilt ge uw steentje bijbrengen
om de visserij te steunen ?

BESTEL UW

MAZOUT

BIJ

S.C.A.P.

VISSERSCOOPERATIEVE

H. Baelskaai 27 — Oostende

Telefoon 729.51

2129V

S.A.I.T.

SOCIETE ANONYME
INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

TOT UW DIENST
VOOR ALLE

RADIO TOESTELLEN

DECCA NAVIGATORS

VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD

meer dan 50 jaar ervaring

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

ADVERTEERT

IN HET VISSERIJBLAD,

UW VAKBLAD !

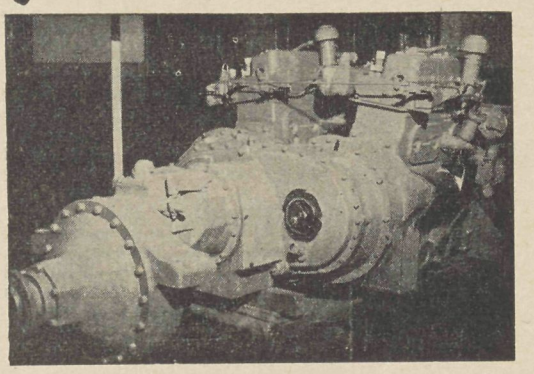
SCHADE AAN DERDEN
EIGEN SCHADE AAN
ROMP EN MOTOR
BRANDSCHADE
OPSLEPING
TOTAAL VERLIES
EN VOOR BOUWRISICOS

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

Perkins marine dieselmotoren



P3M
30/37 PK
P4M
43 PK
L4M
58 PK
P6M
65/79 PK
R6M
89 PK
S6M
100/120 PK

TWIN L4M - 2 x 58 PK
TWIN R6M - 2 x 89 PK
Twee motoren op één schroefas

ALGEMENE VERTEGENWOORDIGERS VOOR BELGIE :

Ets HUNTER en Cie

M. GEHENIAU — L. HUNTER
Lange Lozanastraat 215 — Antwerpen
Tel. 37.31.52 - 37.22.31

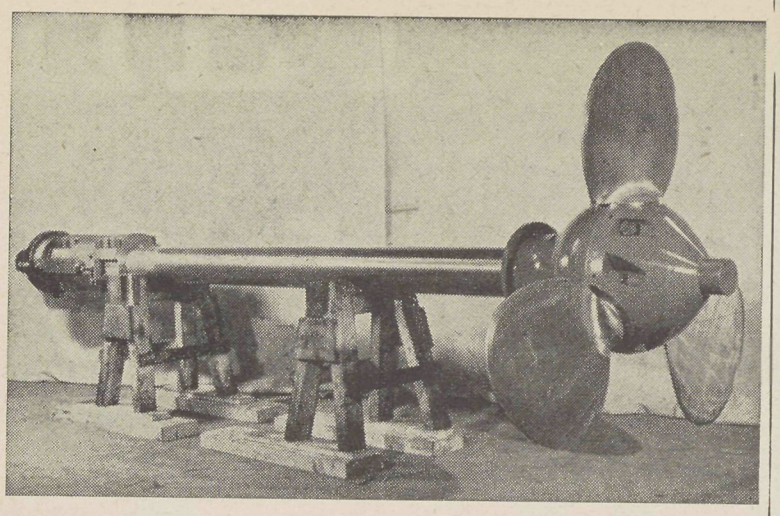
VERTEGENWOORDIGER VOOR WEST-VLAANDEREN :

Ets J. SPILLIER

Vredelaan 4 — Torhout — Tel. 222.45

2095V

SEFFLE Verstelbare Schroeven



Een schroef moet een goed resultaat geven wat de snelheid betreft, maar ook voor het korren. De beste schroef voor snelheid is echter niet de beste voor het korren. Een gewone schroef laat U dus nooit toe voor beide de gunstigste resultaten te geven. Een Seffle verstelbare schroef daarentegen geeft het maximum rendement onder alle omstandigheden. Vraagt eens inlichtingen bij MARINE MOTORS, Verbindingsdok, Antwerpen, tel. (03) 31.19.60. 5

Oostende

De twee meest opvallende zaken deze week in de vismijn waren de zeer ruime aanvoeren op de drie dagen en de dalende prijzen. De meeste schepen moesten het uitsluitend hebben van hun grote vangst, terwijl dezen welke er niet in slaagden evenveel binnen te brengen als hun kollega's, een fink stuk ekort schoten wat de opbrengst betreft. De beste kategorie was deze week deze der kanaalschepen. Deze vaartuigen die thans hun beste periode van het jaar kennen, konden doorgaans grote vangsten op de markt brengen dit na redelijke korte reizen. Waar een groot deel van deze kanaalaanvoer nogal onverwacht kwam, was de handel hier niet afdoende op voorbereid waardoor de invoer waarschijnlijk groter zal geweest zijn dan vereist, hetgeen hezelfde gevolg had als steeds : sterk dalende prijzen.

Dit keer was de prijsdaling nogal algemeen in die zin dat geen enkele soort er uitzondering op maakte, zodanig dat zowel kabeljauw, tong, rare soorten en veel aangebrachte vissoorten, goedkoop werden verkocht. De prijsdaling was daarenboven zodanig doorgedreven, dat dezen die de eerste eerste verkoopdag kwamen verkopen nag de beste prijzen kregen.

De meest aangevoerde soorten waren deze week IJslandse ronde vis en kanaalvarianten. Voor de eerste soort verminderde de aanvoer van maandag tot woensdag, voor de tweede soort werd het tegendeel waargenomen. De kwaliteit was vooral voor de kanaalsoorten nogal goed, dit vooral dank zij het feit dat de meeste schepen na een korte reis aan de afslag kwamen.

Voor de kustvisserij was het terug zeer matig en zelfs nog minder dan matig. Een zestal schepen op een ganse week is inderdaad een povere balans. Het waren daarenboven bijna steeds dezelfde schepen die bij de geringste mogelijkheid uitvoeren en soms niet onaardige vangsten garnaal binnenbrachten. De prijs voor de garnaal was gezien de grote schaarste wel renderend.

De totale aanvoer bestond deze week uit 17810 bennen vis en 50.000 kg. tong. Hiervoor werden 74 vangsten verkocht.

Door de negen IJslanders werd vanzelfsprekend het grootste deel van de aanvoer binnengebracht. Toch was er bij deze negen schepen slechts een vangst die omvangrijk kan worden genoemd. De enige soort die deze week zijn prijs hield was scheervis, dit omwille van de schaarste. In totaal 8.290 bennen vvis van deze visgrond.

Van de Noordzee was de aanvoer in verhouding met de aanvoer van de andere visgronden gering. Er werden slechts vijf kleine vangsten verkocht die samen 1650 bennen bevatten.

Daarentegen was de kanaalaanvoer zeer groot en werd door 22 schepen aangevoerd. Deze schepen losten 4.240 bennen vis en 25.000 kg tong. Deze kanaalsoorten waren te veel op de markt en aldus waren ook hier de prijzen aan de lage kant. Toch werden nog bevredigende uitslagen bereikt, op enkele uitzonderingen na.

Van de West werd minder aangebracht dan verleden week. De vangsten per schip waren meestal wenig omvangrijk wat oorzaak was van veel lage opbrengsten. In totaal 18 schepen met 1455 bennen vis en 6000 kg. tong.

De Witte Bankers en de Oostschepen brachten er deze week niet vee van terecht. De vangsten waren nogal groot maar werden goedkoop verkocht. Platvis werd hoofdzakelijk opgevangen en wijting had al evenmin sukses. In totaal losten de Witte Bankers 940 bennen vis en 12.000 kg tong. Van de Oost bedroeg de aanvoer die door 7 vaartuigen werd aangevoerd, 890 bennen vis en 4.000 kg. tong. Hier vooral waren de opbrengsten zeer laag. Tenslotte zorgden de vier kreeftenputters nog voor 370 bennen vis en 2.500 kg. tong. Ook voor deze schepen waren de opbrengsten op verre na niet lonend.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	15-2-1960	16-2-1960	17-2-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	33,40-40,40	32,40-39,80	29,60-39,—
3/4 tongen — 3/4 sole	38,—-41,20	37,—-39,—	37,20-41,—
Bloktongen — Sole moyenne	39 60-44,—	38,80-41,—	38,20-43,40
Voor-kleine — Toute petite	39,20-43,80	39,—-41,60	39,—-43,40
Kleine — Petite	30,—-36,—	33,80-36,—	34,—-37,60
Tarbot, groot — Turbot, gros	42,—-52,—	45,—-47,—	42,—-50,—
Middel — Moyenne	28,—-42,20	29,—-40,—	30,—-38,—
Kleine — Petite	21,50-24,—	26,—	22,—-26,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	5,— 5 60	5,— 7, —	5,— 6,20
Grote iek — Grosse	5,5— 6,20	5,—	5,— 8,—
Kleine iek — Petite	5,— 7,60	5,40- 6,—	5,— 9,—
Iek 3e slag — 3e sorte	5,— 7,40	5,40- 6,—	5,— 8,—
Platjes — Toute petite	4,— 4,20	4,— 4,80	4,— 4,20
Schelvis grote — Aiglefin, gros	11,50	.....	.....
Middel — Moyen	12,—	.....	.....
Kleine — Petit	8,40-10,80	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit			
Rog — Raie	5,50-13,—	4 80-13,50	5,10-13,—
Rode poon — Perlon	.....	6,40-13,—	13,—
Grauwe poon — Grondin	5,20	4,60- 6,—	3,40- 6,—
Kabeljauw — Cabillaud	7,60-16,—	6,40-14,50	10,—-15 60
Gullen — Petit cabillaud	5 20-10,—	5,80-10,—	6,60- 8,40
Hozemondhamme — Baudroie	24,—-29,—	23,—-28,—	24,—-26,—
Wijting — Merlan	4,20- 6,—	5,— 7,—	4,— 6,—
Schar — Limande	6,60	5,—	5,— 9,—
Steenschol — Sole limande	9,—-18,40	9,40-18,—	7,60-19,—
Zeehaai — Aiguillat	10,—	9,—	7,— 7,20
Hondshaai — Rousette	7,—	5,— 8,—	6,— 6,50
Arend (Pieterman) — Gr. vive	37,—	27,—-34,—	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	9,80-11,20	5,20-18,—	5,40-16,—
Keilrog — Raie radiée	13,—-21,—	8,—-17,—	11,—-15,80
Zeekreeft — Langoustine	16,—-30,—	23,—	14,50-15,—
Schaat — Flotte	13,—-13,40	16,—	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	5,—	4,— 5,80	4,—
Leng — Lingue	6,50- 7,400	5,40- 5,50	.....
Schartong — Cardine	13,20-16,80	18,—	7,70
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	4,— 4,40	4,— 4,20	4,— 4,20
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	5,80- 8,—	5,40- 7,20	7,20- 7,40
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	8,— 9,20	7,40- 9,20	7,80- 9,—
Zonnevis — St Pierre	.....	30,—	.....
Koningsvis	.....	.....	31,—
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

Maandag 15 februari

IJSLAND

O.81	22	1995	——	762.425
O.250	22	580	——	233.410
O.318	17	710	——	262.090
O.335	18	670	——	247.790
O.239	22	890	——	316.460

NOORDZEE

O.237	16	450	——	249.870
Z.212	15	320	——	148.210

Z.459	17	350	——	145.460
KANAAL				
O.247	15	200	500	101.899
O.109	16	250	1400	161.720
Z.581	17	250	3700	264.890
O.265	11	100	900	92.260
WITTE BANK				
O.115	14	110	2000	114.840
O.193	15	150	1400	97.670
O.187	15	90	1900	111.265
Z.321	11	100	1100	78.520
OOST				
Z.186	8	140	300	61.680
Z.417	9	120	400	46.931
Z.476	9	120	500	59.866
WEST				
O.346	2	50	100	21.209
N.715	9	160	600	86.220
Z.558	12	140	700	84.685
Z.528	13	1505	1000	94.100
N.3	2	50	200	20.920
KUST				
O.532	3	50	100	19.730

Omvangrijke, zij het nogal eenzijdige aanvoer. Grote hoeveelheden wijting die worden opgevangen. Niet alle opbrengsten zijn renderend.

Dinsdag 16 februari

IJSLAND

O.294	20	1300	——	491.242
O.228	19	600	——	205.685
O.92	19	1000	——	344.710
NOORDZEE				
O.89	17	300	——	104.870
KANAAL				
		Tongen		
O.220	13	160	1000	116.480
Z.745	10	140	1500	106.210
O.175	11	160	1500	125.445
O.154	10	160	——	69.960
O.160	11	220	1200	134.540
O.66	10	250	1000	140.180
O.276	10	120	——	60.110
O.348	14	150	500	86.040
O.287	14	250	200	110.070
WITTE BANK				
O.227	14	120	1900	109.820
Z.25	7	50	500	46.290
Z.511	12	100	1000	64.353
KREEFTENPUT				
Z.539	10	140	800	76.490
Z.510	10	90	700	57.085
OOST				
Z.458	11	130	1000	72.360
Z.777	10	120	300	46.661
WEST				
O.806	5	60	——	33.550
O.152	9	30	900	48.870
O.349	5	60	——	26.120
O.184	10	120	300	52.330
N.819	9	100	200	40.980
O.15	5	50	——	28.570

GENT

VAN 6 TOT 12 FEBRUARI 1960

Tongen 3/4 in kg. 75-80 fr. en kleine 58-60 fr; Tarbot, grote 90 fr. en kleine 38-45 fr; Griet 58-75 fr; Grote iek 30 fr; Kleine iek 24 fr; Platjes 16 fr; Schelvis, grote 58 fr., midd. 36-44 fr; Rog 42-50 fr; Kabeljauw 42-68 fr; Gullen 20-22 fr; Hozemondhamme 48-55 fr; Wijting 14-19 fr; Steenschol 32-38 fr; Zeehaai gepeld 34 fr; Makreel 22-25 fr; Zeebaars, repen 34-39 fr; IJle haring 14-18 fr; Heilbot 90 fr; Koolvis 32-28 fr; Verse garnalen 80 fr.

BRUSSEL

VAN 6 TOT 12 FEBRUARI 1960

Tongen 3/4 in kg. 80-90 fr., v/kleine 75 fr; Tarbot, grote 110 fr. midd. 86 fr. en kleine 51 fr; Griet kleine 51 fr.; Grote iek 30-36 fr; Iek derde slag 22 fr; Schelvis, grote 60-65 fr., midd. 50 fr; Rog 52-65 fr. Kabeljauw 48-70 fr; Gullen, repen 54 fr; Hozemondhamme 55-68 fr; Wijting 22-28 fr; Arend (Pieterman) 45-55 fr; Makreel 24-30 fr; Rode Kabeljaau 42-45 fr; Zeebaars, repen 55-60 fr; IJle haring 20-28 fr; Heilbot 95 fr; Koolvis 26-32 fr; Verse garnalen 90 fr.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Maandag 15 februari

Grote schelvis 15-19,20; middelmatige schelvis 13-14,20; kleine schelvis 10-12,60; kabeljauw 7,60-12,20; gullen 6,60-9,60; wijting 5-6,20; schaat 7,60-14,40; zeebaars 7-8,20; leng 6,40-9,80; schartong 5,20-7; heilbot 17,60-46; koolvis 4,60-7,80; hondstong 5-9,20; zeewolf 7,60.

Dinsdag 16 februari

Grote schelvis 17,60-23; middelmatige schelvis 12,80-17,40; kleine schelvis 9,20-13,60; kabeljauw 6,80-11,40; gullen 5,40-7,60; wijting 5-6,40; schaat 13-14,80; zeebaars 6-8; leng 5,20-8,20; schartong 6-6,60; heilbot 16-46,50; koolvis 4-8,20; hondstong 5,40-7,50; zeewolf 7-11.

Woensdag 17 februari

Grote schelvis 21-23; kleine schelvis 9,20-15,80; kabeljauw 8-12,60; gullen 7,20-7,40; wijting 5-6; schaat 13,20; zeebaars 8-8,40; leng 5,60-8,60; schartong 6,60; heilbot 17,40-44,60; koolvis 5,20-7,60; hondstong 5,60-7,60.

HOOGWATER

(Vervolgt)

12	za	0030	46	0713	5
		1252	48	1921	6
	zo	0100	48	0745	4
		1323	49	1954	5
14	ma	0132	50	0818	3
		1357	51	2029	4
15	di	0206	51	0857	1
		1434	51	2107	3
16	wo	0244	52	0936	1
		1513	51	2146	3
17	do	0326	52	1016	2
		1554	51	2226	4
18	vrij	0410	51	1058	3
		1638	49	2310	5
19	za	0458	49	1142	5
		1727	47	2359	7
20	zo	0555	46	——	——
		1827	43	1238	7
21	ma	0708	44	0107	9
		1948	41	1352	10
22	di	0840	43	0235	10
		2120	41	1520	11
23	wo	1007	44	0403	9
		2234	43	1639	10
24	do	1113	46	0519	6
		2329	45	1744	8
25	vrij	——	——	0619	3
		1205	48	1835	6
26	za	0013	47	0706	2
		1247	49	1915	5
27	zo	0053	49	0747	1
		1326	49	1954	4
28	ma	0130	50	0823	1
		1402	50	2031	4
29	di	0208	50	0858	2
		1438	49	2108	4
30	wo	0247	50	0932	3
		1513	49	2145	4
31	do	0324	50	1005	4
		1547	48	2219	5

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
15-2	25	430.550	3.886.943			
16-2	26	313.500	2.803.567			
17-2	23	193.850	2.013.194			
Tot.	74	937.900	8.703.704			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
10-2	1	42	2.964	70,—	71,—	...-...
11-2	2	121	6.803	52,—	66,—	...-...
12-2	1	26	936	36,—	36,—	...-...
13-2	1	3.260	3.260	41,—	47,—	...-...
16-2	1	30	1.500	50,—	50,—	...-...
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
15-2	16	38.010	324.314			
17-2	8	27.650	203.448			
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
12-2	8	1.751	27.520	43,—	49,—	...-...
11-2	8	594	62.445	31,—	38,—	...-...
13-2	11	2.051	61.679	27,—	33,—	...-...
15-2	8	792	31.181	35,—	44,—	...-...
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
11-2	6	13.655	153.280			
13-2	8	10.305	79.280			
15-2	26	63.205	550.480			
16-2	15	45.610	439.020			
17-2	19	50.500	480.330			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
11-2	4	293	13.216	43,—	49,—	45,10
12-2	3	81	3.925	46,—	51,—	48,45
13-2	1	61	2.425	38,—	43,—	39,75
15-2	2	63	2.967	46,—	48,—	47,09
SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT						
11-2	4	900	4.140			
13-2	2	1.600	6.400			
15-2	2	624	1.693			

De oude zeelieden van het Godtschalckinstituut werden opnieuw vergast op een feestje dat hen aangeboden werd door de uitbaatster van « Le Rac », de gekende herberg op het SS. Petrus en Paulusplein. De oude zeebonken waren in hun nopjes met het vele lekkers dat ze ten geschenke kregen. (Foto Roland)

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT - ZEEBRUGGE

	15-2	17-2	16-2	17-2	18-2
Grote tong — Grosse sole	37-39	37-38	37-39	38-40	39-41
Bloktong — Sole moyenne	35-37	39-40	38-39	39-41	39-42
Fruittong — Sole 3/4	38-41	42-43	37-41	40-43	40-46
Schone kleine tong — Petite sole	42-44	40-42	38-43	44-47	44-47
Kleine tong — Toute petite sole	35-36	38-40	39-43	44-47	43-46
Grote tarbot — Turbot gros	55-56	55-56	51-56	56-60	59-65
Middelm tarbot — Turbot moyen	40-41	42-44	39-43	47-51	48-53
Varia — Divers	30-33	31-33	23-28	24-28	29-32
Griet — Barbue	27-32	27-30	23-28	24-28	29-33
Pieterman — Grande vive	40-42	...-...	...-...	...-...	...-...
Grote pladijs — Grosse plie	5	5	5-6	5-6	5-6
Middelm. pladijs — Plie moyenne	7-8	5-6	5-6	5-6	5-6
Kleine pladijs — Petite plie	4-6	4-5	**6-9**	**6-8**	**4-7**
Deelvis — Portion	...-...	...-...	5-7	5-7	4-6
Kabeljauw — Cabillaud	...-...	24-25	13-17	15-17	13-18
Gul — Petit cabillaud	12-17	14-18	4-13	4-13	4-13
Keilrog — Raie radiée	15-16	12-13	...-...	18	...-...
Rog — Raie	**12-13**	**7-10**	12-13	13-14	8-10
Tilten	10-11	5-6	10-11	11-12	7-9
Scherpstaarten	7-9	4-5	9-11	10-11	7-10
Halve man	...-...	...-...	6-8	6-7	5-7
Grote wijting — Gros merlan	6-7	5-7	4-8	5-6	5-6
Kleine wijting — Petit merlan	4-5	4-5	...-...	...-...	...-...
Bot — Flet	3	3	3	3	2-3
Schar — Limande	9-14	8-12	9-11	8-11	7-9
Zeehaai — Aiguillat	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...
Zeehond — Chien de mer	8	10	...-...	...-...	6-7
Robaard — Grondin rouge	...-...	15-18	...-...	...-...	17
Knorhaan — Grondin	3-5	3	...-...	...-...	14-16

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Zaterdag 13 februari

Z.480	2	50	10	5.670
Z.438	2	60	20	9.050
Z.725	2	30	15	3.960
Z.555	2	50	15	10.810
Z.52	2	100	25	12.430
Z.47	2	100	25	12.840
Z.525	3	150	40	14.150
Z.63	2	30	10	9.830

Maandag 15 februari

Z.467	2	100	20	15.160
Z.501	2	70	15	8.640
Z.499	2	100	15	11.170
Z.506	2	70	15	8.110
Z.22	2	70	20	11.560
Z.437	10	500	150	85.090
Z.488	12	1500	100	69.730
Z.264	3	100	30	16.440
Z.442	2	40	20	11.960
Z.605	2	70	20	10.770
Z.406	3	100	20	12.480
Z.524	3	120	30	14.970
Z.764	3	200	35	22.640
Z.233	2	70	20	10.670
Z.409	8	250	150	56.440
Z.404	3	120	30	13.580
Z.520	3	60	30	15.3660
Z.248	3	50	15	10.860
Z.538	4	150	30	23.110
Z.456	3	150	35	16.290
Z.508	4	120	30	24.500
Z.793	3	100	20	15.120
Z.251	4	150	50	20.010
Z.517	3	50	20	16.520
Z.553	3	130	30	25.530
Z.516	1	50	5	2.560

Dinsdag 16 februari

Z.466	4	100	30	16.030
Z.454	5	150	50	24.210
Z.477	4	140	30	25.230
Z.765	4	100	35	16.230
Z.512	3	90	30	22.060
Z.60	3	100	30	16.550
Z.270	2	100	25	12.190
Z.507	2	100	30	13.050
Z.603	9	1100	80	59.850
Z.551	9	200	70	33.630
Z.432	5	200	50	26.960
Z.68	3	100	25	13.640
Z.526	10	350	120	64.180
Z.470	9	600	90	60.800
Z.545	3	100	40	29.540

Woensdag 17 februari

Z.518	4	100	40	17.530
Z.449	4	250	60	28.700
Z.560	5	150	50	29.330
Z.548	4	150	30	21.240
Z.515	4	150	40	22.750
Z.430	4	150	40	19.120
Z.529	11	800	80	49.820
Z.556	3	60	20	10.490
Z.362	10	500	120	73.180
Z.30	6	300	60	34.030
Z.444	12	1300	80	88.010
Z.471	4	100	50	25.920
Z.400	8	250	100	41.710
Z.290	4	100	40	14.480

Donderdag 18 februari

Z.191	5	200	30	16.890
Z.480	2	25	10	5.030
Z.557	4	200	30	23.650
Z.438	1	30	5	2.700

VERWACHTINGEN

Maandag 22 februari
IJsland : O.317 O.299 O.269
Kanaal : O.120 O.174 O.243 O.102 Z.513 O.165 O.148
Moray Firth : O.278
Noordzee : Z.425 O.231
Witte Bank : O.166 O.156 Z.421 Z.290
West : Z.201 O.346 O.77 O.196
Maandag of dinsdag :
IJsland : O.224
Dinsdag 23 februari
IJsland : O.236 O.242
Witte Bank : O.122
Kanaal : O.127 Z.419 O.87 Z.457
West : O.185
Woensdag 24 februari
Kanaal : O.140 O.135 O.279 O.235 O.266 O.204
Witte Bank : O.268 Z.735 O.289 O.119
Noordzee : O.124

WOENSDAGMARKT

Woensdag 17 februari

IJSLAND				
O.331	18	550	——	218.125
NOORDZEE				
O.108	14	200	——	96.495
KANAAL				
		Tongen		
O.82	10	180	1300	121.380
O.232	12	200	800	121.245
O.128	12	170	400	90.660
O.214	14	200	1200	145.100
O.223	13	150	1500	117.640
O.132	11	220	900	116.830
O.312	13	180	300	105.430
O.69	13	220	2200	154.510
Z.542	13	230	1900	158.740
WITTE BANK				
O.244	13	120	800	63.023
O.131	13	100	1200	81.164
OOST				
Z.583	10	110	600	60.774
Z.598	12	150	500	52.365
WEST				
O.27	2	15	——	8.830
O.147	4	30	100	16.570
N.762	5	70	100	31.500
Z.473	10	100	500	53.570
Z.149	9	150	800	59.000
N.210	6	700	100	33.450
N.722	5	50	100	27.983
KREEFTENPUT				
Z.422	11	90	800	78.900

DUITSLAND

RECORDCIJFERS

De treiler «Augsburg» is na 22 dagen van zijn eerste reis teruggekeerd met een onbetwistbare rekord-lading !

De vangst omvatte 6.636 bennen vis en 547 zakken vismeel !

Nog nooit werd er ter plaatse een dergelijke vangst aangevoerd.

Het is dan ook begrijpelijk dat het nieuwe vaartuig in het middenpunt van de belangstelling staat en de heren eksperten thans alle details van het schip en van zijn technische nieuwigheden diepzinnig onderzoeken.

De eerste vis die verkocht werd behaalde meteen een uitzonderlijke prijs en deze verkoop werd gevierd met rijkelijke teugen cognac van het merk «Napoleon». Het grootste gedeelte van de cognac mocht de koper uitdrinken als dank voor zijn handgifte. Hij zelf heeft de schipper van de nieuwe treiler een reddingsgordel gegeven, hetgeen een uitdrukking is van de hoop zich door alle moeilijkheden ter zee te kunnen redden en handhaven.

MEER HEKTREILERS

Na de bestelling van twee hektreilers door de «Nordsee»-rederij, werden thans door een rederij uit Cuxhaven twee dergelijke treilers bestelt.

Het ziet er flink naar uit of de vernieuwing van de Duitse Hoogzeevloot zal vooral gebeuren door het aanbouwen van nieuwe hektreilers.

DE NOORSE HARING NOG LAAT OP WANDEL

De Duitse vissers hebben vastgesteld dat de Noorse haring die reeds einde januari onder de wal moest zitten thans nog steeds 130 mijlen van de kust af zit.

De Noren krijgen er zelf geen kop aan. Het opzoekingsschip «OG Stars» peilt regelmatig de omvangrijke haringscholen en seint hun standplaatsen regelmatig aan een vloot van ongeveer 2.500 haringvangers. De scholen naderen de kusten slechts heel langzaam.

De Duitse rederijen voorzien tijdens de eerstvolgende weken nog 40 000 kisten verse haring, waarsteeds een aanvoer van ongeveer van ongeveer de helft naar Bremerhaven zou gebracht worden en de andere helft naar Cuxhaven.

De Duitse markt kan er nog heel wat massa's van gebruiken en verschillende ladingen werden reeds voor de aankomst verkocht.

NIEUWE WERKVOORWAARDEN VOOR DE DUITSE HOOGZEEVISSERIJ

Sinds 15 februari is in Duitsland een nieuwe arbeidsovereenkomst voor de bemanning van hoogzeetreilers van kracht. Volgens de overeenkomsten tussen reders en bemanning zal deze laatste meer vrijheid en kortere arbeidstijd gegund worden.

Bij reizen van 17 dagen zal hen twee volle rustdagen toegekend worden. Wanneer de reis van 17 tot 27 dagen duurt krijgen zij drie rustdagen en vier bij reizen die langer dan 28 dagen duren.

Ook voor het vaststellen van het aantal bemanningsleden worden nieuwe berekeningen gemaakt, waarbij vooral met de capaciteit van het vaartuig rekening dient gehouden te worden.

Bij het verrichten van werk aan de wal zal de arbeidsduur geregeld worden zoals voor andere bedrijven.

INHULDIGING VERDAAGD

Midden maart moest de nieuwe afdeling van de vishalle te Cuxhaven worden ingehuldigd. Deze plechtigheid zal evenwel niet voor half-mei plaats hebben. Het winterweder heeft de ondernemers af en toe wel eens tot werkloosheid gedwongen, zodat de zaak stil lag. Thans zal er dan maar meteen gewacht worden tot de huurders allen geïnstalleerd zijn en de vastendrukte achter de rug is. Zo zal dan ook het kino-zaaltje klaar zijn en kan er een inhuldiging van een kompleet bouw-kompleks doorgaan.

VAN DE NEDERLANDSE VISSERIJGOLF

GEEN STRAF VOOR SCHIPPER EN MACHINIST VAN DE SCH.37

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam heeft deze week uitspraak gedaan inzake het zinken van de Scheveningse motorlogger « Geertruida Jacoba » SCH.37 in de Noordzee op 10 augustus van vorig jaar. Tijdens de reis van de visgronden naar Scheveningen deed zich een ontploffing in de motor voor. Met 464 kantjes haring ging het schip naar de diepte, alle opvarenden, waaronder twee kinderen, die als passagiertjes meevoeren, konden zich redden in de sloep van de logger. De raad voor de Scheepvaart spreekt zowel schipper L. Rog als motordrijver J.R. Zuurmond vrij van nschuld.

Het oordeel van de Raad luidt als volgt :

Op grond van het ingestelde onderzoek is de raad van oordeel, dat de ramp, welke op 10 augustus 1959 het Nederlandse vissersschip « Geertruida Jacoba » SCH.37 heeft getroffen, ten gevolge waarvan dat schip is vervuld en gezonken, hieraan moet worden toegeschreven, dat na het « op hol slaan » van de hoofdmotor het daarbij behorende vliegwiel uit elkaar is gevlogen, een gedeelte daarvan met grote kracht is weggeslingerd en de scheepshuid in de machinekamer onder de waterlijn heeft getroffen, waardoor een gat in die huid is ontstaan, waarna door dat gat snel zoveel water in het schip is gestroomd, dat het na enkele uren is gezonken.

Hoewel niet met absolute zekerheid is komen vast te staan wat de oorzaak van voormeld « op hol slaan » is geweest, meent de raad, gelet op de verklaringen van de betrokkenen, schipper L. Rog en motordrijver J. R. Zuurmond, als zijn vermoeden te moeten uitspreken, dat de regelschuif van de brandstofpomp van de hoofdmotor klem is geraakt.

Wat de reden hiervan is geweest, laat zich slechts gissen.

De vraag of met betrekking tot het vorenstaande aan één van voornoemden of aan beiden schuld kan worden verweten, beantwoordt de raad ontkennend. Beiden hebben naar 's raads oordeel goed op het onverwachte « op hol slaan » gereageerd en op de meest voor de hand liggende wijze getracht de motor stil te zetten, hetgeen echter niet is mogen gelukken.

Jammer is, dat geen van beiden in de consternatie eraan heeft gedacht de motor te belasten door de schroef in zijn werk te stellen. Indien dit wel ware gebeurd, zou de motor daardoor waarschijnlijk terstond voldoende zijn afgeremd.

De raad wil hun daarvan echter geen verwijt maken en spreekt beide betrokkenen vrij van iedere schuld.

Tenslotte wil de raad er nog zijn voldoening over uitspreken, dat deze ramp geen mensenleven heeft gekost. In de eerste plaats is dit daaraan te danken, dat er zich niemand in de machinekamer bevond, toen het vliegwiel uit elkaar vloog.

Daarnaast was het een gelukkige omstandigheid, dat het ten tijde van de ramp prachtig zomerweer was met kalme zee, zodat alle opvarenden, ook de jeugdige passagiers, in de sloep de zinkende « Geertruida Jacoba » tijdig hebben kunnen verlaten en geen van hen in levensgevaar heeft verkeerd voordat zij door een passerend schip werden opgemerkt en aan boord genomen.

VISSERIJSNIPPERS

● **ZEEHOND.** — De Katwijkse trawler Francina KW 153 voerde in het midden van vorige week te IJmuiden een jonge zeehond aan. Het dier was tijdens de reis van de «Francina» overleden. De zeehond werd gekocht door een handelaar, die er f 31 voor over had.

● **WEERKOMMISSIE ?** — Er zijn besprekingen gevoerd om binnenkort te komen tot de samenstelling van een nieuwe weerkommissie, zoals die is bedoeld in de CAO voor de grote trawlvisserij te IJmuiden. Ook de leden van de voormalige weerkommissie, die aftraden na de uitspraak van het Gerechtshof te Amsterdam, zijn opnieuw aangezocht.

● **ONDERZOEK ?** — De minister van Verkeer en Waterstraat heeft in de tweede Kamer medegedeeld — dit naar aanleiding van vragen van het ARPlid-Aantjes — dat de fiskale recherche fiskale overtredingen heeft gekonstateerd bij de weegdienst in de hallen van het Staatsvissershavenbedrijf te IJmuiden. Voor zover de belangen van dit bedrijf daar bij zinj betrokken zal deze zaak grote aandacht hebben van de bewindsman. Voor zover er gerechtvaardigde klachten zijn, zal een diepgaand onderzoek worden ingesteld. De heer Aantjes stelde zijn vraag naar aanleiding van een publikatie in de «Visserijwereld».

● **LUCHTKOELING.** — De kracht van motoren kan -worden opgevoerd. In de nieuwe KW. 164 voor de rederij L. v. d. Plas, een kotter van 26.20 meter lengte, zal een 250 pk. Bolnesmotor worden geplaatst met 430 toeren. Door luchtkoeling toe te passen wordt het aantal pk. opgevoerd tot 300 bij 475 toeren. Ook op een van de zeeslepers van Wijsmuller, de «Cycloop» wordt dit systeem aan proeven onderworpen.

● **VERGADERING.** — Vorige week hebben de IJmuidense vislossers vergaderd in een van de zalen van het Kultureel Centrum. Er werd gesproken over een aantal op de vislossing betrekking hebbende zaken, vooral naar aanleiding van klachten door de handel over te veel ijs in de kisten vis, die van de IJM. 9 Haarlem waren gelost. De handel had geklaagd over te weinig vis en te veel ijs. De arbeiders hebben nu van de heer J.v.d. Veer op deze avond de duidelijke instruktie gekregen het ijs er uit te halen. De ingeslopen tweede schafttijd zal met ingang van heden niet meer toegestaan zijn. Het systeem van de voorman bij elke ploeg vislossers zal weer worden ingevoerd. Waar mee dus weer een aantal zaken in de IJmuidense vishallen in het gareel zijn gebracht. Overigens was er veel lof voor de hoge snelheid, waarmee de vislossers te IJmuiden de schepen lossen.

HAVENNIEUWS UIT ENGELAND

GRIMSBY

Voor het eerst sinds 20 jaar kwam bevroren zalm uit Noord-Amerika in Grimsby aan. Zohaast bekend werd dat de aanvoer van vis uit de Verenigde Staten vrij van rechten was heeft de firma Mudd en Zoon, die in deze handel zeer verstrekkende relaties heeft, zich met zakenrelaties in Amerika in verbinding gesteld en er 100.000 pond bevroren zalm gekocht.

NORTH SHIELDS

De treiler «Ben Torc» kreeg water in het ruim terwijl hij aan de loskaai lag. Onmiddellijk greep de brandweer in om het water weg te pompen, zodat de zaak kon gered worden zonder overdreven schade. Bij het droogleggen van dit vaartuig werd vastgesteld dat de onderwaterplaten moesten schade geleden hebben van het slechte weder der laatste weken en op sommige plaatsen begonnen los te komen, vanwaar water in het ruim.

MILFORD HAVEN

De treiler «Milford King» die nog tot de klasse der stoomtreilers behoort, werd verkocht voor oud roest. Binnen een week zal zij haar laatste reis ondernemen, niet naar de visgronden, maar naar de sloopwerf.

Het schip werd gebouwd in 1917.

20 POND BOETE

René Degroote liep te Grimsby 20 pond boet op om onder-maatse vis te hebben aangevoerd. De toezichters hadden juist geteld 250 tongen uit zijn lading gehaald, die allen té klein bleken.

Bij nader onderzoek bleken de gebruikte maas-wijdten niet in overeenstemming met de internationale overeenkomsten.

Degroote verdedigde zich met de bewering dat hij zijn bemanning bevel had gegeven alle té kleine vis direkt weer overboord te zetten, doch dat zij bij nacht en onweer hebben moeten werken en niet voldoende konden zien om het werk op een verantwoordde manier ten uitvoer te brengen.

SCALLOWAY

De vraag naar bergruimte voor ingevrozen vis en naar diepvriesfabrieken is momenteel dusdanig groot dat ook hier nieuwe instellingen tot stand komen, die reeds op 1 maart 1960 in gebruik zullen genomen worden. In ieder geval werd de uitrusting van deze nieuwe fabrieken en stapelplaatsen verleden week gemonteerd.

Het zal voor heel wat vissers, die thans elders moesten gaan, een goede uitkomst betekenen.

FLEETWOOD

De treiler «Irvana» die onlangs werd verlengd bracht zijn eerste lading aan, na de veranderingswerken. Een 17-daagse trip op IJsland bracht 5.556 Engelse ponden op. Een woordvoerder van de rederij Marr en Zonen verklaarde dat de reis op zichzelf een sukses geworden is.

FRASERBURGH

De haring-treiler «Craigearn» zal de vloot verlaten. De eigenaarschipper trekt zich uit de visserij terug en verkocht zijn vaartuig aan een Ierse reder.

SOCIALE ACTIE TE GRIMSBY

Begin der maand werden aan de Sociale Werken van Grimsby 5 ckecks overhandigd met een totale waarde van een dikke 317 Engelse ponden, bestemd voor de sociale werken ten voordele van de vissers.

Deze overhandiging had natuurlijk plaats tijdens een typisch Engelse meeting waar overvloedig veel details verteld en uitgelegd werden over schenkers en oorsprong van het geld. Wie zou gedacht hebben dat de Engelse ladies alleen kunnen thee drinken, sigaretten roken en «five o'clock»-praatjes verkopen heeft het mis :

Ze hebben zelfs gevoetbald in het voordeel van de vissers, wat onder de 316 ponden waren er 50 afkomstig van een Engelse damesvoetbalwedstrijd, gehouden tijdens een karnavalweek. (Hebben zij de karnaval hiervoor extra vervroegd of is dat bij hen zo de gewoonte ?) Onder de andere schenkers vinden we de firma «Decca Radar» — ook bij ons goed gekend — met 30 pond.

ABERDEEN

Twee jaar geleden bezat de rederij «Craig Stores» nog acht treilers met koolketels. Thans hebben ze nog steeds acht treilers maar het zijn vaartuigen die met olie gestookt worden. Onlangs hebben zij dan ook hun laatste rekening voor levering van kolen betaald.

Een hunner bedrijfsleders vroeg aan de bank het volgende : « Wij hebben zoveel en zolange jaren langs uw diensten om onze kolen betaald, dat het ons aangenaam ware indien U ons deze laatste check zoudt kunnen terugbezorgen, zodat wij hem kunnen inkaderen en als souvenir bewaren. »

Wie de Engelse «souvenir-jacht» kent zal helemaal niet verwonderd opkijken.

Markten IJmuiden

MARKTOVERZICHT

Een flinke aanvoer, meest van tong heeft men van vorige week haring, maar ook van veel schol en donderdag tot en met deze week woensdag te IJmuiden aangevoerd gekregen. Er waren ruim 42.000 kisten vis op die dagen, waarbij van de kustvloot 3.150 kisten tong en 4.200 kisten schol. De schepen uit de Noord en van de Westkust van Ierland zorgden voor de 14.500 kisten verse haring, 4.800 makreel, 1.800 schelvis, 3.000 wijting, 1.200 kabeljauw en gul en 3.100 koolvis. Er is voor de vis, vooral op jl. woensdag, veel geld betaald. De aanvoeren waren door de schrale vangsten bij stormweer in de Noordelijke Noordzee dan ook niet voor alle soorten vis even groot. Grove en middel schol, kabeljauw, tong, grove schelvis gingen de grens over. De export betaalde voor de grove en middel schol niet al te best: f 30 tot f 12. Daar tegenover behield de tong een stevige notering per kg. De prijzen lagen op de meeste dagen tussen f 3.50 en f 2.20 per kg. De haring ging voor een nog al wisselende prijs van de hand. De kwaliteit deed daar veel aan toe: f 28 tot f 14 noteerden wij woensdag jl., toen prima Westkust haring aan de afslag was, maar ook produkt van mindere kwaliteit uit de Noordzee. De schelvis was vooral in het midden van vorige week en van deze week duur. Woensdag kwamen noteringen tussen bijna f 100 en f 35 per kist van 50 kg voor. Er waren flinke kabeljauw-aanvoeren, kennelijk ook in het buitenland, want de notering lag niet hoog: f 70 tot f 30 in de vorige week en het begin van deze week. Woensdga trok ook deze prijs flink aan bij buitenlandse belangstelling. Wij noteerden ruim f 130 tot f 40 per 50 kg als gemiddelde. Met de makreel was het gesteld als bij de haring: naar kwaliteit en grootte varieerde de prijs van f 30 tot f 8 per kist van 50 kg.

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

DONDERDAG : 5.600 kisten vis, waarbij 275 tong, 1.900 verse haring, 775 makreel, 300 schelvis, 500 wijting, 200 kabeljauw en gul en 225 koolvis.

Besommingen: Toronto 25.000, KW. 32 23.300, KW. 49 26.200, HD. 87 10.700.

VRIJDAG : 6.250 kisten vis, waarbij 475 tong, 1.600 schol, 1.600 verse haring, 1.150 makreel, 175 schelvis, 200 wijting, 175 kabeljauw en gul en 350 koolvis.

Besommingen : KW. 8 19.200, KW. 126 10.600, IJM. 154 13.000, HD. 108 4.400, KW. 156 10.200.

ZATERDAG : 7.500 kisten vis, waarbij 675 tong, 1.850 schol, 2.200 verse haring, 550 makreel, 425 schelvis, 775 wijting, 375 kabeljauw en gul en 425 koolvis.

Besommingen: Dirkje 22.900, KW. 7 12.200, KW. 101 16.600.

MAANDAG : 10.700 kisten vis, waarbij 1.300 tong en 3.200 schol, 2.900 verse haring, 850 makreel, 350 schelvis, 675 wijting, 150 kabeljauw en gul en 850 koolvis.

Besommingen: Haarlem 29.000, Medan 23.400, KW. 117 9.000, KW. 122 11.400, KW. 4 17.800, KW. 171 24.900.

DINSDAG : 6.600 kisten vis, waarbij 300 tong en 900 schol, 2.500 verse haring, 875 koolvis.

Besommingen : KW. 87 14.000, Elie 11.300, IJM. 34 19.400, KW. 42 23.700.

WOENSDAG : 5.500 kisten vis, waarbij 100 tong, 375 schol, 3.300 verse haring, 500 makreel, 150 schelvis, 300 wijting, 200 kabeljauw en gul en 500 koolvis.

Besommingen : IJM. 20 21.400.

N.B. — De prijzen in vetjes gedrukt zijn opgegeven per 50 kg.	11-2-1960	12-2-1960	13-2-1960	15-2-1960	16-2-1960	17-2-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	3,20- 2,50	3,— 2,70	3,— 2,80	3,50- 3,20	3,40- 3,30	3,40- 3,20
3/4 tongen — 3/4 sole	3,20- 2,60	2,70- 2,20	2,80- 2,40	3,— 2,50	3,— 2,80	3,40- 2,90
Bloktongen — Sole moyenne	3,50- 3,20	3,40- 3,20	3,50- 3,20	2,80- 2,40	2,70- 2,50	3,10- 2,80
Voor-kleine — Petite	3,20- 2,70	2,70- 2,40	3,— 2,50	2,80- 2,50	2,60- 2,50	3,20- 2,70
Kleine — Toute petite	3— 2,50	2,60- 2,80	3,— 2,20	2,60- 2,30	2,50- 2,20	2,70- 2,40
Tarbot, groot — Turbot, gros	4,20- 3,20	4,30- 3,40	4,— 3,—	3,60- 2,60	3,40- 2,80	.....
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	**85,—50,—**	**85,—50,—**	**95,—50,—**	**90,—50,—**	**90,—45,—**	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	**22,—14,—**	**18,—12,—**	**18,—12,—**	**16,—12,—**	**16,—12,—**	**16,—13,—**
Grote iek — Grosse	**24,—15,—**	**18,—12,—**	**18,—10,—**	**16,—10,—**	**20,—14,—**	**18,—15,—**
Kleine iek — Petite	**38,—22,—**	**26,—18,—**	**18,—10,—**	**30,—20,—**	**34,—20,—**	**35,—25,—**
Iek 3e slag — 3e sorte	**36,—24,—**	**26,—18,—**	**32,—15,—**	**25,—16,—**	**35,—16,—**	**35,—20,—**
Platjes — Toute petite	**35,—19,—**	**22,— 8,—**	**30,— 8,—**	**25,—10,—**	**28,—15,—**	**30,—20,—**
Schelvis grote — Aiglefin, gros	**52,—42,—**	**55,—35,—**	**42,—22,—**	**46,—30,—**	**52,—36,—**	**82,—80,—**
Middel — Moyen	**65,—55,—**	**56,—35,—**	**42,—30,—**	**52,—26,—**	**55,—30,—**	**95,—60,—**
Kleine — Petit	**70,—35,—**	**65,—30,—**	**42,—15,—**	**56,—20,—**	**55,—25,—**	**68,—35,—**
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	**34,—24,—**	**35,—25,—**	**35,—**	**38,—30,—**	**40,—**	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**60,—30,—**	**52,—30,—**	**58,—30,—**	**74,—32,—**	**88,—28,—**	**132,—38,—**
Gullen — Petit cabillaud	**42,—35,—**	**28,—**	**35,—25,—**	**44,—34,—**	**45,—25,—**	**50,—25,—**
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	**135,—**	**120,—95,—**	.....
Wijting — Merlan	**30,—10,—**	**32,—10,—**	**28,— 8,—**	**36,— 8,—**	**35,—14,—**	**35,—30,—**
Schar — Limande	**50,—10,—**	**35,—15,—**	**28,—10,—**	**38,—14,—**	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	**25,—**	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	**22,—10,—**	**16,— 8,—**	**18,—12,—**	**32,—12,—**	**18,— 5,—**	**18,— 8,—**
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	**35,—**	**32,—**	**28,—26,—**	**30,—27,—**	**30,—**	**32,—**
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	**20,—14,—**	**20,—10,—**	**22,—14,—**	**22,—14,—**	**20,—12,—**	**28,—14,—**
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3,10- 2,50	3,50- 3,40	3,40- 2,80	3,40- 2,40	3,80- 3,50	.....
Koolvis — Colin	**32,—26,—**	**45,—17,—**	**30,—20,—**	**30,—20,—**	**30,—15,—**	**31,—22,—**
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	**35,—**	**32,—30,—**	**35,—32,—**	**38,—32,—**	**40,—34,—**	**38,—36,—**
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Brief uit Yerseke

Brief van Yerseke nr 780

DE OESTERVERZENDING

Ziehier de officiele cijfers :

Nederland verbruikte in jannuari 1960 140.710 stuks tegenover 125.774 stuks in januari 1959. België 1.693.725 tegenover 1.616.880 in '59. Engeland nu 224.750, toen 142.500 stuks. Duitsland nu 191.518 en toen 166.866 stuks. Frankrijk nu 498.700 en toen 70.050. Zwitserland en diverse landen samen nu 93.268 en toen 80.650 stuks. In totaal nu 2.842.671 tegen vorig jaar 2.260.720. Een verschil ten gunste van jan '60 van 641.915 stuks. Alle afnemers namen meer af, zelfs Nederland (ja, ja) bijna 17.000 stuks meer. Het grootste verschil bracht ook nu weer Frankrijk dat met bijna een half miljoen (130.000 stuks meer dan vorig jaar) de tweede plaats van de afnemers bezet. Uit alles blijkt dat ook de deskundigen zich kunnen vergissen. Zij voorspelden en gaven als hun mening te kennen, zelfs zonder cijfers, dat januari als slap kon worden opgetekend. Of redeneerde men vanuit een ander gezichtspunt dan alleen in vergelijking met vorige jaren ? Wil men nu pas spreken van een bevredigende verzending als ze zo groot is en van aard ons het teveel aan konsumptie-oesters verzonden te krijgen ? We weten het niet, het is slechts een vraag.

NOG STEEDS HET OVERBRENGEN VAN MOSSELS

Als we goed ingelicht zijn, dan zou men na een verbeten worsteling tegen het overbrengen van de Waddenzee naar Zeeland, worsteling die bestond bij «de leiding ?» hierin gesteund door die moselvissers die er niet van kunnen profiteren, zo ver zijn dat de toezegging werd bekomen dat straks als de zaadvisserij op de Waddenzee wordt geopend, iedere kweker een

(Zie vervolg blz. 16)

Voor Uw publiciteit :

HET VISSERIJBLAD

"Van de NEDERLANDSE Visserijgolf"

MINDER HARINGEXPORT IN AFGELOPEN JAAR

Het afgelopen jaar heeft Nederland 36.369.959 kilo pekel- en steurharing ter waarde van f 27.347.874 geëxporteerd. De export bleef daarmee achter bij de jaren 1958, '57 en '56. In 1958 bedroeg de export 39.819.525 kilo ter waarde van f 28.277,711 in '57 49.080.941 kilo voor f 30.913.808 en in '56 45.501.995 kilo voor f 28.319.925.

Van de uitvoer in het afgelopen jaar gingen ondermeer naar België 9,8 miljoen kg ter waarde van 7,45 miljoen, naar Oost-Duitsland 5,2 miljoen kg ter waarde van 2,8 miljoen gulden, naar West-Duitsland 8,8 miljoen kg ter waarde van ruim 7 miljoen gulden, naar Frankrijk bijna 4 miljoen kg ter waarde van 2,5 miljoen gulden, naar Israël 1,8 miljoen kg ter waarde van 1,1 miljoen gulden, naar Italië 1,38 miljoen kg ter waarde van 1,2 miljoen gulden, naar Noorwegen 2,2 miljoen kg ter waarde van 1,7 miljoen gulden en naar de Verenigde Staten 777.681 kg ter waarde van ruim 1 miljoen gulden.

Van de gedurende het jaar 1959 uitgevoerde haring werd uitgevoerd door exporteurs gevestigd in Scheveningen 14,7 miljoen kg ter waarde van 10,6 miljoen gulden door exporteurs gevestigd in Vlaardingen 10,47 miljoen kg ter waarde van f 8.267.547, in Katwijk ruim 9,8 miljoen kg ter waarde van bijna 7,5 miljoen gulden, in IJmuiden ruim 1 miljoen kg ter waarde van bijna drie kwart miljoen gulden en in overige plaatsen ruim 400.000 kg ter waarde van bijna 300.000 gulden. De aangegeven waarde per kg netto was 't grootst voor de naar de Nederlandse Antillen uitgevoerde haring, nl. f 3,03 en het laagst voor Oost-Duitsland nl. f 0,55.

VISSERIJSNIPPERS

● **MOOI BEDRAG.** — De Scheveningse vissers hebben het afgelopen jaar ruim f 4.000 opgespaard voor het onderhoud van de schepen van de Koninklijke Noordzuidhollandse Reddingsmaatschappij. Een delegatie van de plaatselijke kommissie in Scheveningen heeft het mooie bedrag aan het bestuur van de KNZHRM overhandigd.

● **PECHVOGELS.** — De SCH. 56 werd woensdag jl. al heel snel gedwongen om de uitreis naar de visgronden te staken. Het schip kreeg een warmloper, toen het een uur buitengaats was. De SCH. 45 verliet de haven om het schip op sleeptouw te nemen naar Scheveningen.

● **AQUARIUM.** — Na veel moeilijkheden zijn Scheveningse vissers er in geslaagd welkome aanvullingen voor het in Scheveningen gevestigde Zee-Aquarium aan te voeren. De moeilijkheid hierbij is altijd het in leven houden van de vreemde vissen. De SCH. 65 zorgde ditmaal voor een inktvis, Noorse kreeften en zwemmende schelpen. De direktie is uiteraard zeer tevreden over de medewerking van de vissers bij het instandhouden van het veel bezoek trekkende aquarium.

● **WASVISVAART.** — De direktie van de Nederlandse walvisvaartmaatschappij is niet ontevreden over de tot nu toe in het boekjaar 1959-60 behaalde resultaten. Per 10 februari waren de produktiecijfers als volgt : 11.127 ton traan, 209 ton spermolie, 2.177 ton vismeel en 737 ton bevroren walvisvlees. De produktie van het bevroren vlees, dat in Engeland veel wordt gebruikt als honden- en kattenvoer, is voor de jaren 1959-60 en 60-61 is reeds voortverkocht.

De maatschappij kan dank zij haar uittreden uit de internationale konventie haar bedrijf thans rustiger uitoefenen, aldus de direktie, die eveneens meedeelde, dat er zich omstandigheden kunnen voordoen, waarbij een voor de aandeelhouders aantrekkelijk bod voor overname van de maatschappij erntsig zullen moeten worden overwogen.

Dit naar aanleiding van het destijds gedane Noorse bod. Deze offerte zou dan echter niet onder de door een aandeelhouder genoemde liquidatiewaarde van 180 percent mogen liggen....

MARKTOVERZICHT SCHEVENINGEN

De Noordtrawlers hebben de afgelopen week in Scheveningen over het algemeen genoegen moeten nemen met matige besommingen. De trawler SCH. 64 was koploper met een toch nog matige besomming van 23.000 gulden. De overige besommingen lagen rond 20.000 gulden.

De aanvoer van de trawlers was niet groot en over het algemeen weinig gevarieerd. Haring en makreel blijven de boventoon voeren. Schelvis blijft schraal en als gevolg daarvan duur.

In de naweek werd er vrij veel vis in Scheveningen aangevoerd. De laatste dagen is het echter tamelijk stil aan de afslag. Woensdag kwam er slechts een logger aan de markt met verse haring. De SCH. 63, die hiervoor f 20.770,— besomde. Voor de verse haring werd f 18, —tot f 20,— per kist van 50 kilo betaald. Donderdag werd de afslag voorzien van schol en tongen door de SCH. 21, SCH. 118 en SCH. 195.

Een opvallend snelle reis maakte de SCH. 162. Het schip liep na vier dagen in Scheveningen binnen met meer dan 3000 kabeljauwen aan boord. 2.500 kabeljauwen waren op een dag gevangen. Het schip besomde f 14.000.

De belangstelling voor de garnalenvisserij vanuit Scheveningen kan zeer groot worden genoemd. Niet minder dan 31 Nederlandse en 30 Belgische kotters nemen aan deze visserij op 4 à 5 mijl uit de wal deel. De nieuwe vismetode met de zgn. bokken heeft daarbij goede resultaten.

De reisduur van de trawlers varieerde deze week van 7 tot 12 dagen. Schol werd voornamelijk geexporteerd.

Maandag en dinsdag werd er langs de kust vanwege het slechte weer niet gevist. Woensdag is de kustvloot weer naar zee vertrokken.

6.724 HANDTEKENINGEN VOOR MINISTER

PETITIE VOOR VERBETERING SCHEVENINGSE BUITENHAVEN

« Wij zouden natuurlijk ook het voorbeeld van de Zeeuwen kunnen volgen, toen zij trotest-akties hielden voor het verkrijgen van vrije veren of openluchtbijeenkomsten kunnen organiseren, zoals de Friezen dat doen voor de droogmaking van de Lauwerszee, maar wij geven de voorkeur aan een petitie.... »

Dat zei dhr P.C. Damme zaterdag, toen hij aan de minister van verkeer en waterstaat, drs. H.A. Korthals, namens de Scheveningse vissersbevolking tezamen met dhrn J.v.d. Toorn Azn. en Jac Vooys als komitee uit het bedrijfsleven een petitie overhandigde, waarin opnieuw gepleit wordt voor een snelle verbetering van de Scheveningse buitenhaven. Onder de petitie stonden maar liefst 6.724 handtekeningen van Scheveningers...

Minister Korthals ontving de heren beleefd, maar zonder iets werkelijks positiefs uit te laten over de kansen van Scheveningen. Hij verzekerde het komitee uit het bedrijfsleven, dat de regering aandacht heeft voor het Scheveningse verlangen naar een goede haven. « Maar het lijstje van verlangens is zo erg lang. Coentunnel, IJtunnel in Amsterdam, wegennet, Lauwerszee, de tunnel in Rotterdam en Deltawerken...» Het zal noodzakelijk zijn om al deze problemen nog eens in een prioriteitenschema onder de loep te nemen. Van deze studie zal de Scheveningse haven zeker een onderdeel vormen, aldus minister Korthals.

De tekst van de overhandigde petitie luidde als volgt :

« De gehele Scheveningse bevolking doet een beroep op regering en volksvertegenwoordiging om de verbetering van de buitenhaven eindelijk goed te keuren. Scheveningen meent met het oog op de eisen van veiligheid voor de vissersbevolking en het voortbestaan van de bedrijven hierop aanspraak te kunnen maken.

De ernst van de urgentie van de zaak nopen de bevolking door deze petitie de minister van verkeer en waterstaat dringend te verzoeken aan de levensbelangen van Scheveningen op korte termijn recht te doen wedervaren ».

Inmiddels is de Scheveningse haven ook in de Tweede Kamer weer aktueel geworden. Bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat jl. dinsdagavond, waarbij o.m. groot tumult ontstond over het uitblijven van de toezegging voor de droogmaking van de Lauwerszee, is van vele kanten aangedrongen op het alsnog beschikbaar stellen van gelden voor de haven van Scheveningen. Het woord is nu aan de regering. Scheveningen wacht in grote spanning op dit woord...

Brief uit Yerseke

(Vervolg van blz. 15)

lading naar Zeeland zal mogen brengen en uitzaaien. Zoals gezegd, ging hieraan een verbeten worteling vooraf. Vooral Piet de Leeuw die in een paar kommissies zit (welke weet ik niet) en een sterk voorstander van het plan is (welk onbevangen redelijk denkend mens zou het niet zijn ?) heeft zich bijzonder geweerd. Hij moest zich niet alleen fel teweer stellen, maar ook ten aanval trekken tegen alle onmogelijke en aan alle logika gespeende bezwaren van **onze hoog geroemde mosse.-drigenten**. Dit veroorzaakte spanningen te groot om te verdragen door onze dappere Piet. De bezwijming nabij, was Piet op zeker ogenblik een beklagens waardig mens dat teveel van zijn krachten had gevergd. Maar hij kreeg zijn zin ! En daar gaat het om. In naam van alle weldenkenden een hartelijk Bravo ! ! ! voor Piet. Onze Piet de Leeuw zeggen we met trots als echte Yersekenaars.

Het toegestane is anders niet veel. Er zijn ongeveer 160 kwekers. Veronderstellen we dat ze allen in gelegenheid zullen blijken (wat wel niet waar zal zijn) een vracht van laten we zeggen 400 ton naar Zeeland te brengen, dan betekent dit 64 duizend ton. Lang niet genoeg want praktisch heel Zeeland ligt leeg. Maar 't spreekwoord zegt : «Beter een half ei dan een lege dop». En dat «de leiding» weer eens bakzeel moest halen is ook de moeite waard. Wanneer wordt alles terug vrij ?

Zeevisserij

MAAND SEPTEMBER 1959

Hoeveelheid en waarde van de geloste vis

Soorten	In België		In Groot-Brittannië		Totaal	
1. Bodemvissen						
Schelvis	290.701	2.510.187	82.700	928.060	373.401	3.438.247
Kabeljauw	651.448	6.345.602	196 111	1.563.800	847.559	7.909.402
Koolvis	318.895	2.342 657	42.570	252.000	361.465	2.594 657
Wijting	241.926	1.238.623	38.154	201.320	280.080	1.439 943
Pollak (Vlaswijting)	13.809	125.890	3 608	33.740	17.417	159 630
Leng	107.498	739.690	5.184	35.420	112.682	775.110
Lom	22.697	96.565	254	1.400	22.951	97.965
Heek	13.992	157.260	4.421	81.900	18.413	239.160
Steenbolk (Steenpost)	17.207	69.025	—	—	17.207	69.025
Schol (Pladijs)	410 886	3.421.060	40.084	647.500	450.970	4.068.560
Bot	61	138	—	—	61	138
Schar	21.752	128.283	6.150	42.840	27.902	171.123
Tong	240.906	9.756.814	11 989	567.420	252.8955	10.324.234
Tarbot	57.551	1.627.197	2.849	63.000	60.400	1.690.197
Griet	2.414	59.510	—	—	2.414	59.510
Tongschar (Steenschol)	19.932	257.472	6.406	116.200	26.338	373.672
Schartong (Schotse schol)	34.193	257.140	11.733	104.160	45.926	496.300
Heilbot	18.132	542 859	1.829	10.780	20.418	621 959
Witje	24.694	136.540	2.286	79.100	26.523	147.320
Rog (ruige en gladde)	208.461	1.515.320	58.318	555.800	266.779	2.071.120
Vleet	25.385	275.127	—	—	25.385	275.127
Andere rogsoorten	157.274	1.014.096	—	—	157.274	1.014.096
Rode Poon (Roodbaard)	6.581	57.650	—	—	6.581	57.650
Grauwe Poon (Knrhaan)	29.514	115.009	6.605	16.520	36.119	131.529
Engelse soldaat	19 749	132.175	—	—	19.749	132.175
Zeewolf	26.701	182.540	3.251	14 840	29.9552	197.380
Mul (Koningsvis)	24	770	—	—	24	770
Pieterman	223	6.700	—	—	223	6.700
Hozemondhammen (Zeeduivel)	16.362	379.355	5.234	48.440	21.596	427.795
Congeraal (Zeepaling)	6.467	35.280	969	3.640	7.436	38.920
Rode zeebaars (Klipvis)	303.063	1.994.593	15.953	71.820	319.016	2.066.413
Zeebrasem	2.150	8.300	—	—	2.150	8.300
Zonnevis	1.321	25.420	—	—	1.321	25.420
Steur	—	—	—	—	—	—
Zeehaai (Zand- en Doornhaai)	35.610	192 670	—	—	35.610	192 670
Hondshaaien (Gr. en kl. zeehond)	40.269	214.007	10.313	20.300	50.582	234.307
Haringshaai	921	34.378	—	—	921	34.378
Andere soorten	979	5.027	9.146	46.340	10.15	51.367
Varia	117.410	928 697	—	—	117.410	928.697
Kuit	650	1.545	—	—	650	1.545
TOTAAL	3.507.808	37.066.171	566.117	5.506.340	4.073.925	42.572.511
2. Pelagische vis						
Horsmakreel (Poor)	3.220	3.843	—	—	3.220	3.843
Haring	315.971	1 534.875	4.572	26.600	320.543	1.561.475
Makreel	113.261	545 792	254	700	113.515	546.492
Sprot	5.600	46.956	—	—	5.600	46.956
Tonijn	—	—	—	—	—	—
Andere soorten	—	—	—	—	—	—
Varia	—	—	—	—	—	—
TOTAAL	438.052	2.131.466	4.826	27.300	442.878	2.158.766
3. Schaal- en weekdieren						
Garnaal	244.722	3.787.550	—	—	244.722	3.787 550
Langoestine	103.801	1.391.111	1.321	17.360	105.122	1.408.471
Krab	10.455	16 218	—	—	10.455	16.218
Zeekreeft	664	52.565	—	—	664	52 565
Inktvis	19.508	67.431	—	—	19 508	67.431
Wulk	4.326	19.111	—	—	4.326	19.111
Varia	10	98	—	—	10	98
TOTAAL	383.486	5.334 084	1.321	17.360	384.807	5.351.444
ALGEMEEN TOTAAL	4.329.346	44.531.721	572.264	5.551.000	4.901.610	50.082.721

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

(VERVOLG)

De uitzendingen gescchieden in telefonie en in telegrafie op dezelfde frequenties en tijden vermeld in sub litt. C. 4. a) en b) van de stormberichten hierboven.

Nieuwpoort, nnabij en beW van het gebouw van het Loodswezen; de getijseinmast;

Oostende, op het Oosterhoofd nabij de getijmast;

Blankenberge, op de zeedijk even beW van de vuurtoren;

Zeebrugge, boven op de toren van het gebouw van het Loodswezen.

Sormseinen :

1. Storm verwacht uit het NW kwadrant :
   over dag : een zwarte kegel met de punt naar omhoog;
   des nachts : twee rode lichten boven elkaar.
2. Storm verwacht uit het SW kwadrant :
   over dag : een zwarte kegel met de punt naar omlaag;
   des nachts : twee witte lichten boven elkaar.
3. Storm verwacht uit het NE kwadrant :
   over dag : twee zwarte kegels met de punten naar omhoog;
   des nachts : een rood boven een wit licht.
4. Storm verwacht uit het SE kwadrant :
   over dag : twee zwarte kegels me tde punten naar omlaag;
   des nachts : een wit boven een rood licht.

Seinen voor harde wind :

Over dag : twee zwarte bollen boven elkaar;

Des nachts : twee rode lichten naast elkaar.

De richting van de wind wordt niet opgegeven.

(Med. Loodswezen Oostende)

Onder de benaming «Weerbericht voor de Zeevaart» worden door de zender B.N.R.O. weerberichten voor de vissers uitgezonden uitsluitend in het Nederlands.
Deze bijzondere uitzendingen, eveneens uitgaande van het K.M.I.B. hebben betrekking op de volgende zones :

1. Dover-Belgische kust;
2. Thames;
3. Humber;
4. Wight en Portland;

De uitzendingen geschieden te 1130 MTG en na de nieuwsberichten van 0600, 0700, 1600, 1800 en 2100 MTG. Frequentie : 926 kp/s.
De B.N.R.O. geeft geen speciale aankondigingen van stormweder en harde winden.

De vissers kunnen zich op het Waterschoutsambt te Oostende, een tabel aan schaffen, gevende de betekenissen van de termen gebruikt in de verschillende berichten. (Schaal Beaufort, Horizontaal zicht en Bewolking).

(Med. Loodswezen Oostende)

1ç6 Noordzee. — Belgische kust. — In span vissende treilers.
B.a.Z. 1/6-1959 vervalt.

Op sprot- en haringvagst bezigen de Belgische vissers een kor gesleept door twee vaartuigen die op een afstand van 80 à 120 m van elkaar varen. Dit net wordt boven de zeebodem voortgetrokken op veranderlijke diepte.

Om de aandacht te trekken van schepen die zodanig naderen dat er gevaar bestaat voor aanvaring of beschadiging van het vistuig, zullen de aldus in span vissende vaartuigen, benevens de lichten en seinen voorgeschreven in Regel 9, e) en f) van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee (Londen 1948), de volgende bijkomende seinen mogen tonen :

a) overdag, aan de top van de fokkemast ,het vlaggesein «D» van het Internationaal Seinboek;

b) des nachts laat elk der twee vaartuigen zijn zoeklicht op zulke wijze schijnen dat de lichtbundels ekaar kruisen vóór of achter en tussen beide vaartuigen in.
Om een naderend vaartuig dringend te verzoeken zijn koers te wijzigen mogen bovendien de zoeklichten snel horizontaal gezwaaid worden.

(Bestuur van het Zeewezen, Brussel).

1/7 Drijvende mijnen
B.a.Z. 1/7 - 19559 vervalt.

In het Zuidelijk gedeelte van de Noordzee worden soms nog drijvende mijnen gerapporteerd vooral na een periode van slecht weder.
Daar mijnen gevaar opleveren voor de scheepvaart en om tijdverlies en nutteloze onkosten aan de opsporingsvaartuigen te voorkomen worden de zeevarenden verzocht in hun desbetreffende medelingen, voor zover mogelijk de volgende bijzonderheden te verschaffen :

1. Positie van het voorwerp en afstand waarop het werd genaderd.
2. Grootte, vorm, kleur staat van de verf en eventuele aangroei van zeegewassen en schelpdieren.
3. Aanwezigheid of niet van voelhorens of ringen.
4. Indien het voorwerp bepaald geïdentificeerd werd of niet.

(Hydrografie Oostende).

)VERVOLG TOEKOMENDE WEEK)

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen

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

★

BRUSSEL :
Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

LUIK :
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

★

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

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

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 71.791

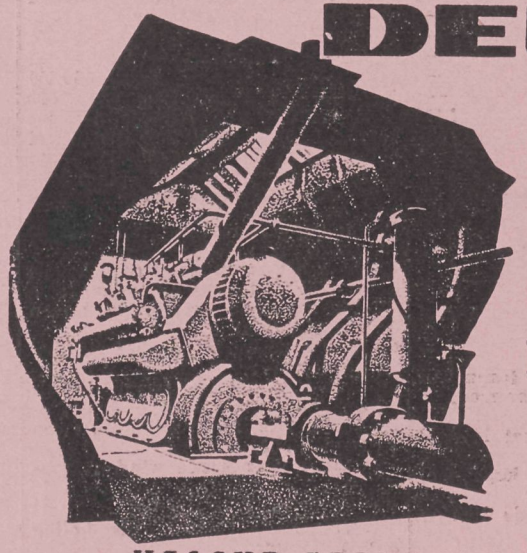
2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !

DEUTZ



Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN 5-1500 PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V