

HET

28e JAARGANG — Nr 13
VRIJDAG 1 APRIL 1960

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



De O.85 «Princesse Marie-Christine» loopt statig te water

((Foto Roger)

VAKBLAD VOOR :

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

MAATSCHAPPIJ- BERICHTEN

N.V. Pêcheries à Vapeur

Maatschappelijke Zetel :
Oostende, 14, H. Baelskaai
Handelsregister : Oostende nr 172

De gewone algemene vergadering wordt gehouden op dinsdag 19 april 1960 te 16 uur te Oostende, ten maatschappelijke zetel, met volgende dagorde :

Verslag van de Beheerraad en van de Kommissarissen ;

Goedkeuring van de Balans en Winst- en Verliesrekening afgesloten op 31 december 1959 ;

Ontlasting van de Beheerders en Kommissaris ;

Statutaire benoemingen.

Nederlegging van de titel : 5 vrije dagen voor de vergadering bij de Bank van Brussel te Oostende en te Brussel. 2229V

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.

TE KOOP

Een Z.G.A.N. HARINGSNIJ- en ONTGRAATMACHINE, merk Steen met garantie franco geleverd voor 62.000 B. F., capaciteit 250 kg per uur.

En 1.500 stuks HARINGFLESSEN 8/10 liter caps 83 mm. Koopje.

En 1.000 stuks HARINGFLESSEN 1 liter, caps 95 mm. Koopje !

No 2213V bureau van dit blad.



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

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

LEGERSTOCK

HAMRADIO KAMMAKERSTRAAT 37 (bij Smedestraat) BRUGGE

Dynamo's, dynamotoren, gelijkstroommotoren, compressors, wissel- en gelijkstroomstarters, tandwielpompen, onderdelen, echosounders, scheepslampen, waterdichte drukknoopkoffers, spanningsregelaars, scheepsbellen, goniocantennen, scheepsvanggers. Ook nog veel radio- en electriciteitsmateriaal.

AANDACHT !

Aleen open op zaterdag
van 9 tot 12 en van 14
tot 18 uur. Zondag van
9 tot 12 uur. 2211V

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

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

ZOEK KLIENTEEL

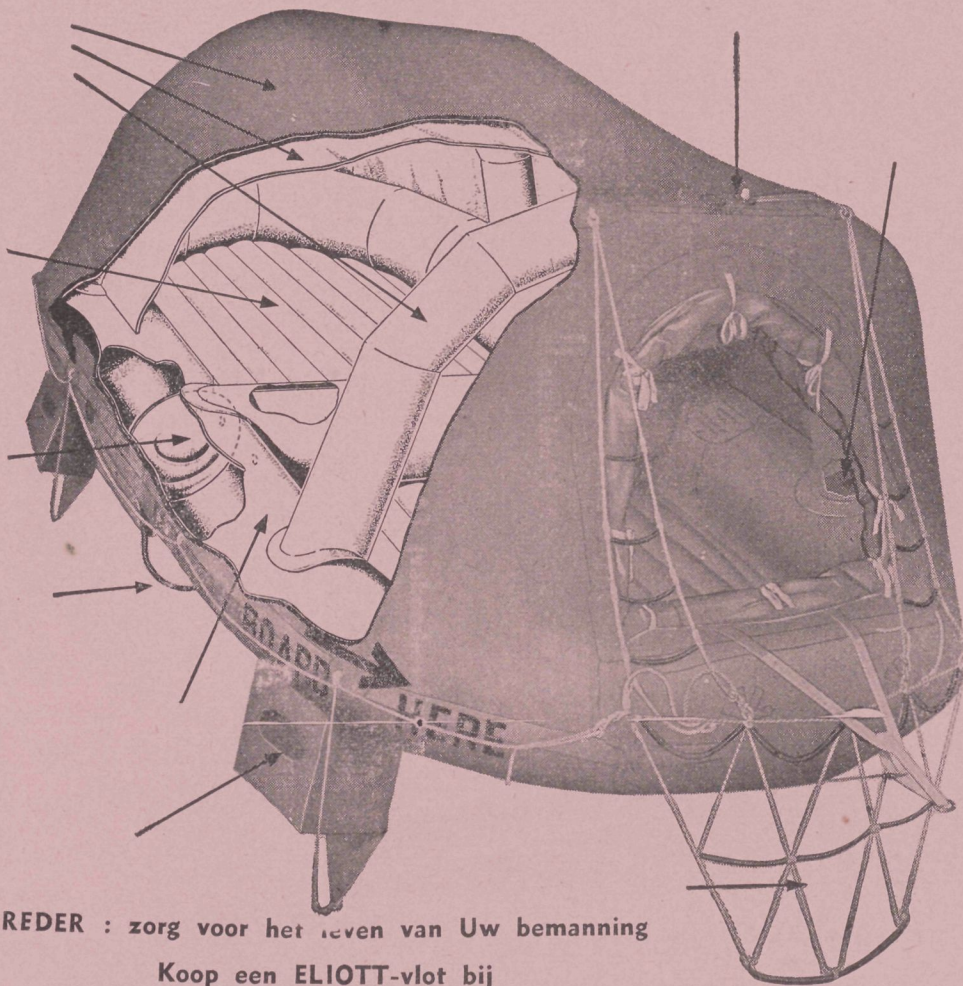
Compagnie de pêche d'un port d'Allemagne du Nord disposant sur un grand choix, cherche relations avec clientèle française intéressée à la pêche industrialisée. 2230V

HOOGWATER OOSTENDE

APRIL

1 vrij	0403	49	1040	6
	1621	46	2258	6
2 za	0439	47	1114	8
	1657	44	2338	7
3 zo	0520	44	1156	10
	1740	41		
4 ma	0612	41	0030	9
	1843	39	1254	12

VEILIGHEID OP ZEE



REDER : zorg voor het leven van Uw bemanning

Koop een ELIOTT-vlot bij

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

27 H. Baelskaai - Oostende

Alle types verkrijgbaar

Telefoon : 729.51

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

BOUWEN . . .

Zaterdag 11. hebben we te Oostende de tewaterlating bijgewoond van de nieuwe diepzee-treiler O.85 « Princesse Marie-Christine ». Iedereen was het er over eens dat het een der mooiste schepen was die ooit aan onze visserijvloot werden toegevoegd en dat het in de huidige omstandigheden vanwege de reders een stoutmoedig gebaar is om een dergelijk schip te laten bouwen en gelijktijdig ook nog een tweede vaartuig op stapel te zetten.

Het verslag van deze plechtigheden vinden onze lezers op de volgende bladzijden.

Wat we hier willen onderlijnen, is het feit dat dergelijke gebeurtenissen bewijzen dat niet alles verloren is voor onze visserij en met moed en volharding heel wat te bereiken valt. Vooral wanneer de bevoegde ministeriele diensten en andere daartoe aangewezen instellingen, hun medewerking verlenen.

De heer Beljard wees in zijn redevoering o.m. op de onrechtstreekse steun van het Fonds voor Uitrekenen en Aanbouwen van Zeeschepen, terwijl de heer Bauwens hulde bracht aan de begrijpende en steunende houding van baron minister De Vleeshauwer.

Deze korte, doch betekenisvolle, aanhalingen wijzen erop dat, wanneer van hoger hand de verlangde aandacht en hulp aan de visserij worden besteed, onze reders zich niet onbetuigd laten en ook het hunne bijdragen opdat de visserij niet verloren zou gaan en onze vloot aangepast zou blijven bij de eisen van de steeds voortschrijdende ontwikkeling en de steeds veranderlijke omstandigheden waarin de visserij beoefend moet worden.

Deze overwegingen laten ons toe niet alleen ook onze hulde te brengen aan de diensten en personen die de reders bijstaan en helpen om samen met onze reders onze vloot verder uit te bouwen maar ook de hoop uit te drukken, dat deze kentering ten goede weldra voelbaar zou worden in de middenslag- en kustvisserij.

Want in alle drie de categorieën rederijen en vaartuigen die samen onze vloot vormen weer een behoorlijk bouw-programma uitgevoerd kan worden, dan zal er meteen een grote zorg van onze reders en vissers ontnomen zijn, en een zwaar probleem uit de baan geruimd, nl. : HET PROBLEEM DER NAKENDE KONKURRENTIE - STRIJD TEGEN DE EUROMARKT - PARTNERS.

Alleen met een moderne, zorgvuldig uitgebouwde vloot kunnen onze reders en vissers zich aanpassen en de toekomst betrouwvol tegemoet zien. Door nieuwe schepen te bouwen geven we niet alleen een tijdelijke oplossing voor onze werven, maar bouwen we meteen aan de toekomst van duizenden mensen die, rechtstreeks of onrechtstreeks belang hebben bij ons visserijbedrijf.

Tijdens deze verwezenlijkingen, is het probleem van de distributie ook aan te vatten. Het gaat niet op regelmatig te horen zeggen, « de vis is goedkoop in de mijn, maar zeer duur in de winkels; de vis is levend vers aangevoerd, maar in gemeenschappen zoals leger, internaten,

kloosters en preventoriums, is ze allesbehalve vers of lekker opgediend ».

De reders moeten, nu ze een opvangregeling tot stand hebben gebracht, het vraagstuk van de distributie in handen nemen. De propagandavereniging dient hervormd en op een meer praktische wijze uitgebouwd.

Het probleem is groot en niet gemakkelijk, maar wil men de visserij verder redden, dan zijn deze zaken en dat van de sociale toestand van de vissers, eerst op te lossen. De rest zal van zelf volgen en zal ongetwijfeld de voordelen plukken van een organisatie van de distributie en een sociaal menswaardig bestaan aan de visser NU en als hij oud wordt.

Waar voor de mijnwerkers honderden miljoenen per jaar worden gegeven, zou het volstaan ook hier eens honderd miljoen aan de ganse heropleving van het bedrijf te besteden.

Het zou geen cent te veel zijn !

ADVOKAAT: GEEN ANTWOORD

VERGOEDING "FRANZ-ELZA" diplomatieke kwestie

(Van onze speciale verslaggever)

(Den Haag) — De Rotterdamse advocaat mr Baanders, die de belangen behartigt van de nabestaanden van de bemanning van de « Frans - Elza », heeft nog steeds geen antwoord gekregen op zijn schrijven aan de minister van Marine, waarin hij de Staat der Nederlanden aansprakelijk stelt voor de financiële schade als gevolg van de aanvaring tussen de « Karel Doorman » en de « Frans Elza ».

Mr Baanders zeide de indruk te hebben gekregen, dat Nederland de kwestie van de schadevergoeding langs diplomatieke weg wenst te regelen. Mr Baanders was overigens niet erg ingenomen met het feit, dat men zijn schrijven blijkbaar niet wenst te beantwoorden, « want » zo zeide hij, « men komt tenslotte toch bij mij terecht, omdat ik nu eenmaal de belangen van de nabestaanden van de bemanningen van de « Frans Elza » en de reder van dit schip behartigt ».

28e JAARGANG — Nr 13
VRIJDAG 1 APRIL 1960

TEWATERLATING VAN DE 0.85 «PRINSES MARIE-CHRISTINE»

« WAAR GAAT HET SCHIP NU HEEN ? »

Aldus luidde de vraag die Hare Koninklijke Hoogheid, Prinses Marie-Christine, stelde toen de 0.85 zaterdag j.l. statg te water was gegleden. Het ogenblik is er niet naar geschikt om van het verslag over deze tewaterlating een roman «à la Conscience» te maken, maar toch willen we even deze eenvoudige vraag onderlijnen omdat de jonge prinses in haar kinderlijke eenvoud, onbewust het hele probleem van de visserij in zes woorden formuleerde.

Inderdaad: weten onze reders nog steeds naar welke gronden ze hun vaartuigen moeten sturen opdat de reis renderend weze?

Wij willen ons hier echter beperken tot het relaas van deze plechtigheid.

De mist die over land en zee hing en de zon meteen belette om de vlaggen te laten glanzen in de vroege ontgleuren die we zo graag bij deze gelegenheid hadden gezien, had de nieuwserigen helemaal niet thuis gehouden. Integendeel, er was heel wat meer belangstelling dan bij andere tewaterlatingen en deze grote nieuwserigheid zal wel meer

Prinses Marie-Christine hebben gegolden dan het vaartuig zeve, want we hebben er heel wat mensen ontmoet, die zich anders maar matig aan de visserij gelegen laten. Maar hoe het ook zij we zouden haast wensen dat iedere plechtigheid op onze werven zo druk wordt bijgewoond, want de visserij zou er alleen bij winnen als er telkens evenveel belangstelling ware.

Het was even vóór twaalf toen de Prinses op de werf toekwam en in de hall van het kantoorgebouw werd ontvangen door de personaliteiten, waaronder wij noteerden:

Zijne Excellentie ridder Pierre van Outryve d'Ydewalle, gouverneur der Provincie West-Vlaanderen; Commodore Robijns, stafhoofd van de Belgische Zeemacht; volksvertegenwoordiger Jan Piers, burgemeester van Oostende; Kapitein ter zee Delforge, bevehebber van het maritiem regionaal commando; de heren volksvertegenwoordigers Dries Claeys en Quagebeur; de heren Debouck en Lauwereins, schepenen der stad; kannunik Butaeye, deken van St Petrus- en Pauluskathedraal en tal van andere voor-

Nadat Kannunik Butaeye het schip zegende was het aan de prinses om het symbolisch lint door te hakken, waarbij de champagnefles wel tegen de boeg van het schip terecht kwam, maar ongederd bleef bengelen.

Het is steeds een ontroerend ogenblik wanneer zo'n schip te water glijdt en wij konden ons weer moeilijk aan de machtige indruk van dit schouwspel onttrekken. Ook de prinses bleef vol belangstelling toekijken en stelde de heren Beliard en Bauwens verscheidene vragen.

Toen het schip goed en wel in het zwaaidok lag en er de statige

aanstaande personaliteiten volgden.

Begeleid door de heren Beliard, afgev. beheerder van «Pêcheres à Vapeur», schreed hare Koninklijke Hoogheid door een erehaag van lissjongens en leerlingen der visserijschool naar de tribune.



oven: Burgemeester J. Piers, Gouverneur van Outryve d'Ydewalle, hr Beliard, Hare Kon. Hoogheid Prinses Marie-Christine en dhr R. Bauwens, volgen aandachtig de bewegingen van het glijdende vaartuig. nder: Begeleid door de heren Beliard en Bauwens, schrijdt de prinses — tussen een erehaag van leerlingen der visserijschool — naar de tribune. (Foto Roger)



Prinses Marie-Christine met de twee mooie «bambi's» die ze bij haar bezoek te Oostende ten geschenke kreeg. (Foto Roger)

TECHNISCHE GEGEVENS

Werk: Beliard, Crighton en Co
VAN DE 0.85

Lengte over alles: 61 m.

Breedte: 9.75 m.

Tonnemaat: 675 T.

Gasolie: 150 T.

Water: 50 T.

Snelheid: 15 knopen.

Motor: SEM-Carels

1600 pk/350 tm

Keerkoppeling: Renk

Hulpmotoren: MWM

320 pk/15050 tm

55 pk/1350 tm

Electrische uitrusting: ACEC

Vislier, Ankerlier en Stuur-

werk: Bruselle

Waternoppen: Iron

Centrifuge: Sharpless

Stoomketel: Spanner

Traaninrichting: Schlotter-

hose en Co

Deze trailer vist enkel over

stuurboord en is het 48e vaartuig

der rederij «Pêcheres à

Vapeur». Tevens het 31e op

Belgische werven gebouwd en

het 6e bij Beliard, Crighton

en Co.

lijnen van haar romp enigszins in de mist verdoezelde, schreed de prinses met haar gevolg en de personaliteiten naar de receptiezaal der werf waar het een ware stormloop van genodigden werd om een plaatsje te bemachtigen vanwaar eenieder elk gebaar en elk woord van de hoge bezoeker wou volgen.

KORTE TOESPRAKEN

In de receptiezaal h'e'd dhr Beliard een korte rede waarin hij niet alleen hulde bracht aan de prinses en haar dankte om de aanwezigheid, maar ook aan de rederij «Pêcheres à Vapeur» en dhr Bauwens de hulde bracht die zij ten volle verdienen.

Uit zijn rede bleek dat wij hier een schip hebben zien tewatergaan dat thans het grootste 's van de Belgische vloot. De romp is meer dan zestig meter lang, de motor ontwikkelt een kracht van 1500 pk. en is van Belgische herkomst. Speciale aandacht werd hier besteed aan de stabiliteit van het vaartuig om bij het zware werk dat op de visserij wordt geëist, ook de veiligheid te verhogen.

Verder dankte dhr Beliard de personaliteiten en genodigden en wees erop dat het Fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen bij de bouw van dit vaartuig in ruime mate was tussengekomen, zodat zelfs mag beweerd worden dat zonder deze tussenkomen de tewaterating niet zou plaats gehad hebben.

Dhr Beliard formuleerde tenslotte zijn beste wensen voor het welzijn van de rederij en van haar schepen. Hierop sprak dhr Raymond Bauwens eveneens een korte rede uit, waarbij hij de prinses en de genodigden dankte, maar ook verwees naar de traditionele belangstelling van onze Koninklijke Familie voor de visserij en herinnerde aan de samenwerking tussen Koning Albert, toen hij nog prins was, en dhr John Bauwens, stichter van de rederij, o.m. bij de «Pionnier» voorloper van onze huidige treilers en het Kon. Werk Ibis. Hij bracht hulde aan Minister baron de Vleeshouwer en zijn ambtenaren van landbouw voor hetgeen hij in korte tijd voor de visserij heeft gedaan, en hoopte verder op hun steun te mogen rekenen in 't belang van al de mensen uit het rederij. Ook dankte hij in 't bijzonder de heren Beliard, Willem en Chardome voor de goede samenwerking en het personeel der werf voor de delicate zorgen, die bij de bouw van schepen wordt betoond.

Daarna werden aan de prinses twee hertjes in pluche overhandigd door de kleinkinderen van dhr Bauwens.

Na zich met verscheidene dames, met de tegenwoordige kinderen en met dhr Henry Beuren, walkapitein



Henry Beuren, de walkapitein van de «Pêcheries à Vapeur», die er reeds 60 jaar dienst heeft, volgt aandachtig de voorbereidingen. Zijn gezicht straalt de trots en de tevredenheid van de «kenner» uit: alles gaat goed en 't is een mooi schip! (Foto Roger)

van de rederij te hebben onderhouden, verliet de prinses zichtbaar opgetogen de werf. Zij had het zeer prettig gevonden en de wens uitgedrukt eens te mogen meegaan in zee naar Engeland, waar haar Gouvernante woont.

's Namiddags zaten de genodigden aan bij een verzorgd banket

DE PERSONALITEITEN

Indien wij U alle personaliteiten zouden willen vermelden die bij de tewaterating van de O.S. «Princesse Marie-Christine» tegenwoordig waren, zouden wij tot een indrukwekkende lijst komen. De bijzonderste willen we U nochtans niet onthouden en vindt U hierna:

Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, gouverneur der provincie;

Commodore L.J.J. Robyns, stafhoofd der Belgische Zee-macht;

Volksvertegenwoordiger en mevrouw J. Piers, burgemeester van Oostende;

Volksvertegenwoordiger Dr. Claeys;

De heer A. Parmentier, secretaris-generaal bij het ministerie van landbouw;

De heer Bertrand, directeur-generaal van het zeezeven;

De heer F. Lievens, directeur-generaal bij het ministerie van landbouw;

De heer Gordts, kabinets-hoofd van het ministerie van landbouw;

De heer Stradiot, adviseur van de visserij bij het ministerie van landbouw;

De heer Van Brouck, voorzitter van het comité voor visinvoer bij het ministerie van landbouw;

De heer M. Poppe, adviseur bij het ministerie van verkeerswezen;

Z.E.H. Kannunik Butaeye, deken van Oostende;

Luitenant ter zee en mevrouw J.A. Delforge;

De heer W. Jurion, directeur-generaal van de OCRA-diesten;

De heer L. Vanden Moortel, kabinets-attaché van het ministerie van landbouw;

Havenkapitein R. Becu;

De heer Vandendaele, beheerder Bank van Brussel;

Notaris J. De Vestele;

De heer J.P. Duquenne;

De heer Ch. Decrop jun., afgev. beheerder der N.V. Motorvisserij.

De heer Londres, van de Industrielles des Pêcheries;

De heer Lebouille, kabinets-hoofd bij het ministerie van economische zaken;

De heer Verschaeve, hoofd-ingenieur bij Bruggen en Wegen.

Verder woonden nog talrijke andere personaliteiten uit de administratieve, maritieme en industriële wereld deze plechtigheid bij.



Personaliteiten en genodigden zaten aan bij een verzorgd banket. (Foto Roger)

OOK IN HOLLAND ZAL DE REGERING TUSSENKOMEN VOOR DE HARINGOPVANGREGELING

WIJ LEZEN IN DE «IJMUIDER COURANT»

De opvangfondsen voor haring, nu beheerd door het produktscap voor vis en visprodukten, zullen onder beheer komen van het Visserij-schap. Een daartoe strekkende verordening is door het bestuur van het Visserij-schap vastgesteld. De voorzitter van dit schap zal nog nader vaststellen wanneer de nieuwe regeling zal ingaan. Dit kan voor de verschillende fondsen verschillend zijn en hangt mede af van de goedkeuring door de S.E.R. en de minister van Landbouw en Visserij.

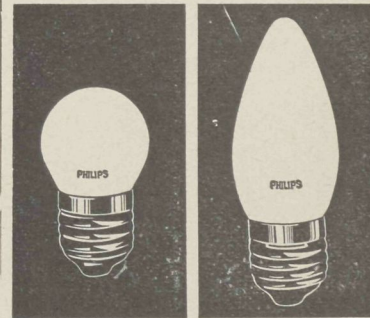
De opvangfondsen hebben ten doel om, als voor haring niet de minimumprijs gehaald wordt beneden welke de verkoop voor menselijke consumptie is verboden, het verschil te overbruggen tussen deze minimumprijs en de prijs die de vismeelindustrie betaalt. Het vaststellen van de minimumprijzen blijft een bevoegdheid van het produktscap voor vis en visprodukten.

Op verzoek van de stichting van de Nederlandse visserij is een wijziging gebracht in de indeling van de fondsen. Het produktscap kent opvangfondsen voor gezouten haring, voor verse haring die ten noorden van de Nieuwe Waterweg wordt gevangen en voor verse haring die ten zuiden daarvan gevangen wordt. De visserijstichting meende nu dat deze geografische scheidingslijn voor de verse haringfondsen een ongewenste vermenging van ongelijke kwaliteiten haring met zich bracht. Zij achtte splitsing in een fonds verse haring, afkomstig van de zeevisserij en een fonds haring, afkomstig van de kleine trawlvijsserij beter. Deze suggestie is nu door het Visserij-schap aangevaard.

Behalve de drie opvangfondsen zal het Visserij-schap ook de drie reservefondsen, waaruit geput kan worden als zich voor de haringvisserij calamiteiten voordoen, van het produktscap overnemen.

De commissie internationale zaken van het Visserij-schap werd als volgt samengesteld: voorzitter dhr A.L.S. Lockefeer; leden: de heren J.H. Kiewiet de Jonghe, R. Brands en D.F.E. Meerburg, voorgedragen door de Visserijstichting; dhr A. Boon, voorgedragen door de werknemersorganisaties. Als voorzitter van de commissie verdeling mosselpercelen werd benoemd dhr J.H. Bal. Als leden-deskundigen werden aan de commissie vakopleiding toegevoegd dhr M. Goote, inspekteur-generaal van het nijverheids-onderrwijs, dhr N.J.A. van Keulen, directeur van het landbouw-onderrwijs, dhr C. Moo'lenburgh, inspekteur-generaal van de scheepvaart.

Zo aangenaam..!



Vraag niet zo maar een lamp...

Vraag Super-Lucia Bol en Super-Lucia Vlam-hun licht is zo aangenaam en zo zacht voor Uw ogen. Er bestaan geen betere lampen voor Uw lusters en wandlampen.

Super Lucia
PHILIPS
steeds betrouwbaar!

2112V

Voor Uw publiciteit:
HET VISSERIJBLAD

Het vergaan van de "Franz-Elza"

NEDERLANDSE GETUIGEN TE OOSTENDE ONDERHOORD

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart zetelde woensdagvoormiddag voor de derde maal in de zaak van de noodlottige aanvaring tussen het vliegdek-schip Karel Doorman en de O.246 « Frans-Elza » waarbij vijf Oostendse vissers het leven lieten. Het onderzoek in België diende gestaakt daar de raad niet kon beschikken over de verklaringen van de Nederlandse bemanning. Gezien de recente uitspraak van de Marineraad te Den Haag neemt men aan dat de Onderzoeksraad te Oostende tot gelijkaardige konklusies zal komen daar tijdens de ondervragingen gebleken is dat (enkele nadere oppanstellingen met te na gesproken) de vier opvarenden van de Karel Doorman zich bij hun vroegere verklaringen hebben genouden.

Onmiddels is de regeling van de schadeloosstelling ook al zover gevorderd dat de Nederlandse marine bij monde van dhr De Jong, staatssekretaris, om een gedetailleerde opgave van de schade-eis heeft verzocht wat er op wijst dat gestreefd wordt naar een minnelijke regeling. De omvang van de schade zal merklijk hoger liggen dan 5 miljoen F.

HET ONDERHOOR VAN THUNG

Wanneer de reder van het vergaane vaartuig Frans Legein en familieleden van de slachtoffers in de zaal hebben plaatsgenomen opent voorzitter Vander Cruyssen te 11 u. de zitting. Dhr Bentein vervult het ambt van rijkskommisaris Griffier was dhr Vandewosselaar.

De eerste Nederlandse getuige was de luit. ter zee Thung verantwoordelijk hoofd van de wacht op het ogenblik van de aanvaring. De ondervraging verloopt vlot

en vormt in feite een recapitulatie van vorige verklaringen voor de Marineraad. Thung antwoordt steeds zeer bedachtzaam wanneer kap. Becu die namens de raad de ondervraging leidt hem om nadere toelichtingen verzoekt.

Tussen beide komt het vaak tot een rustig steekspel maar Thung laat zich nooit van de wijs brengen.

Wat het niet geven van fluitsignalen betreft verstrekt hij hier nadere uitleg. Nu realiseer ik me, aldus Thung, dat ik geen geluidsignalen heb gegeven omdat in feite nooit signalen worden gegeven voor kleine koerswijzigingen worden bevolen en anderzijds moest ik oppassen voor tegenliggers.

De ondervraging van Thung duurt ongeveer een uur. De marine-officier antwoordt steeds even duidelijk op de gestelde vragen. Hij brengt meermaals naar voor dat, toen de aanvaring bijna onvermijdelijk was geworden, hij geen ander maneuever dan stuurboordroer kon geven daar achteruitslaan een aanvaring zou kunnen veroorzaken met de volgende eenheden van de escorte, aldus zijn ervaringen uit de oorlogstijd. Anderzijds kon hij geen bakboord geven omdat hij bestendig tegenligger had gezien aan bakboordzijde.

Luit. ter zee Thung ontwijkt tenslotte maar een vraag. Wanneer aan het slot van de ondervraging raadslid Becu hem voorhoudt dat hij in de toekomst voor een identiek geval zou komen te staan en hem vraagt of hij op denticke wijze zou reageren zegt Thung dat hij niet gelooft in de denticiteit van twee gevallen en dat hij derhalve op die vraag het antwoord schuldig moet blijven.

Tot slot van de voormiddagzitting hoort de Raad nog matroosmilitien Dehaas. Deze bevond zich

op de bak, aan stuurboord. Hij was als het ware getuige van de aanvaring en geeft toe dat hij er nooit heeft aan getwijfeld dat het vaartuig aan stuurboord een vissend vaartuig was. Hij zag de aanvaring. Aan boord van de O.246 was geen mens te zien. Hij hoorde evenmin signalen. De Karel Doorman ramde de Frans Elza in dships.

TEGENSTRIJDIGHEDEN

In de namiddagzitting werden nog twee getuigen gehoord nl. luit. ter zee 2e klasse Kalf en luit. ter zee 3e klasse Krol. Beide zijn in feite officieren van de luchtmacht die een stage-periode doorlopen bij de Zeestrijdkrachten. Kalf was oudste ondergeschikte officier van wacht.

Weer begint de ondervraging over de twee onder elkaar staande witte lichten van de Frans-Elza, wanneer ze in zicht kwamen, op welke geschatte afstand, enzommeer.

De Karel Doorman was op circa een halve mijl dwars van de boei 10 gepasseerd. Toen de Karel Doorman de Frans-Elza dichter was genaderd heeft luit. Kalf het radarscherm geraadpleegd doch het instrument stond op 30 mijl. Op een vraag waarom de radar niet op kortere afstand werd gezet blijft de luit. het antwoord schuldig. Hij verklaarde verder dat hij uiteindelijk dacht met een tegenligger te doen te hebben.

De Frans-Elza bevond zich op circa 150 yards dwars toen een eerste koerswijziging werd bevolen. In tegenstrijd met luit. Thung schijnt getuige ervan overtuigd dat mogelijke tegenliggers aan bakboord zich op 3 à 4 mijl aan de andere zijde van de boeilichten bevonden.

Luit. Krol had als voornaamste opdracht de plaatsbepaling. Ook hij zag reeds rond 00.20 u. de witte lichten van de O.246 hetzij 24 minuten voor de fatale aanvaring. Ook hij is in tegenstrijd met de voorgaande getuigen waar hij zegt dat de drie officieren van wacht met elkaar van gedachte hebben gewisseld over het voorliggende vaartuig. Het was toen ongeveer 00.30 u. Hij was van mening dat het ofwel een vissersvaartuig of een zeilschip betrof. Anderhalve min. voor de aanvaring werd het bevel hard stuurboordroer gegeven. Het vliegdek-schip reageert echter zeer traag zodat de aanvaring niet kon vermeden.

Ook luit. Krol zegt nog dat tegenliggers aan bakboord op 3 à 4 mijl afstand lagen.

Toen de Karel Doorman gestopt was, kwam een tanker aan bakboordzijde liggen doch over de boeilijn.

Met de ondervraging van luit. Krol wordt ook de zitting beëindigd.

Onmiddellijk valt het op dat de verklaringen van de Nederlandse getuigen slechts weinig verschillen van deze die voor de Marineraad werden afgelegd. Wel menen we dat het vonnis van de Onderzoeksraad te Oostende wellicht nog strenger de verantwoordelijkheid van de Karel Doorman zal benadrukken ook al hebben de Nederlandse getuigen tijdens de ondervraging konrekt en openhartig op alle gestelde vragen geantwoord.

Luit. Thung, drager van hoge militaire onderscheidingen om zijn moedig gedrag tijdens de slag in de Javazee en zeer goed aangeschreven bij zijn oversten, heeft een goede indruk gelaten. Op het einde van zijn verhoor mompelde hij halfslud « In schade

en schande wordt men mens ». We konden ons toen niet meer van de gedachte ontdoen dat deze officier wel zwaar gebukt moet gaan onder zijn verantwoordelijkheid.

Kredieten voor het instandhouden van de koopvaardij en de visserij verhoogd

Een besluit is in het staatsblad van 31 maart 1960 verschenen waarbij voor het instandhouden en het uitbreiden van de vissersvloot en de koopvaardij, het fonds van 2,50 miljard op 4 miljard frank gebracht wordt.

Deze wet luidt :

Artikel 1. In artikel 2 van de wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en de vissersvloot en van de scheepsbouw, en houdende instelling, te dien einde, van een fonds voor het uitbreiden en het aanbouwen van zeeschepen, wordt het gezamenlijk bedrag van de Staatswaarborg van 2,5 miljard frank op 4 miljard frank gebracht.

Art. 2. Onderhavige wet treedt in werking de dag waarop ze in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt.

HEKTRAWLER « UNIVERSAL STAR » WERKT VOLGENS VERWACHTING

De nieuwe hektrawler «Universal Star» uit Aberdeen, heeft in de laatste reis doorgevist in windkracht 8 en 9, toen vele orthodoxe trawlers de strijd al hadden moeten staken. De kinderziekten met de netten zijn nu vrijwel doorstaan. De laatste reis heeft men maar weinig schade aan de netten gehad. De bemanning blijkt erg tevreden te zijn. Men is van mening dat het comfort dat van een orthodoxe trawler ver overtreft. Ook meent men dat het schip vaster ligt, terwijl het geen water overnemen ook als een voordeel wordt gezien, aldus de Engelse vakpers.

DE IJMUIDER COURANT SCHRIJFT OVER TOEKOMSTIGE HEKTRAWLER HET VOLGENDE

Het klinkt dus alles voortreffelijk en het is dan ook te hopen dat de Nederlandse hektrawlers straks dezelfde eigenschappen zullen blijken te bezitten.

Men is overigens niet alleen over de hekvanger «Universal Star» tevreden. Ook het type «Augsburg» schijnt goed te bevallen. Nu heeft de Bremerhavener Rederij Ludwig Janssen en Co namelijk een zusterschip van de «Augsberg» besteld bij de Seebeckwerft. Het hoofdvisruim zal 420 kubieke meter meten, het diepvriesruim 200 kubieke meter. Ook orthodoxe trawlers blijven overigens in de belangstelling. Voor de «Nordsee» gaat 29 maart de nieuwe trawler «Minden», 1000 brt., zijn proefvaart maken.

En zo komt het ene nieuwe schip na het andere in de vaart. Veel oude schepen worden opgelegd, verkocht of verbouwd, maar het is nu eenmaal de harde werkelijkheid van de visserij, dat visserij schepen ook wel eens op pijnlijker wijze plegen te verdwijnen.



Tijdens de zitting van de Onderzoeksraad : luitenant Thung wordt ondervraagd. (Foto Roger)

Onze vismeelinvoer en de betekenis van deze industrie in Peru

In ons nummer van vóór 14 dagen hebben we gewezen op de crisistoestand waarin onze vismeelinindustrie verkeert en de stijgende invoer van vismeel uit Peru.

In verband hiermede is het interessant het rapport te lezen wat onlangs door het bureau of commercial fisheries te New-York hierover meldt, daar de ontwikkeling van deze visindustrie en dezes export op de gehele Europese markt enorme vormen aanneemt.

Waar in 1954 slechts 14.687 Ton vismeel door dit land werd uitgevoerd, belooft dit voor 1959 reeds 274.800 Ton, wat alle commentaar overbodig maakt!

Het verslag van het bureau of Commercial Fisheries te New-York meldt dienaangaande:

AANTAL FABRIEKEN

Er zijn momenteel in Peru 63 vismeelfabrieken, gevestigd in verschillende havenplaatsen langs de Peruaanse kust. Het grootste aantal is gevestigd in Callao, nl. 19, gevolgd door Chimbote (17), Huarmey (7), Huacho (6) en Paita (4). In verschillende andere havenplaatsen vindt men 1 of 2 vismeelfabrieken. Deze fabrieken variëren in omvang van zeer moderne bedrijven met een capaciteit van 40 ton vismeel per uur gedurende een 20-urige werkdag tot zeer kleine primitieve bedrijven, die enkele tonnen vismeel per dag produceren. Van de 63 fabrieken produceren er ongeveer 40 visolie als bijproduct.

PRODUKTIE IN VERHOUDING TOT AANVOER

De laatst beschikbare gegevens over de aanvoer van vis, welke in de fabrieken werd verwerkt, zijn van 1958. Uit deze gegevens blijkt, dat er een hoeveelheid van 737.019 ton ansjovis in 1958 werd aangevoerd en dat er 126.909 ton vismeel, en 10.271 ton visolie werden geproduceerd. De verhoudingen wisselen naar gelang de afmeting van de vis, doch in het algemeen kan worden gesteld, dat 5,5 à 6 ton ansjovis één ton vismeel oplevert. De gemiddelde opbrengst aan olie bedraagt 1,50 tot 2,50 procent, doch in sommige gevallen 5 procent.

In 1959 werd een hoeveelheid van 274.800 ton vismeel geëxporteerd tegen 107.471 ton in 1958. Het binnenlands gebruik van vismeel, dat in de afgelopen twee jaar sterk is toegenomen, bedraagt thans ong. 10.000 ton per jaar, zodat de vismeelproduktie in 1959 ongeveer 280.000 zal hebben bedragen, terwijl naar men aanneemt, de visolieproduktie met ongeveer 70 procent is gestegen. Voor 1960 wordt een produktie van 300.000 ton vismeel verwacht.

Een middelgrote vismeelfabriek, producerend 500 tot 800 ton vismeel per dag, kost ongeveer 5 miljoen sol of omgerekend 10,5 miljoen frank, waarvan 6 miljoen frank voor het gebouw en vier miljoen frank voor de visserijvaartuigen.

PRODUKTIEKOSTEN

De produktiekosten, zoals deze in het algemeen door de fabrikanten worden gegeven, bedragen van 87 tot 90 dollar (Amerikaanse) per ton, terwijl bij efficiënte arbeidsmethoden deze kosten tot 82 à 84 dollar kunnen worden verlaagd.

Midden januari werd echter door een vertegenwoordiger van de Peruaanse vismeelinindustrie categoriek verklaard, dat de produktiekosten thans ongeveer 90 dollar bedragen, zodat er bij prijzen van 80 tot 90 dollar vertrek uit Peruaanse havens, geen winstmarge voor de producenten overblijft. Deze prijzen omvatten ook de exportheffingen en andere exportbelastingen.

De exportheffing, die werd ingesteld in april 1956, is gebaseerd op een kostencijfer van (omgekeerd) 64,33 dollar per ton. De heffing bedraagt 10 procent van het verschil tussen de officieel vastgestelde produktiekosten en de prijs in de Verenigde Staten (Pacific Coast) verminderd met vracht en verzekering. Er is voorts een 10 procent ad valorem heffing op alle exportprodukten, die wordt geheven wanneer de exportprijs 25 procent boven de officieel vastgestelde produktiekosten ligt.

De Peruaanse vismeelinindustrie heeft thans de regering verzocht een studiecmissie te benoemen, die wegen moet vinden om de industrie, in verband met de dalende wereldprijzen te helpen.

Wellicht zal men er toe overgaan het officieel vastgestelde produktiekostencijfer te verhogen, waardoor de exportheffing zal verminderen.

Het grootste deel van het in Peru geproduceerde vismeel heeft een eiwitgehalte van 65 à 70 procent; voorwaarde voor de export is een gehalte van minimum 65 procent.

VISSERIJVLOOT

Volgens gegevens van 1 januari 1959 bestond op dat ogenblik de Peruaanse visserijvloot uit 3200 schepen, waarvan slechts 25 procent voorzien van motoren. Voorts oefenden 122 Amerikaanse visserij-schepen de visserij uit in de Peruaanse wateren, waarvan er 97 een vergunning hadden de vis uit te voeren, terwijl er 22 onder Peruaanse vlag voor Peruaanse visserijbedrijven werkten. Ongeveer 45 procent van de totale tonnage van deze vloot neemt deel aan de ansjovisvisserij. Het juiste aantal schepen is niet bekend. Volgens de scheepsbouwers is er bij de ansjovisvisserij grote behoefte aan schepen van ongeveer 50 ton, hoewel er ook grotere tot 150 ton worden gebruikt en talrijke schepen in aanbouw zijn.

DE BEMANNING Sterkte en lonen

De 40 tot 60 tons-schepen hebben gemiddeld bemanningen van 9 tot 10 koppen, terwijl 70 tot 90 tons-schepen met 13 of 14 opvarenden bemand zijn.

Midden november 1959 betaalden de vismeelfabrieken in Callao 8,41 dollar voor een ton ansjovis en in Chimbote 9,14 dollar, hetgeen neerkomt op ongeveer 24 F per 50 kg.

De lonen, welke aan de vissers, werkzaam bij de ansjovisvisserij, betaald werden, schijnen hoger te zijn dan de lonen in alle andere bedrijfstakken in Peru. Zij worden betaald naar de grootte van de vangst en ontvangen per ton vis ongeveer (omgerekend) 180 F. De schipper ontvangt 1,50 x een bemanningsdeel. Aangezien een schip

twee reizen per dag kan maken, hetgeen dus betekent een vangst van 2 x 50 ton en meer, kan een opvarende per dag tot een loon komen van 190 à 200 F.

De ansjovisaanvoer in 1958 bedroeg 737.019 ton. Aangezien naar schatting de vismeelproduktie in 1959 meer dan het dubbele was van 1958, mag worden aangenomen dat er in het afgelopen jaar 1.750.000 ton ansjovis werd aangevoerd.

DE EXPORT

Van 1957 tot 1959 is de export van vismeel in Peru met meer dan 300 procent gestegen. Met de stijgende produktie steeg de export naar andere landen dan de Ver. Staten sterk en bedroeg 81 procent van de totale export in 1959. Het deel dat naar de Ver. Staten werd geëxporteerd daalde van 26—27 procent in 1957 en 1958 tot ongeveer 15 procent in 1959. Ook de export van

visolie nam toe in 1959, vergeleken met 1957 en 1958. Deze toeneming was enerzijds te danken aan een grotere produktie, anderzijds aan een sterke verhoging van de officieel vastgestelde produktiekosten nl. van ongeveer (omgerekend) F 950 per ton tot F 6.000 per ton, waardoor de exportheffing evenredig daalde.

EXPORTVOORUITZICHTEN

Half januari bedroegen de prijzen van vismeel, vertrek uit Peruaanse havens, 80 tot 90 dollar per ton. In weerwil van deze lage prijzen, is men in de Peruaanse vismeel- en visolie-industrie optimistisch, mede door de sterke vraag naar vismeel in Europa. Recente prijsontwikkeling (januari) vertoont enige verbetering t.o.v. het lage prijspeil in 1959. Volgens vertegenwoordigers van de industrie is reeds ongeveer 70 procent van de in 1960 verwachte produktie gecontracteerd. Niet verkochte voorraden zijn gering. De gehele produktie van begin 1960 is al op contract verkocht.

Belangrijke markten voor Peruaans vismeel in 1959 waren: Nederland (37 pct); West-Duitsland (25 pct); Engeland (11 pct) en België (8 pct).

AANVOER IN FEBRUARI 1960

	1938		1959		(1)
	Ton	F	Ton	F	
IJslandse kabeljauw	197	3,77	214	9,22	245
Andere kabeljauw	162	4,28	622	10,65	249
Grote IJslandse kabeljauw	74	3,97	140	10,58	266
Andere grote kabeljauw	45	6,47	349	12,12	187
Totaal bodemvis	2.161	4,22	3.747	9,59	227

(1) Prijscoëfficiënt
In februari 1958, waren deze cijfers 4.524 Ton à 9,19 F (coëfficiënt 218).

INVOER IN FEBRUARI 1959

Nederland	611 T	waarvan 241 T kabeljauw en 44 T schelvis
Verenigd Koninkrijk	50	13
Frankrijk	391	
West-Duitsland	206	
Noorwegen	137	58
Zweden	1	23
Denemarken	145	
	1.540	373
		78

In februari 1958, werd 968 T ingevoerd waarvan 310 T kabeljauw en 47 T schelvis.

UITVOER IN FEBRUARI 1959

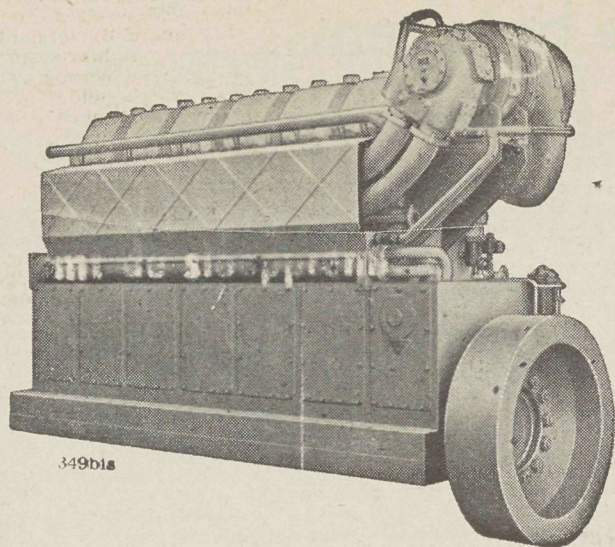
Nederland	245 T
Verenigd Koninkrijk	179 T
Frankrijk	295 T
West-Duitsland	290 T
Saargebied	5 T
Italië	24 T
Belgisch Kongo	5 T
Libanon	2 T
	1.046 T

De soorten worden door de bevoegde instanties niet medegedeeld.

AANVOER IN DECEMBER 1959 (voorlopige cijfers)

	Kg	F	F per kg
Demersale vis	2.640.583	37.265.038	14,11
Pelagische vis	1.081.425	3.855.267	3,56
Schaal- en weekdieren	59.086	1.388.610	23,50
Waarvan : garnaal	363.385	1.212.542	37,44
Totaal	3.781.094	42.508.915	11,24

In december 1958 werd 4.823.386 kg voor 49.783.903 F aangevoerd (gem. prijs 10,32 F) waarvan 4.199.428 kg voor 455.410.861 F demersale vis (gem. prijs 10,81 F).



SEM - CARELS

Scheeps - Dieselmotoren

van 200 tot 15.000 pk

SEM

42 DOK - GENT

R. BAUWENS & C^o

14, HENRI BAELSKAAI
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

2219V

WORDT GEVRAAGD : SCHIPPER 1e of 2e KLAS voor Belgisch Congo, kontrakt van 6 maanden, met mogelijkheid van verlenging. Zeer goede wedde. Zich wenden Pêche Maritime du Congo, 45, rue du Pepin, Bruxelles. Tel. 11 67 90.

8809N-2231V

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

VOOR

zijn stevigheid
zijn langdurigheid

KIEST

traaglopende of
snellopende

MAN

SCHEEPSMOTOREN

n.v. eugène herbosch

ALLEENVERDELER VOOR BELGIE

4 VAN METERENKAAI

ANTWERPEN - TEL. 33.79.50

Agent voor de kust :

A. VERSLUYS, Bredene, Zegelaan 18. Tel. 746.56

2221V

PLANNEN TOT STICHTING VAN VISSERIJMUSEUM IN HOLLAND

De plannen tot het stichten van een Visserijmuseum in Vlaardingen, hebben thans vastere vorm aangenomen. Dezer dagen is een stichtingsbestuur gevormd om een dergelijk museum op te richten en de collectie uit te breiden.

Het gemeentebestuur van Vlaardingen heeft sinds het begin van deze eeuw subsidies verstrekt aan een plaatselijke Oudheidskamer, die een collectie voorwerpen betreffende de haring- en kabeljauwvisserij heeft bijeengebracht. Bij liquidatie van deze Oudheidskamer zijn deze voorwerpen in het bezit van de gemeente gekomen. Daarnaast is er een compleet stadsarchief met een visserijbibliotheek. De stichters achten dit voldoende om hiermede een basis te leggen voor een nationaal Visserijmuseum. Als plaats van het museum wordt Vlaardingen verantwoord geacht, omdat het vanouds een bekende visserijgemeente is, en omdat het gunstig is gelegen.

De stichting heeft het gemeente-

bestuur van Vlaardingen gevraagd een achttiende-eeuws woonhuis staande aan de haven, aan te kopen en aan het museum ter beschikking te stellen. Volgens een rapport van de Rijksinspecteur voor monumenten te 's Gravenhage, de heer D. F. Lunsingh Scheurleer, is het geschikt om na verbouwing en restauratie als museum te worden ingericht.

EN BIJ ONS ?

We herinneren ons nog heel goed dat dergelijke aangelegenheid reeds vaak bij ons werd besproken.

Sommigen hadden van de Trink Hall in het Leopoldspark te Oostende een visserijmuseum willen maken. Ook in België missen we een officieel visserijmuseum. Het zou zeker door de wijze waarop het ingericht is, veel nieuwsgierigen lokken en een rijke bron van belangstellenden lokken uit de studerende.

Dit museum zou tevens een visserij- en zeevaartbibliotheek kunnen omvatten.

Nu moet onze studerende jeugd overal zoeken en... weinig vinden, willen ze zich toeleggen op het maken van een thesis over allerlei aangelegenheden die de visserij aanbelangen.

RECENTE EVOLUTIE VAN DE AANVOER, INVOER EN UITVOER IN DE LANDEN VAN DE E.E.G.

DE AANVOER

1. De jaren 1957-1958.

De aanvoer lag in 1958 hoger dan in 1957; in 1958 noteerde men een aanvoercijfer van 50,091 ton of een opbrengst van 511,11 miljoen F tegen 49,558 ton of 492,4 miljoen F in 1957. De aangevoerde hoeveelheid nam aldus toe met 1,1 % terwijl de opbrengst met 3,8 % opliep. In 1958 bedroeg de gemid. aanvoerpr. 10,2 F per kg tegen 9,9 F per kg in 1957 (zie tabel).

Tabel 1. - Aangevoerde hoeveelheid, opbrengst en gemiddelde prijs, 1957-1959 (a)

	1	2	3	4
1957	49.558	492.388		9,9
1958	50.091	511.081		10,2
1958 1e t.	14.466	133.047		9,2
2e t.	10.980	1211.283		10,5
1959 1e t.	12.217	126.777		10,4
2e t.	9.837	106.611		10,8

Legende:

- (1) - Periode
- (2) - Aangevoerde hoeveelheid in ton
- (3) - Opbrengst in 1.000 F.
- (4) - Gemiddelde prijs

De toename van de hoeveelheid en de opbrengst in 1958 was vooral toe te schrijven aan de grotere aanvoer van bodemvis (+ 994 ton of 30,0 miljoen F). Onder de voornaamste soorten bodemvis die in de betekenis toenamen, waren te vermelden: IJslandse kabeljauw (+ 2.112 ton of 14,1 miljoen F), koolvis (+ 88 ton of 5,1 miljoen F), schol (+ 290 ton of 2,4 miljoen F) en tong (- 318 ton of 3,8 miljoen F). De aanvoer van «andere» kabeljauw (- 151 ton of 1,1 miljoen F), IJslandse schelvis (- 794 ton of 2,3 miljoen F) en tarbot (- 251 ton of 4,2 miljoen F) liep evenwel achteruit. Voor «andere» schelvis (- 55 ton of + 1,8 miljoen F), wijting (- 404 ton of + 0,5 miljoen F) en roggen (- 127 ton of + 0,3 miljoen F) daalde de aangevoerde hoeveelheid, doch steeg de opbrengst.

(a) Aanvoer in vreemde havens uitgezonderd; deze aanvoer beliep in 1957 5.994 ton of 48,7 miljoen F en in 1958 7.057 ton of 64,8 miljoen F - Bron: N.I.S.

Bij de pelagische vissoorten nam alleen de sprot in hoeveelheid en opbrengst toe (+ 493 ton of 14 miljoen F). Voor de volle haring steeg de opbrengst (+ 2,1 miljoen F), doch daalde de aangevoerde hoeveelheid (- 563 ton). IJle haring en makreel liep terug, zowel in hoeveelheid als in opbrengst. De totale aanvoer van de pelagische vis verminderde van 1957 tot 1958 met 434 ton, doch de opbrengst vermeerderde met 2,7 miljoen F.

Voor de garnaal werd in 1958 een aanvoer genoteerd van 765 ton of 21,5 miljoen F tegen 1.004 ton of 37,2 miljoen F in 1957. Opvallend was het feit dat niettegenstaande de aangevoerde hoeveelheid verminderde, ook de gemiddelde aanvoerprijs daalde.

2. Het 1e trimester 1958 en 1959.

In vergelijking met het 1e trimester van 1958 liep in het 1e trimester van 1959 de aangevoerde hoeveelheid (- 15,5 %) en de opbrengst (- 4,7 %) aanzienlijk terug (zie tabel 1). Deze daling was hoofdzakelijk te wijten aan de teruggang van de aanvoer van bodemvis en van pelagische vis.

Bij de bodemvis verminderde de aanvoer van IJslandse kabeljauw (- 1.051 ton of 6,4 miljoen F) en IJslandse schelvis (- 964 ton of 6,4 miljoen F) in zeer ruime mate. De uitbreiding van de IJslandse territoriale wateren heeft zich voor deze visserij dus zeer scherp laten gevoelen en de vaartuigen verplicht andere gronden te bevissen. Het valt immers op dat de aanvoer van «andere» kabeljauw (543 ton of 8,7 miljoen F) en «andere» schelvis (+ 165 ton of 1,9 miljoen F) aanzienlijk toenam.

Waar de aanvoer van schol en roggen in het 1e trimester 1959 ongeveer op het peil bleef van het 1e trimester 1958, liep deze van de overige soorten bodemvis in deze vergelijkingsperiode terug.

De toename van de rubriek «andere» diende in hoofdzaak toegeschreven te worden aan de grotere aanvoer van rode pennen die in deze rubriek is ondergebracht.

De aanvoer van alle pelagische vissoorten lag in het 1e trimester 1959 onder het peil van de overeenstemmende periode 1958.

Voor de garnalaanvoer deed zich een verbetering voor; de aangevoerde hoeveelheid steeg met 41 ton in het 1e trimester 1958 tot 92 ton in het 1e trimester 1959, terwijl de opbrengst met 1,4 miljoen F toenam.

3. Het 2e trimester 1958 en 1959.

Een vergelijking tussen de beschouwde periodes wijst uit dat in 1959 de aanvoer naar hoeveelheid 10,4 % en naar opbrengst 12,1 % lager lag dan in 1958. Deze terugloop vond een oorzaak in de geringere aanvoer van bodemvis.

In deze categorie noteerde men een daling van de aanvoer van IJslands kabeljauw (- 1.166 ton of 8,5 miljoen F), IJslandse schelvis (- 642 ton of 4,5 miljoen F), koolvis (- 78 ton of 0,8 miljoen F), schol (- 196 ton of 0,7 miljoen F), tong (- 157 ton of 6,9 miljoen F), tarbot (- 51 ton of 1,0 miljoen F) en roggen (- 58 ton of 0,2 miljoen F). Enkel voor «andere» kabeljauw (+ 283 ton of 2,9 miljoen F), «andere» schelvis (+ 133 ton of 0,8 miljoen F) en wijting (+ 157 ton, doch - 0,8 miljoen F) werd een toename geboekt.

De aanvoer van pelagische vis was in het 2e trimester 1959 groter dan in deze zelfde periode 1958; de toegenomen aanvoer van makreel (+ 106 ton of 0,2 miljoen F) en sprot (+ 5 ton of 25.000 F) was hier de oorzaak.

Voor de garnalen werd een vermindering van 55 ton of 1,4 miljoen F bekomen.

DE IN- EN UITVOER

1. De jaren 1957-1958.

Uit de tabel 2 blijkt, dat van 1957 tot 1958 zowel de invoer als de uitvoer van zeeprodukten, is toegenomen. De invoer steeg van 76.874 ton of 1.115,6 miljoen F in 1957 tot 80.314 ton of 1.201,4 miljoen F in 1958; de uitvoer liep op van 12.833 ton of 225,7 miljoen F in 1957 tot 15.555 ton of 283,3 miljoen F in 1958. Uit deze beide tendenzen resulteerde echter in 1958 een groter invoersaldo dan in 1957; het invoersaldo qua hoeveelheid steeg met 1,1 % en qua waarde met 3,2 %, Tabel 2 - In- en uitvoer, 1957-59 (a) Periode

	1	2
Invoer		
1957	76.874	1.115.590
1958	80.314	1.201.412
1958 1e t.	19.560	281.709
2e t.	10.759	239.635
1959 1e t.	19.564	315.829
Uitvoer		
1957	12.833	225.707
1958	15.555	283.346
1958 1e t.	5.118	82.698
2e t.	2.633	57.874
1959 1e t.	3.556	60.693
Invoersaldo		
1957	64.041	889.883
1958	64.759	918.066
1958 1e t.	14.442	199.011
2e t.	8.126	181.761
1959 1e t.	16.008	225.136

Legende:

- 1 - Hoeveelheid in ton
- 2 - Waarde in 1.000 F

(a) Exclusief zoetwatervis, kaviaar surogaten en vismeel. Bron: N.I.S.

Van 1957 tot 1958 is de invoer van bodemvis opgeopen met 18,3 % naar hoeveelheid en 25,8 naar waarde. Deze stijging was vooral toe te schrijven aan de grotere import uit Nederland (+ 1.337 ton of 25,8 miljoen F), Denemarken (+ 338 ton of 6,0 miljoen F), West-Duitsland (+ 222 ton of 9,2 miljoen F) en Noorwegen (+ 79 ton of 1,6 miljoen F); de invoer uit Frankrijk liep met 286 ton of 0,3 miljoen F terug.

De toename van de invoer van verse haring (+ 921 ton of 11,1 miljoen F) kwam voor rekening van Nederland (+ 1.470 ton of 11,9 miljoen F), Denemarken (+ 184 ton of 1,1 miljoen F) en West-Duitsland (+ 90 ton of 0,7 miljoen F); voor Frankrijk (- 502 ton of 1,9 miljoen F) en Noorwegen (- 261 ton of 1,2 miljoen F) werd een daling genoteerd. De invoer van verse sprot vermeerderde met 35 ton of 1,1 miljoen F en kwam uitsluitend Nederland ten goede; de invoer uit West-Duitsland werd door deze uit Noorwegen vervangen. De verse makreelimport verminderde lichtjes (- 221 ton), doch bleef qua waarde op hetzelfde peil (5,8 miljoen F); uit Nederland en Frankrijk daalde de invoer, doch uit West-Duitsland nam hij toe.

In de beschouwde periode kon uit Nederland (+ 148 ton of 11,1 miljoen F), Noorwegen (+ 74 ton of 0,8 miljoen F) en West-Duitsland meer gezouten haring geïmporteerd worden; het invoercijfer steeg hierdoor met 668 ton of 14,1 miljoen F. Voor gerookte haring vermeerderde de invoerwaarde (+ 0,8 miljoen F); uit Nederland nam de waarde toe (+ 0,6 miljoen), doch bij de hoeveelheid achteruit (- 12 ton). De invoer van bewerkte makreel nam toe naar hoeveelheid (+ 12 ton), terwijl de waarde daalde (- 0,1 miljoen F). De verminderde invoer van bewerkte sprot (- 4 ton of 96.000 F) was toe te schrijven aan Nederland. De andere bewerkte vis (+ 201 ton of 7,1 miljoen F) werd ingevoerd uit Denemarken, Frankrijk, Noorwegen en Groot-Brittannië, doch minder uit Nederland, West-Duitsland en de U.S.A.

Bij de schaal- en weekdieren was de stijging van de invoerwaarde van ongepelde garnalen (+ 0,3 miljoen

F) voor Nederland en West-Duitsland. De invoer van gepelde garnalen nam toe uit Nederland (+ 92 ton of 9,7 miljoen F), en uit West-Duitsland (+ 14 ton of 1,1 miljoen F). De mosselimport verminderde uit Nederland (- 921 ton of 2,1 miljoen F) en Denemarken (- 13 ton of 13.000 F). Waar de invoer van oesters een kleine daling onderging, nam deze van kreeften, langoesten enz., lichtjes toe.

De import van conserven verminderde naar hoeveelheid (+ 838 ton), maar daalde naar waarde (- 7,4 miljoen F). De stijging was belangrijk uit Portugal, Joegoslavië, Nederland, Noorwegen en Spanje; een daling van de invoer deed zich evenwel voor uit Canada, Frans Marokko, Japan en Zuid-Afrika.

VISSERIJSNIPPERS

GEMERKTE TONG GEVANGEN

Toen de Z.581 van schipper-eigenaar Maurice Houtteman ter visvangst was op ongeveer 10 mijl Noord van Trevon Head werd bij het sorteren van de vangst een gemerkte tong gevonden van 31 cm lengte met kenmerken E.D. 3510. Deze werd gevangen met een sleepnet op 25 vadem diepte.

Ook de Z.463 die onder bevel van schipper Petrus Van Toore ter visvangst was op de Witte Bank vond tussen de vangsten twee gemerkte tongen met kentekens E. 1864 van 23 cm lengte en E.G. 2500 32 cm lengte. Het sleepnet lag op 22 vadem diepte.

MOTORDEFEKTEN

Toen de Z.435 ter visvangst was in het kanaal onder bevel van Eugène Cattoor, was de motor op een gegeven ogenblik defekt. De hulp werd ingeroepen van de Z.405 van schipper Van Torre die het vaartuig op sleep nam en opsleepde naar de haven van Newlynn in Engeland. Bij het binnenvaren van de haven van Newlynn kwam de Z.435 in aanvaring met de Z.405 waarbij de voorsteven op bakboord achtergang gedeeltelijk ingedrukt werden.

Toen de O.152 van schipper Eugene Vlietinck ter visvangst was in de nabijheid van de Noordhinder viel de motor stil. Bij nazicht stelde men vast dat de kogellager van de reductie gebroken was. De hulp werd ingeroepen van de Z.548 van schipper Aché Van Wes die het vaartuig behouden opsleepde naar de thuishaven.

De Z.506 van schipper Achiel Boddijn was ter visvangst toen hij bij het inwinden van de kor de motor stil viel. Bij nazicht stelde men vast dat de starter gebroken was. De Z.555 van schipper-eigenaar Albert Moens viste in de nabijheid en werd opgeroepen om de opsleeping te doen naar de haven van Zeebrugge.

Toen de Z.60 van schipper mede-eigenaar Maurice Bogaert ter visvangst was en de kor weggezet werd hoorde men een abnormaal geluid in de motor. Bij nazicht stelde men vast dat de voorste kogellager van de keerkoppeling gebroken was. De hulp werd ingeroepen van de Z.506 van schipper Achiel Boddijn die de opsleeping deed naar de haven van Oostende.

over "OOSTENDE-RADIO,"

PARLEMENTAIRE VRAGEN

Komt de slooppremie er toch ?

**VRAAG VAN DHR PIERS
VOLKSVERTEGENWOORDIGER**

Op een vroegere vraag, uitgaande van een collega-senator, omtrent het toekennen van een slooppremie aan de reders die overgaan tot de vervanging van hun niet meer bruikbaar vaartuig, heeft U geantwoord dat U zich op 10 februari 1959 bereid verklaard had de kwestie van het instellen van een slooppremie bij de vervangingsbouw van visserij-schepen te onderzoeken, maar dat na dit onderzoek gebleken is, dat het onmogelijk was deze slooppremieregeling in te voeren.

Daar uw antwoord van die aard is, dat het een ernstige toestand zal scheppen in verband met de modernisering van onze vloot, en het ten eerste te betreuren valt dat het aanleiding zou kunnen zijn tot een zekere malaise in de visserijmiddens, zou ik U zeer dankbaar zijn moest U mij willen laten weten waarom de aangevraagde slooppremieregeling niet kan worden ingevoerd.

ANTWOORD : Indien ik op de vraag van de heer senator Dekeyser van 20 januari l. heb geantwoord dat het na onderzoek niet

mogelijk gebleken is de slooppremie voor vissersschepen in te voeren, bedoelde ik daarmee de mogelijkheid dergelijke tussentijdse komst van de Staat tot stand te brengen in het raam van de begroting en van de bevoegdheden van mijn departement.

Het is aan het achtbaar Lid ongetwijfeld bekend dat de bevoegdheid van het departement van Landbouw inzake zeevisserij noodzakelijk, zoniet uitsluitend, betrekking heeft op de vis. De vraagstukken die betrekking hebben op de schepen horen, in principe, thuis bij het departement van Verkeerswezen. Aldus is het dit laatste departement dat zich bezig houdt met de kredietverlening voor de aanbouw van nieuwe schepen in het raam van de wet van 23 augustus 1948. Het lijkt derhalve aangewezen dat het eventueel verlenen van premieën voor de afbouw van oude schepen insgelijks door datzelfde departement zou worden geregeld.

Voor de studie van deze aangelegenheid werd tussen beide departementen — Verkeerswezen en Landbouw — een contactcommissie opgericht.

Kerstgroeten aan onze vissers op zee

**VRAAG VAN DE HEER CLAEYS
VOLKSVERTEGENWOORDIGER**

Ter gelegenheid van Kerstdag werd sedert enkele jaren geregeld een in het ganse land zeer gewaardeerde uitzending van onze Radio-Omroep gewijd aan «Kerstdag bij onze Vissers». In deze uitzending, waaraan medewerking werd verleend door zang- en folkloristische groepen van de kust, werden steeds ook familiegroeten overgebracht aan onze mensen die op Kerstdag op zee zijn.

Uit gesprekken uit parlementaire middens kon ik zeer goed uitmaken hoe die uitzending door iedereen gewaardeerd werd.

Het was niet alleen een leemte in het Radio-Kerstprogramma van 1959, maar ook een gevoel van verlatenheid bij onze zeevarenden en hun families toen er in 1959 geen tijd ter beschikking werd gesteld voor onze vissers op zee en hun families.

Mag ik de heer Minister vragen mij te willen bevestigen dat voortaan deze verdienstelijke groep van onze bevolking ter gelegenheid van het Kerstfeest steeds haar plaats in het Radio-programma zal toegewezen worden ?

ANTWOORD : Er werden tot nog toe vier Kerstmisprogramma's voor zeevissers uitgezonden, namelijk in 1955, 1956, 1957 en 1958, waarvan de laatste drie «groeten aan vissers» bevatten.

Alhoewel dit Kerstprogramma de eerste jaren veelal gunstig werd onthaald, was zulks het geval niet meer wanneer de vissersgroeten in aantal en lengte toenamen. Bij de niet kustbewoners bleken deze groeten weinig of niet gesmaakt te

worden.

De ervaring heeft geleerd dat in talloze zoniet de meeste gevallen, de uitgezonden groeten bestemd waren voor vissers die ofwel pas waren uitgevaren, ofwel over enkele dagen terug thuis werden verwacht. Omstreeks die tijd probeert immers iedereen thuis te zijn.

Omwillen van deze redenen heeft het Belgisch Nationaal Instituut voor Radio-omroep verleden Kerstmis geoordeeld geen dergelijk Kerstprogramma meer op touw te zetten.

De veertiendaagse van de vis

VAN 4 TOT 16 APRIL

Op maandag 4 april wordt te 18 uur in het restaurant «Mövenpick», Koninklijke Gaanderijen 26 te Brussel, door de heer Gouverneur van West-Vlaanderen overgegaan tot de opening van :

**DE VEERTIENDAAGSE
VAN DE VIS
VAN DE BELGISCHE KUST**

Deze veertiendaagse wordt ingericht op initiatief van Westtoerisme West-Vlaanderen en zal gevolgd worden door een ontvangst, waarbij visproevertjes zullen aangeboden worden.

We komen hierop volgende week terug.

ONDERMAATSE VIS

Waar blijft de controle ?

Sedert enkele weken neemt de aanvoer van ondermaatse vis op nieuw grote vormen aan en wie ziet hoe onze eigen vissers voor een handvol drinkgeld welke ze er van maken, bezig zijn gans hun bedrijf kapot te maken, kan zulks slechts betreuren.

Kleine ondermaatse tong en andere puf worden gretig door een paar kopers opgekocht.

Onze visserij wordt daarmee niet gediend.

We betreuren dan ook ten zeerste, dat al wie bevoegdheid heeft, nl. : politie, waterschoutsagenten en visserij-overheid, niet of slechts weinig optreedt tegenover de overtreders.

Het is misschien onze rol niet dergelijke misbruiken aan te klagen en er is misschien meer moed

nodig misbruiken die zeer nadelige gevolgen hebben, aan de kaak te stellen, dan ze te laten voortbestaan.

Maar aan dergelijke praktijken dient eens en voor altijd een einde gesteld.

Aan de kantien van de vismijn brengen visvangers 's morgens tussen 6 en 7 uur hun verboden waar aan de wal en wordt deze waar verkocht aan 30 F per mand van 50 kg !

Ook in stad brengen garnaalvisseren tussen 9 en 10 uur puf aan de wal. Ook te Zeebrugge gaan deze praktijken opnieuw hun gang.

Wij menen dat het de plicht is van de Hogere Overheid ten strengste in te grijpen in 't belang van de visserij zelf.

Waarop wacht men ?

Het stelen of wegnemen van vis in de vismijn

TE OOSTENDE

Dagelijks vermeerdert het getal klachten van reders en vishandelaars, die een of meer bennen vis kwijt zijn of tekort hebben.

Anderzijds is het een dagelijkse kost vast te stellen, dat hier of daar bij het lossen een ben vis afzonderlijk gezet wordt en over het algemeen als bovenlaag kleine schol of een andere soort vis van mindere waarde heeft.

Als men dan toevallig die ben omgooit, dan komen er tongen en andere mooie vis uit te voorschijn.

Zelfs zijn er vishandelaars, die bij het kopen van kleine vis, in hun pakhuis vaststellen dat er soms andere vis (meestal tongen) onder ligt.

Dit is het gevolg van het feit dat men onverwachts zo moet handelen omdat de reder die ben wegneemt, enz...

Anderzijds is er niet de minste orde bij de verkoop, staan kopers voor vis die nog niet verkocht is en verdwijnen bennen vis op eigenaardige manier ! Sommigen doen het om 't verdwijnen van vis te laten vergemakkelijken. Anderen geven niets om de verzoeken van het stadspersoneel en doen alsof ze niets horen.

Verder worden talrijke gestolen vissoorten in kleine en meerdere kwantiteiten in het privaat aan leuders verkocht en is het niet mogelijk een effectieve controle uit te oefenen.

Dit betekent voor de reders en de stad een groot verlies én voor de ernstige vishandelsfirmas een nadeel ten opzichte van concurrenten.

Sedert jaren spreekt men er van, maar de stedelijke overheid durft de koe bij de horens niet te nemen en radikale maatregelen blijven dus uit.

Waarom handelt men hier niet zoals in andere landen ?

Waarom komt er hier geen ijzeren poort langswaar men alleen in en uit kan ?

Waarom worden alle giften van vis niet verboden, zodat de dieven gemakkelijk zouden te ootmaskeren zijn ?

Waarom wordt elke verkoop van vis niet openbaar gedaan ?

En waarom wordt de vismijn niet verboden aan al wie er niets te zien heeft of geen koperskaart heeft ?

Het komt ons voor dat het stadsbestuur, dat inkomsten zoekt, hier een geweldige bron van inkomsten zou vinden en dat het uitschakelen van al die wantoestanden, ook het stelen van vis, zou beletten.

Reders en vishandelaars hebben er alle belang bij, maar dan moet de stedelijke overheid zelf ook ingrijpen.

Het zou de taak van de ambtenaren van de vismijn veel verlichten en het zou tot gezonde toestanden leiden.

Wij herhalen : voor wanneer ?

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

10 jaar geleden

IN- EN UITVOER VAN GARNAAL

UIT «HET VISSERIJBLAD» VAN 31 MAART 1950

Vrijdag kwam een komitee van ambtenaren en belanghebbenden bijeen onder voorzitterschap van de heer Biron.

Door de vertegenwoordigers van de regering werd gewezen, dat de invoer van garnaal binnenkort vrij zou gegeven worden, ingevolge een lijst waarop ook de garnaal voorkomt.

Door de heer Vandenberghe, namens de kustvisserij, werd andermaal gewezen op de moeilijkheden welke deze tak van het bedrijf doormaakt naar aanleiding van de Nederlandse concurrentie in Frankrijk, de invoer van gepelde garnaal en het feit dat de levensstandaard tussen België en Nederland zo verschilt, dat onze garnaal 30 th. duurder moet kunnen verkocht worden om het bestaan van de kustvisserij te verzekeren.

De Benelux-gedachte in praktijk stellen, is volgens spreker niet moeilijk, maar vooraleer daartoe gekomen wordt, dient nagegaan welke gevolgen dit zal hebben voor 1200 vissers welke thans in de kustvisserij hun bestaan zoeken zonder rekening te houden van de velen die er van leven.

De kustvisserij is het kapitaal van kleine mensen, dat verdient verdedigd te worden.

Namens de kustvisserij kant spreker zich tegen het feit dat garnaal op de eerstvolgende lijst voor vrije invoer zou geplaatst worden, zonder dat de sociale toestanden in Nederland dezelfde zijn.

Dat er hand in hand moet gewerkt worden, begrijpt hij, maar niet ten nadele van de ene en ten voordele van de andere.

Garnaal is op sommige ogenblikken een luxe. De zware kosten veroorzaakt door nettenverlies eisen prijzen van gemiddeld 20 F per kg.

Daar beneden gaande is het bedrijf niet rendeerbaar.

Tenslotte wordt aangenomen dat de kwestie in het belang van onze kustvisserij verder zou onderzocht worden.

DE UITVOER VAN ONGEPELDE GARNAAL

Voor de uitvoer wordt beslist :

1. — De vergunning per 5000 kg te verlenen twee tegelijk.

Zodra de eerste opgebruikt is zal een derde mogen aangevraagd worden opdat het niet zou voorvallen dat iemand waarvan de vergunning opgebruikt is, zonder uitvoer zou zijn, vermits de gebruikte vergunning eerst op het bevoegd departement moet terug zijn.

Uitvoervergunningen worden verleend voor zover bewezen wordt dat deze gekocht zijn in de Belgische vismijnen.

UITVOER GEPELDE GARNAAL

Ook hiervoor worden vergunningen geleverd en wel twee van 500 kg ineens. Hiervoor moet men 3,5 maal zoveel ongepelde garnaal gekocht hebben vooraleer men een bepaald opgegeven kwantum mag uitvoeren. Om 100 kg gepelde garnaal te mogen uitvoeren, moet men bv. 350 kg ongepelde gekocht hebben.

DE INVOER VAN GEPELDE EN ONGEPELDE GARNAAL

Voor de maand april is de invoer van ongepelde garnaal vastgesteld op 30 duizend kg waarvan 50 th. volgens de aankopen aan de kust in 1949 en 50 th. volgens de invoer van datzelfde jaar.

Voor dezelfde maand wordt de invoer van 5.000 kg gepelde garnaal toegestaan met dien verstande dat 50 th. daarvan slechts kan ingevoerd worden volgens 3,5 maal zoveel aankopen van ongepelde garnaal in '49 en de rest of ook 50 th. volgens de invoer van gepelde garnaal in 1949.

Als men dus toelating wil krijgen om 100 kg gepelde garnaal in te voeren, dan moet men het bewijs leveren minstens 175 kg ongepelde garnaal in diezelfde maand gekocht te hebben aan de Belgische kust en 50 kg garnaal te hebben ingevoerd in diezelfde periode van 1949.

Dit stelsel verplicht niet alleen de invoerders aan de Belgische kust te kopen, maar regelt beter de prijzen, zodat de schade door de lage invoerprijzen veroorzaakt, tot een minimum herleid wordt.

VISSERIJSNIPPERS

VERKOCHT

De Z.416 van reder Theophile Van Wynsberghe, voorzien van een motor Bohn en Kahler van 100 pk, werd verkocht naar het buitenland.

TEKEN DES TIJDS

De Z.490 toebehorende aan Snaauwaert L. van Zeebrugge, werd vorige week tengevoege van faillissement openbaar verkocht voor de som van 75.000 frank. Het schip was voorzien van een motor Mac Laren van 80 pk van 1956 en had een geschatte waarde van 400.000 frank. De koper is de kustvisser Wynsberghe Constant uit Oostende, die tevens eigenaar is van de O.100.

WRAK OPGEVIST

De Z.47 van Wwe Rammeloo heeft vorige week wrakstukken opgehaald waardoor galgen en tremschadigd werden.

KEERKOPPELINGBREUK

De O.18 van reder Alfons Smisaert heeft keerkoppelingsschade opgelopen.

OPSLEPINGEN

De N.3 van Rathé Jules, moest de N.818 van Ghys Gerard met kuiltouw in schroef naar de haven van Nieuwpoort opslepen.

De O.152 van Gust Gillegot moest met motordefect door de Z.548 van Claeys Raymond naar de haven van Zeebrugge gesleept worden.

De O.91 van Desmidt G. moest met motordefect door de O.2 van Albert Huys naar de haven van Oostende opgesleept worden.

NOORSE

WALVISVANGST

ZEER

TELEURSTELLEND

Sandefjord, Noorwegen, 29 maart (AP) — Uit berichten die uit het Zuidpoolgebied in Sandefjord zijn ontvangen blijkt dat de drie Britse expedities, die daar aan de walvisvangst deelnemen op 12 maart een totale traanproductie hadden bereikt van 177.960 vaten, dat is 34.520 vaten meer dan het vorige tweewekelijkse rapport.

De acht Noorse expedities hebben de laatste twee weken slechte tijd doorgemaakt. Zij hebben slechts 45.125 vaten geproduceerd, waardoor het totaal 494.330 bedraagt. Dit is 180.000 vaten beneden het totaal van het vorige seizoen en het is wel duidelijk dat alle Noorse expedities in het Zuidpoolgebied zullen blijven tot het seizoen op 7 april ten einde loopt.

De Z.506 van Leon Demunter moest met motordefect (starter gebroken) door de Z.555 van Moens Albert naar de haven van Zeebrugge gesleept worden.

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.818 «Julienne» die de visserij uitoefende nabij het lichtschip «De Galoper», sloeg op zeker ogenblik vast. Bij het achteruitsaan om de netten vrij te krijgen raakte de buiktouw van de korre verward in de schroef. Schipper Lodewijk Ghys van de N.818 diende beroep te doen op de N.3 «De Rita», van Jules Rathé, om het vaartuig naar de thuishaven te slepen.

SCHADE OPGELOPEN

Toen de Z.47 van schipper Petrus Rammeloo ter garnaalvangst was sloeg de kor vast aan een onderwater liggend voorwerp. Bij het pogen om de kor los te krijgen werd de winch gebroken en werd de stuurboord voorgaag geploloid.

VISPROPAGANDA IN HET GENËSE

Op 20 maart heeft de reis naar Tholen (oesters) groot succes gekend. 30 privé auto's VTB-VAB vervoerden 110 personen. Een grootse ontvangst werd aangeboden in de firma «Bona Fides» waarbij oesters, wijn en bols werden genuttigd.

PROGRAMMA APRIL 1960

1 april : School Kiekenstraat, 4e graad, Gent,
3 april : Grootse voordracht café Wachtzaal, St Bernadettestraat, Gent.
4 april : School Kiekenstraat, 4e graad, 8ste studiejaar. Gent.
5 april : Avondschool adulten, Steenstraat met Crop's, huishoudschool, Gent.
6 april : op reis met VTB-VAB naar Yerseke (Nederland), oester-, mossel- en kreeftencultuur.
8 april : school Kiekenstraat Gent, 2de groep.
9 april : propagandadag in VTB.
11 april : school Kiekenstraat Gent, 3e groep.
18 april : op reis met VTB-VAB naar de kust.
25 april : vorodracht St Amands-
26 april : propaganda-avond te Gent.

WIE VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
OP DE HOOGTE
WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD

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

Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

*
Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

h a n d
i n
h a n d

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
21, H. Baelskaai
Tel.: 715.70

NIEUWPOORT
46, Kaai
Tel.: 231.51

ZEEBRUGGE
4, Wandelaarstr.
Tel.: 541.21

Belgische rederij vraagt :

BEKWAME MOTORIST

voor TANKSCHIP Motor S.E.M. Carels 700 pk 300 t
Varend België, Holland, Duitsland. Mooie woonst
aan boord. Flinke wedde + %.

Schrijven bureel blad nr 2216V

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

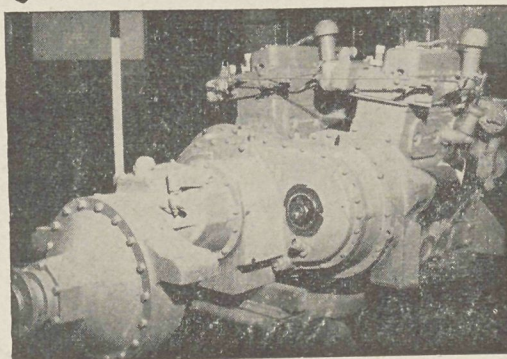
2129V

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.

BELIARD-CRIGTON & C°

2189V

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

Oostende

Er werd in de afgelopen week zeer weinig vis binnengebracht. Dit is zodanig waar dat de totale aanvoer van deze week amper zo groot was als deze welke vorige week op één dag werd aangevoerd. De voornaamste oorzaak van deze sterk verminderde aanvoer is zeker het uitblijven van verschillende IJslanders die door een of ander defekt, of door weersomstandigheden belet werden hun reis na een normale tijd af te sluiten. Hierdoor was de aanvoer van IJslandse vis niet minder dan 8000 bennen kleiner dan verleden week. Daarbij kwam dan nog dat ook van de Noordzee en van het Kanaal minder schepen aan de afslag kwamen zodat ook van die visgronden minder vis werd binnengebracht. Toch waren de vangsten van de Noordzee over het algemeen groter dan deze van verleden week, terwijl ze tevens na kortere reizen werden aangevoerd. Hierdoor was de kwaliteit van deze vangsten van uitstekende hoedanigheid en kon ze wed-

ijveren met de beste ingevoerde soorten. De goede tijd lijkt trouwens aangebroken in de Noordzee. Was de aanvoer ronde vissoorten dus veel kleiner, ook tongen waren met uitzondering van de eerste verkoopdag, zeer schaars voorhanden.

Een gevolg van deze beperkte aanvoer was, dat de prijzen voor alle soorten merkelijk beter waren dan de voorgaande week. Dit was wel niet zozeer het geval voor tong, die zelfs maandag in prijs daalde, dan wel voor ronde vissoorten, bijzonder kabeljauw, leng, koolvis, gullen en vlaswijting. De beste opbrengsten waren deze week dan ook voor de Noordzee-schepen, die na korte reizen grote vangsten in de afslag brachten en hiervoor renderende prijzen kregen. Zonder dat men de uitslagen van de Kanaalschepen slecht kan noemen, waren ze toch minder schitterend dan de voorgaande weken. Toch konden de meeste schepen nog 150.000 F bereiken hetgeen toch nog steeds een renderend cijfer blijft. De vangsten van deze visgrond beginnen stillaan kleiner te worden; toch worden nog steeds meer tongen van het Kanaal aangevoerd dan van de Witte Bank. Van deze laatste visgrond was de aanvoer deze week zelfs opnieuw zeer beperkt. Dinsdag kwam er geen enkel vaartuig van die visgrond aan de

duidelijk bewezen dat de schepen die de ganse tijd bleven doorvissen op de Witte Bank, nogal erge klappen hebben gekregen, ten overstaan van hun collega's die het Kanaal bevisten.

Een visgrond van waar de aanvoer stilaan zal gaan vermeerdere en waar deze week al meer schepen naar toe trokken, is de Kreeftenput. De kreeftenvangsten blijven nog wel miniem, maar benevens deze kreeften worden toch wel renderendekwalit eitruva ge wel redelijke hoeveelheden platvis en tong gevangen. Uiteindelijk geven deze reizen dan ook wel voldoende wat de opbrengsten betreft, dit zoals steeds met de gebruikelijke uitzonderingen. Westvis, roggen en zeehond, blijven nogal schaars en krijgen steeds hoge prijzen. Deze schepen, die geen overgrote vangsten aanvoeren, slecht weer belet in grote mate de visserij, kunnen toch dank zij deze goede prijzen bevredigende opbrengsten bereiken.

Voor de kustvisserij was het op het einde van de voorgaande week nog wel goed. Er kon regelmatig worden uitgevaren, zij het dan dat de vangsten eerder kleiner waren dan de voorgaande week. Sedert zaterdag echter verminderde het aantal uitvaarten aanzienlijk, en maandag werd niets meer aangevoerd. Het spreekt dat de prijzen zaterdag een sterke stij-

ging kenden waardoor de verkopende schepen wel een goed dagje kenden. Over het algemeen is het echter nog dat niet en lijkt het er op dat er minder gunstige resultaten geboekt worden dan verleden jaar.

De totale aanvoer werd deze week binnengebracht door 55 vaartuigen. Ze bedroeg 10 220 bennen vis, 45.600 kg tongsortering en 5.000 kg kreeftjes.

Slechts drie IJslanders met een totale aanvoer van 1.900 bennen. Deze werden maandag en dinsdag verkocht, zodanig dat woensdag geen zulke vis meer werd verkocht. De prijzen die er voor bekomen werden waren wel renderend en de opbrengsten kunnen wel lonend genoemd worden.

Van de Noordzee werden vier omvangrijke vangsten van zeer goede kwaliteit gelost, welke dan ook renderende opbrengsten gaven. Witte kabeljauw kende dalende en stijgende prijzen, maar was doorgaans wel duur. In totaal 1.570 bennen vis. Minder Kanaalvis dan verleden week maar toch nog 5.140 bennen met 30.000 kg tong. De hoogste opbrengst was deze week voor de O.284 met 217.000 F, dit schip voerde ook een prachtige vangst aan. Ook de andere resultaten waren wel renderend, zij het dat over het algemeen lagere cijfers bereikt werden dan de vorige weken. Door de Witte Bankers werden ongeveer 3.000 bennen vis en 10.000 kg tong gelost. De vangsten en de prijzen waren veel te klein en te laag om er renderende opbrengsten te kunnen mee bereiken.

In verhouding waren de resultaten door de Kreeftenputters geboekt beter. Deze schepen losten 485 bennen vis en 4.500 kg tong. De zeven schepen boekten afwisselend bevredigende en te lage uitslagen. De Westaanvoer was deze week weer gering. In totaal slechts 11 schepen met 820 bennen vis en 2.000 kg tong. Goede prijzen voor rog en hierdoor wel bevredigende uitslagen.

Aanvoer Oostende per schip

Maandag 28 maart

IJSLAND				
O.217	19	600	—	345.138
O.88	18	700	—	333.580
NOORDZEE				
O.231	18	520	—	379.490
O.305	4	250	—	237.900
WITTE BANK				
O.170	17	40	1900	97.100
O.166	17	70	1900	95.130
O.244	18	50	1700	81.180
KREEFTENPUT				
Z.539	12	80	900	93.080
WEST				
O.806	8	140	—	73.020
O.196	8	120	—	60.090
O.147	9	80	900	59.210
KANAAL				
Z.459	19	360	700	182.765
O.153	17	100	3000	145.240
O.348	17	200	700	98.490
Z.745	19	170	1400	147.600
O.82	17	120	3000	170.400
O.220	18	300	1200	148.090
O.112	14	350	1000	168.150
O.102	14	300	1400	146.640
O.312	17	270	1200	160.640
O.214	17	300	1500	178.200
O.154	18	220	1200	139.440
O.223	15	100	2600	137.940
O.183	16	220	800	116.820
O.227	17	270	1000	157.866
O.277	18	150	—	79.460
Z.542	18	10	3000	112.530

Dinsdag 29 maart

IJSLAND				
O.86	16	600	420	325.920

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	28-3-1960	29-3-1960	30-3-1960	31-3-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	26,—35,80	36,—39,20	35,40-38,40	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	33,20-37,—	42,—43,20	42,—45,40	.....
Bloktongen — Sole moyenne	35,80-42,40	45,40-48,—	43,—48,20	.....
Voor-kleine — Toute petite	38,—42,40	45,50-48,—	44,—46,—	.....
Kleine — Petite	33,80-37,80	37,60-39,20	37,40-41,—	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	35,60-45,—	41,50-53,—	41,—55,—	.....
Middel — Moyenne	34,—36,—	32,—38,—	29,—35,—	.....
Kleine — Petite	17,—25,—	28,—	19,—26,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	7,—11,—	8,40-9,—	6,20-7,80	.....
Grote iek — Grosse	11,—13,60	11,40-11,80	10,80-13,40	.....
Kleine iek — Petite	15,80-19,20	16,—16,40	14,—15,80	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	17,—18,—	17,—17,40	14,40-16,60	.....
Platjes — Toute petite	4,20-7,40	5,—7,80	4,—5,80	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	20,—22,—	.....	16,—19,—	.....
Middel — Moyen	6,80-12,60	16,—	8,—8,60	.....
Kleine — Petit	5,20	9,80-13,80	6,80-9,—	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	10,50-15,—	.....	15,—	.....
Kleine — Petit	.....	.....	8,—8,40	.....
Rog — Raie	7,40-16,—	9,60-19,20	8,60-17,50	.....
Rode poon — Perlon	5,60-11,—	11,40-13,—	8,—11,—	.....
Grauwe poon — Grondin	3,—4,—	5,—6,80	4,20-5,50	4,—
Kabeljauw — Cabillaud	12,—20,40	13,—19,40	13,—19,40	13,—15,40
Gullen — Petit cabillaud	7,—13,40	6,40-15,—	5,80-14,20	9,40-12,—
Hozemondhamme — Baudroie	26,—30,40	28,80-33,—	27,—30,—	.....
Wijting — Merlan	4,—10,—	6,—11,80	4,—6,60	.....
Schar — Limande	4,—	4,40-8,—	.....	.....
Steenschol — Sole limande	6,40-20,80	9,20-22,—	6,40-19,80	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	11,40	.....	.....
Hondshaai — Rousette	10,40-11,50	11,20-12,20	11,—12,20	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	10,—	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	3,60-14,—	7,20-15,40	5,50-14,40	.....
Keilrog — Raie radiée	14,—20,—	14,—20,40	15,80-18,—	.....
Zeekreeft — Langoustine	9,—35,—	14,—32,—	18,30-26,30	.....
Schaat — Flotte	18,—	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4,40-5,—	6,—	5,—7,60	.....
Leng — Lingue	8,80-9,60	13,80	7,20-8,80	.....
Schartong — Cardine	16,—	17,—	14,—16,—	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,—2,60	2,40-3,—	2,—2,60	.....
Heilbot — Flétan	40,—48,—	45,—50,—	35,—	.....
Koolvis — Colin	9,—9,40	11,40	8,80-11,—	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	14,—	11,80	10,—
Pollak — Lieu jaune	10,40-12,40	15,20	11,—12,—	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	31,—	12,60-21,20	.....
Koningsvis	.....	39,—	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....

lichten en dagmerken op treilers

Door R. DECLEER

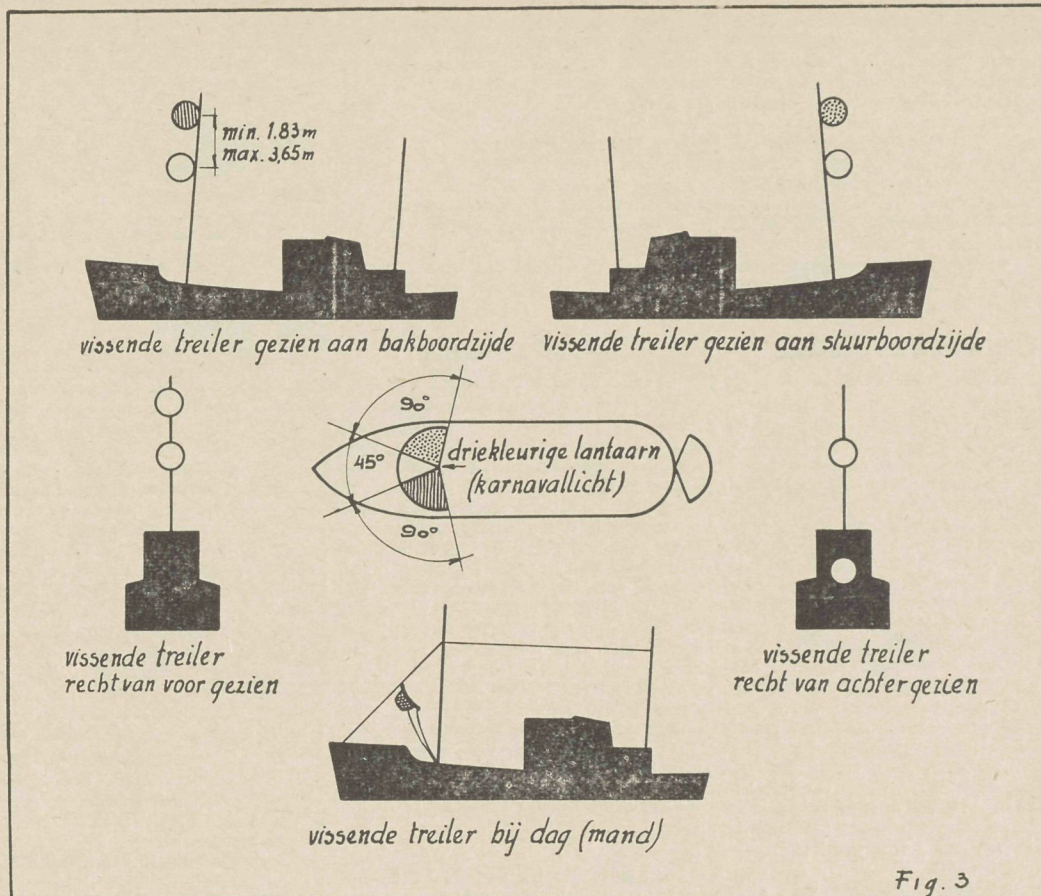


Fig. 3

(iv) aan stuurboordzijde een groen licht zodanig ingericht, dat het over een boog van 10 kompasstreken ($112,5^\circ$) van de horizon ononderbroken schijnt en zodanig geplaatst, dat het licht werpt van recht vooruit tot 2 streken achterlijker dan dwars aan stuurboordzijde. Dit licht moet van een zodanige lichtsterkte zijn, dat het op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is ;

(v) aan bakboordzijde een rood licht zodanig ingericht, dat het over een boog van 10 kompasstreken ($112,5^\circ$) van de horizon ononderbroken schijnt en zodanig geplaatst dat het licht werpt van recht vooruit tot 2 streken achterlijker dan dwars aan bakboordzijde. Dit licht moet van een zodanige lichtsterkte zijn, dat het op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is ;

(vi) de genoemde groene en rode boordlichten moeten aan de binnenzijde zijn voorzien van schermen, welke tot op een afstand van tenminste 0,91 m (3 voet) van de lichtbron in de lantaarn naar voren doorlopen en op zodanig voorkomen, dat het groene licht nige wijze ingericht, dat wordt aan bakboordzijde en het rode licht aan stuurboordzijde wordt gezien.

TOELICHTING

Een motortreiler moet dus, net als ieder ander werktuiglijk voortbewogen vaartuig :

1. Een wit, zogenaamd «toplicht» voeren ; Twee witte lichten voeren indien ze een lengte heeft van 45,75 m of meer ;

2. Een groen licht aan stuurboordzijde ;

3. Een rood licht aan bakboordzijde ;

4. Een wit heklicht op het achterschip (zie artikel 10).

Op de figuur 1 zijn deze lichten voorgesteld, met de afstanden waar zulks vereist wordt, de lichtsector en de zichtbaarheid (zie bovenzichten, bvb. $112,5^\circ$ (2) betekent lichtsector $112,5^\circ$ — 2 mijlen zichtbaarheid).

In Artikel 4 worden de eisen voor niet manoeuvreerbare vaartuigen behandeld :

(a) Een vaartuig, waarmede niet kan worden gemonoeuvreed, moet daar waar zij het best kunnen worden gezien en, indien het een werktuiglijk voortbewogen vaartuig is, in stede van de in artikel 2 onder (a) (i) en (ii) voorgeschreven lichten, twee rode lichten voeren, het ene loodrecht boven het andere, met tenminste 1,83 m (6 voet) tussenruimte, van zodanige inrichting en lichtsterkte, dat zij over de gehele horizon op een afstand van tenminste twee zeemijlen zichtbaar zijn. Overdag moet een zodanig vaartuig, daat waar zij het best kunnen worden gezien, twee zwarte ballen, elk tenminste 0,61 m (2 voet) in middellijn, de een loodrecht boven de ander met tenmiste 1,83 m (6 voet) tussenruimte voeren (zie fig. 2).

(d) De vaartuigen en watervliegtuigen, in dit artikel bedoeld, mogen, wanneer zij geen vaart door het water loepen, de boordlichten niet voeren wanneer zij vaart loepen.

(e) De lichten en figuren, in dit artikel voorgeschreven, moeten door andere vaartuigen en watervliegtuigen worden opgevat als sein, dat het vaartuig of watervliegtuig, dat deze lichten of figuren voert, niet kan manoeuvreren en dus niet kan uitwijken.

(f) Deze seinen zijn geen seinen voor schepen in nood, die hulp vragen. Laatstbedoelde seinen zijn vermeld in artikel 31.

In Artikel 9 wordt uitsluitend over vissersvaartuigen gehandeld :

(a) Vissersvaartuigen, welke niet vissende zijn, moeten de lichten en figuren voeren of tonen, welke voor vaartuigen van hun soort en tonnemaat zijn voorgeschreven. Als zij vissende zijn, moeten zij alleen de in dit artikel voorgeschreven lichten of figuren voeren of tonen, welke, tenzij anders is bepaald, zichtbaar moeten zijn op een afstand van tenminste 2 zeemijlen.

(e) Vaartuigen, bezig met de treilvisserij, waaronder wordt verstaan het slepen van een vistuig over of dicht langs de zeebodem en niet ten anker liggende, moeten voeren :

(i) indien het werktuiglijk voortbewogen vaartuigen zijn, op dezelfde plaats als het in artikel 2 onder (a) (i) genoemde witte licht een driekleurige lantaarn, welke zodanig moet zijn ingericht en geplaatst, dat zij doet schijnen : een wit licht over een boog van de horizon van recht vooruit tot 2 streken ($22,5^\circ$) aan elke zijde ; van rechtvooruit tot 2 streken ($22,5^\circ$) aan elke zijde ; een groen licht en een rood licht over een boog van de horizon van 2 streken ($22,5^\circ$) van voren tot 2 streken ($22,5^\circ$) achterlijker dan dwars, onderscheidelijk aan stuurboord- en bakboordzijde en voorts tenminste 1,83 m (6 voet) en ten hoogste tot 3,65 m (12 voet) onder de driekleurige lantaarn een wit licht in een lantaarn, welke zodanig moet zijn ingericht, dat zij een helder gelijkmatig en ononderbroken licht over de gehele horizon doet schijnen. Ze moeten ook het in artikel 10 onder (a) beschreven heklicht voeren ;

(iii) overdag moeten de bovengenoemde vaartuigen, daar waar zij deze het best gezien kan worden, een mand voeren.

(f) Vissersvaartuigen mogen steeds, behalve de lichten, welke zij volgens dit artikel verplicht zijn te voeren of te tonen, wanneer het nodig is om de aandacht van naderende vaartuigen te trekken, een stakelicht tonen. Zij mogen eveneens werklichten gebruiken.

(Vervolg toekomstige week)

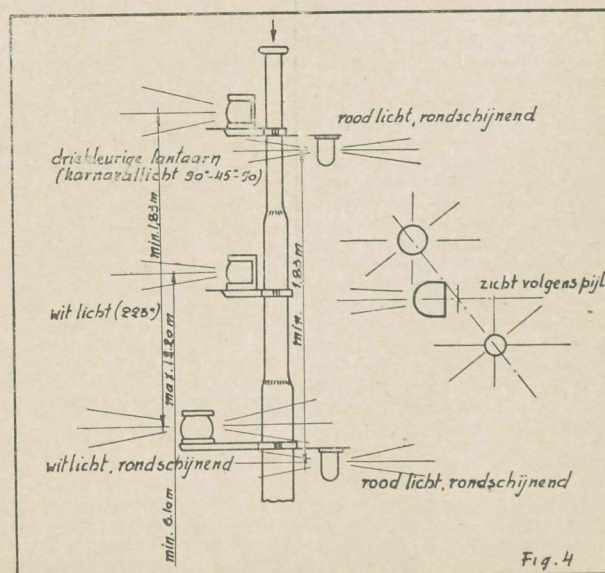


Fig. 4

oostendse vismijnecho's

MINDER VIS DAN DE VOORGAANDE WEKEN

Alhoewel we ook vandaag weer de grootste aanvoer zullen gehad hebben van de ganse week, was deze toch minder groot dan de voorgaande weken. De kanaalschepen waren de enigen die zich zoals gewoonlijk in grote getalle aanboden aan de amslag, waardoor deze soorten ook het meest op de markt waren. Er waren zelfs meer kanalvarianten dan IJslandse soorten. Deze laatste waren schaars aangezien slechts twee schepen hun vangst verkochten. Deze vangsten bevatten samen nog geen 1.500 bennen zodat het wel degeijk mager was. Dit was trouwens ook het geval met de Noordzeeschepen want ook hier werden slechts twee vangsten gelost. Een er van werd dan nog na een zeer korte reis binnengebracht (4 dagen) of anderszins ware het nog secher geweest. Ook Westschepen waren, zoals gewoonlijk de laatste tijd, erg gering in aantal, terwijl de Witte Bankers ook niet zo talrijk waren als verleden week. De reizen, vooral van de Kanaalschepen waren erg lang. De IJslandse vis was dit keer beter dan verleden week, terwijl de vangst van de O.305 veruit het mooist was. Het kan ook niet veel anders. De prijzen waren voor de ronde soorten

beter dan verleden week, voor tongen werd een konstante daling waargenomen, terwijl ook tarbot weer weinig belangstelling kon vinden. De meest opgevangen soorten waren vandaag wijting, steenpost, knorhaan en zandschullen. De uitslagen tenslotte waren voor de meeste schepen wel bevredigend en renderend. Alleen de Witte Bankers en een paar Kanaalschepen zouden hierop uitzondering maken. Het mooiste resultaat was ongetwijfeld dit van de O.305 die na een reis van amper vijf dagen een opbrengst van 237.900 F noteerde.

ZEER WEINIG IJSLANDVIS

In tegenstelling met voorgaande weken toen op de openingsmarkt telkens 5 en 6.000 bennen IJslandse vissoorten werden aangevoerd, waren het er dit keer slechts een kleine 1.500 bennen. Het spreekt vanzelf dat dit de prijzen merklijk deed stijgen te meer dat voor de volgende dagen nog slechts één schip met middelmatige vangst van deze visgrond mag verwacht worden. In plaats van 10.000 bennen zullen we er deze week amper 2.000 bennen hebben. De prijzen voor kabeljauw, schelvis, zeebaars en koolvis waren dan ook heel wat hoger dan verleden week. Hierdoor konden ook met de kleine vangsten die gelost werden, nog renderende opbrengsten bereikt worden waarbij de cijfers varieerden van 333.000 naar 345.000 F dit voor de O.88 en de O.217.

OOK MINDER NOORDZEEVIS

Niet zo'n groot verschil als bij de IJslanders maar toch ook nog heel

wat minder Noordzeevis dan verleden week op de eerste verkoopdag. De vangst van de O.231 was omvangrijk (550 bennen) deze van de O.305 was van zeer goede kwaliteit. Voor beide werden goede prijzen betaald die lonende opbrengsten gaven. Witte kabeljauw werd inderdaad verkocht aan prijzen gaande van meer dan 1.000 F per ben. Vergelijken bij de 450 F van verleden week is dit een verschil dat nogal kan tellen. Waar de vangsten bijna uitsluitend uit kabeljauw en gulen bestonden, werden dan ook mooie prijzen bereikt welke schommelden van 237.000 F naar 379.490 F voor de O.305 en de O.231.

KANAALVIS MEER DAN GENOEG

Wegens de schaarste van ronde vis aangevoerd door de IJslanders en de Noordzeeschepen, werden ook de ronde soorten van het Kanaal duur verkocht. Zo werden lengen, viaswijting, kabeljauw en gulen neel wat minder duur verkocht dan verleden week. Toch waren de opbrengsten niet beter, want de hoeveelheden vis waren niet meer zo groot en de vangsten tong werden merklijk goedkoper verkocht. Tongen kenden inderdaad een prijsdaling die duurde tot het einde van de markt. De grootste sortering was de goedkoopste, de middensortering de duurste. De uitslagen door deze schepen bereikt schommelden van 19.460 F voor de O.277 naar 182.765 F voor de O.Z.459 De meeste resultaten draaiden rond de 150.000 F hegeen nog als renderend kan beschouwd worden.

Westvis bleef schaars en werd goed verkocht. Roggen waren er niet zo veel. Deze waren bijgevoel duur. Ook zeehond werd duur verkocht; daarentegen waren soldaten wijting en steenschol goedkoper. De opbrengsten hier waren wel bevredigend en schommelden van 59.000 naar 73.000 F, dit voor de O.147 en de O.806.

STEEDS LAGE OPBRENGSTEN VOOR DE WITTE BANKERS

Geen één van de drie schepen welke van de Witte Bank kwamen verkopen, slaagde er in 100.000 F te besommen. Dit was niet zozeer te wijten aan de al te kleine vangst, deze waren integendeel merklijk groter dan verleden week. Het waren dit keer de prijzen die roet in het eten gooiden. Platvis werd overigens wel vlot en duur verkocht, de hoeveelheid die kon gelost worden was echter te klein. De tongenvangsten bleven wel onder de 2.000 kg maar bleken toch groter dan deze vorige week aangevoerd. De uitslagen tenslotte schommelden van 81.000 F voor de O.244 naar 97.000 F voor de O.170.

SLECHT WEER SPELBREKER VOOR DE KUSTVISSERS

Waar de laatste weken door de kustvissers tamelijk regelmatig kon worden uitgevaren, was dit de laatste dagen niet meer het geval. Inderdaad, maart roert zijn staart met het gevolg dat onze kleine schepen nog slechts in kleine ge-

talle uitvaren. De visserij zelf wordt sterk belemmerd en de vangsten zijn niet erg groot. De prijzen die stijgen, vergoeden dit wel gedeeltelijk maar het zijn toch maar de grootsse van de kleine schepen die hiervan kunnen profiteren. Niet dat de vangsten voor het slechte weer reeds zo fameus waren, integendeel. Verschillende vaartuigen geraakten aan hun 1.000 F niet. Toch waren er die al aardig voortdeden en op het einde van de week reeds iets konden overhouden. Het is dan ook te hopen dat het tij spoedig terug een goede keert en dat onze kustvissers voor goed aan de slag kunnen gaan.

SLECHTS EEN KANAALVAARTUIG

Het is zeker al enkele weken geleden dat maar één Kanaalschip zijn vangst verkocht op een dag. Vandaag was dit wel het geval, mede door het feit dat er gisteren 16 vangsten verkocht werden en dat er vandaag twee schepen ten gevolge van ongunstige weersomstandigheden hun markt misten. Zodoende was er wel enigszins Kanaalvis tekort, vooral dan ronde soorten. Zo kreeg leng tot bij de 700 F per ben. Tenslotte werd een opbrengst geboekt door de O.156 van 161.000 F. Ook de tongenprijs steeg merklijk bij de vorige verkoopdag en zo werd voor de grote soort tot 500 F per ben verschil genoteerd. Zodoende zijn deze tongen nu weer op een renderend prijspeil gekomen. Hopelijk blijven ze er een tijdje.

GEEN WITTE BANK WEL KREEFTENPUT

Twee Kreeftenputters en geen enkele Witte Banker. De platvis was vandaag dan ook weer schaars en werd duur verkocht, zij het aan iets lagere prijzen dan gisteren. De enkele bennen kreeftjes die door deze Kreeftenputters werden gelost werden evenals de IJslandse duur verkocht. Door de twee schepen die van deze visgrond kwamen verkopen werden dan ook mooie cijfers bereikt na korte reizen: 70.000 en 89.000 F dit voor de Z.510 en de Z.274.

MEER WESTVIS DAN DE VORIGE DAGEN

Zes Westschepen met middelgrote vangsten kwamen de zo noodzakelijke rog aanvoeren. Deze rog bleef aan hoge prijzen verkocht worden zodat wel bevredigende uitslagen werden geboekt. Ook zeehond en haai was weer erg duur terwijl ook wijting meer werd betaald dan gisteren. De opbrengsten voor deze schepen schommelden tenslotte van 13.880 F voor de O.532 naar 62.440 F voor de O.148.

SCHAARS BEVOORRADE DINSDAGMARKT

Slechts een tiental schepen kwamen hun vangst verkopen, hiervan was het grootste deel van de West. Van IJsland, van de Noordzee en van het Kanaal werd telkens maar één vangst aangevoerd, terwijl van de Witte Bank geen enkel schip kwam verkopen. Tengevolge van deze zeer kleine aanvoer gingen de prijzen voor bepaalde soorten stij-

gen en hiervan profiteerden vooral de longen en tarbot. De andere soorten bleven ongeveer op hetzelfde peil van de maandagmarkt, terwijl IJslandvis zelfs iets goedkoper was. Toch kunnen de meeste opbrengsten wel bevredigen, dit in verhouding tot wat ze soms maar aanvoerden. De kwaliteit van de aangevoerde vangsten was doorgaans wel beter dan deze van maandag.

WEER ZEER WEINIG RONDE VISSOORTEN

De aanvoer van IJsland was nog kleiner dan de voorgaande dag. Er werd inderdaad slechts een vangst binnengebracht die bovendien amper 600 bennen bevatte. Deze werden dan ook vlot en renderend verkocht zij het aan voor sommige soorten lagere prijzen. De opbrengst echter was nog wel renderend en wel 320.000 F. Kreeftjes, die in geringe hoeveelheid voortdanden waren werden duur verkocht en kregen tot meer dan 900 F per ben. Ook de aanvoer van de Noordzee was gering aangezien ook van deze visgrond maar een vangst werd gelost. Deze vangst kwam er bovendien nogal onvoorzien want ook de Z.212 maakte een erg korte reis, zij het dan wel langer dan deze van de O.305, de vorige dag. De vangst was echter nog van uitstekende kwaliteit en werd renderend verkocht voor een opbrengst van 245.410 F. Witte kabeljauw was overigens wel wat goedkoper dan maandag.

OP ZOEK NAAR MAKREEL

HOLLANDSE LOGGERS NAAR IERSE ZEE

De waarneming van grote scholen makreel door Engelse vissersvaartuigen aan de Westkust van Engeland in de Ierse Zee is voor Scheveningse reders van grote trawlloggers aanleiding, de visserij in de Ierse Zee te hervatten.

Uit Ijmuiden zijn reeds enige trawlloggers van de Scheveningse rederij C. Vrolijk naar de westkust vertrokken en uit Scheveningen zal o.m. de trawllogger «Noorderkroon» SCH 55 naar de Ierse Zee vevtrekken.

Sinds de herziening van de zee-grens door Ierland hebben de Scheveningse trawlloggers niet meer in de Ierse Zee gevist.

Zou het ook voor onze treilers niet interessant zijn zich hierop toe te leggen.

Nu wordt makreel meestal voor het roken, stomen en in konserven te verwerken ingevoerd.

Deze delikate vis met een viertal treilers vangen en ene ervan zou ze vers naar de markt laten brengen, zou een mooie stuiver aan de visser opbrengen.

Kwestie van organisatie en de belanghebbenden tijdig in te lichten.

Markten IJmuiden

Flinke prijsdalingen op de Nederlandse markt waren in de loop van vorige week reeds opgetreden en ook deze week bleven de prijzen op enigszins middelmatig niveau, al deed een grote vraag, vooral uit het buitenland, naar kabeljauw een hoge prijs voor deze vissoort ontstaan. Vorige week rijen kabeljauw van f.60 tot f.70, deze week woensdag van f.220 tot f.80 per rij van tien stuks. De totale aanvoer van vis te IJmuiden was van vorige week donderdag tot en met deze week woensdag 35.000 kisten vis groot. Bij deze aanvoer waren 3.300 kisten tong en 3.300 kisten schol van de kustvloot. De trawlvloot zorgde verder voor 10.200 kisten verse haring, 5.000 makreel, 3.600 schelvis, 3.800 makreel, 1.150 kabeljauw en gul en 1.300 koolvis. De trawlers kwamen op al deze marktdagen aan geen al te beste besommingen toe. De meeste besommingen lagen rond de f.15.000, terwijl een enkel schip tot boven de f.20.000 kwam.

Van belangrijke invloed bleven natuurlijk de aanvoeren haring en makreel op deze besommingen. En daar de verse haring en de makreel nog al sterk in kwaliteit uiteenlopen — er is weinig goeds onder — kwamen noteringen voor

van respectievelijk f.20 tot f.10 en f.40 tot f.8 per kist van 50 kg. Schelvis was bij iets ruimere aanvoer maar bij zeer schrale kwaliteit aan prijzen toe van f.35 en f.15 per kist, terwijl een enkele kist voor f.45 tot f.40 de hal kon uitgaan.

Wat het beeld voor de kustvloot betreft. De vraag naar grove schol van Engeland uit bleef bestaan en note ringen van f.50 tot f.2 per kg. Woensdag was een lichte stijging te konstateren.

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

Donderdag : 4.300 kisten vis, waarbij 325 tong, 350 schol, 2.000 verse kg haring, 500 makreel, 125 schelvis, 450 wijting, 100 kabeljauw en gul en 350 koolvis. Besommingen : VL.131 15.500, VL.199 12.300, IJM.36 21.000.

Vrijdag : 5.400 kisten vis, waarbij 625 tong, 1.050 schol, 2.000 verse haring, 425 makreel, 550 schelvis, 925 wijting, 300 kabeljauw en gul, 175 koolvis. Besommingen : KW.3 11.300.

Zaterdag : 6.200 kisten vis, waarbij 925 tong, 950 schol, 1.075 verse haring, 825 makreel, 250 schelvis, 600 wijting, 200 kabeljauw en gul

en 125 koolvis. Besommingen : VL.110 f.18.200, IJM.34 17.800.

Maandag : 8.000 kisten vis, waarbij 1.300 tong, 950 schol, 1.550 verse haring, 800 makreel, 1.200 schelvis, 300 wijting, 225 kabeljauw en gul, 175 koolvis. Besommingen : RO.53 14.000, SCH.8 18.900, KW.153 20.500, KW.101 16.300.

Dinsdag : 4.500 kisten vis, waarbij 25 tong, 25 schol, 1.550 verse haring, 1.000 makreel, 700 schelvis,

600 wijting, 200 kabeljauw en gul en 125 koolvis. Besommingen : KW.176 13.100, IJM.32 13.200, KW.4 15.500, IJM.33 24.000, KW.122 15.400.

Woensdag : 6.000 kisten vis, waarbij 100 tong, 175 schol, 2.000 verse haring, 1.300 makreel, 700 schelvis, 850 wijting, 100 kabeljauw en gul en 325 koolvis. Besommingen : IJM.20 21.200, KW.81 10.000, IJM.79 14.200, KW.42 10.200, KW.87 16.000.

Brief uit Yerseke

Nr 786

26-3-1960

In ons briefje van vorige week stelden we een vervolg op het toen geplaatste briefgedeelte in het vooruitzicht. We wijken daar voor deze week van af omdat andere dingen voorvielen die we niet zonder meer terzijde kunnen noch willen laten. Wat evenwel niet wil

zeggen dat het vervolg niet komt. «Wat in het vat is, verzuurt niet» is een oud spreekwoord en zal ook in dit geval zijn gelding erlangen. We achten ons eerstens verplicht melding te maken van het overlijden van Yerseke's oudste inwoner de oud-schipper oud-oliehandelaar Simon Paauwe die zeer kort geleden zijn 101ste geboortedag vierde. Toen Simon 100 werd, wijdden we reeds heel wat woorden aan zijn vele en veelsoortige werkzaamheden die deze actieve man tot op een hoge leeftijd verrichtte, maar ook aan hem werd het bijbelwoord vervuld... en hij stierf.

Het tweede wat we niet voorbij kunnen gaan is het heengaan van een ander bekend Yersekenaar : Johannes Padmos. Hij werd slechts (ruim) 70 jaar. Dus een aanmerkelijk stuk korter leven dan Paauwe maar in ieder geval toch lang genoeg om een enorme activiteit te zien te kunnen geven. Was Paauwe iemand die veel en veelsoortig werk deed, Padmos was van kindsbeen af in het mosselbedrijf werkzaam eerst voor rekening van zijn vader, later in samenwerking met zijn broers. Ook nam hij in ruime mate deel aan de verzending van mossels. Geschiedde dit vroeger per vaartuig naar Antwerpen of Brussel, later gebeurde dit per trein en auto naar België en Frankrijk. Na de oorlog werkte hij vooral samen met twee andere gekende expeditieuren en vormden zo de bekende «Zeemos». Maar ook voor hem gold dat er is een tijd van komen maar ook van gaan. Voor de een te vroeg, voor de andere later, maar niemand ontkomt er aan.

Verleden week schreven we eveneens reeds iets over het werken van Nederlanders met Denen in de mossels. Naar we vernemen is het de zoëven genoemde «Zeemos» die een grote mosselkotter met gedeeltelijk Yersekse bemanning naar Denemarken dirigeerde om daar te tonen hoe grotere voorraden mossels kunnen worden bijeengezet. Dit zou in hoofdzaak worden gedaan om straks in het volgende seizoen de uit Denemarken benodigde mossels op goedkopere manier dan per camion en wel per schip naar hier te kunnen vervoeren. Dat vele kwekers dit verloop der dingen met wantrouwen en met wrevel volgen, ligt voor de hand. Er ontstaat allicht de situatie uit dat een bepaald kwantum straks uit Denemarken zal (moeten!) worden ingevoerd. Zelfs als ze niet beslist nodig zouden zijn. Dat dit niet ten voordele zou uitvallen voor hen die alleen hier mosselbelangen hebben, ligt voor de hand, dunkt me.

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

	24-3-1960	25-3-1960	26-3-1960	28-3-1960	29-3-1960	30-3-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	3,20-2,80	3,20-2,80	3,20-2,80	3,20-2,80	.....	3,40-3,—
3/4 tongen — 3/4 sole	3,10-2,90	3,—2,70	3,—2,60	3,20-2,60	.....	3,20-2,80
Bloktongen — Sole moyenne	3,—2,40	3,—2,50	2,80-2,40	3,—2,40	.....	3,60-3,40
Voor-kleine — Petite	2,80-2,40	2,90-2,40	2,80-2,40	3,20-2,20	.....	3,60-3,20
Kleine — Toute petite	2,40-2,—	2,40-2,—	2,40-2,—	2,80-2,—	.....	2,60-2,20
Tarbot groot — Turbot, gros	3,60-3,—	3,50-2,50	3,—2,40	3,40-2,60	.....	.....
Middel — Moyenne	135,—110,—	.....	140,—100,—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	110,—70,—	.....	60,—50,—	100,—50,—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	45,—	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	42,—40,—	44,—40,—	48,—40,—	50,—30,—	.....	.....
Grote iek — Grosse	50,—48,—	54,—34,—	52,—40,—	55,—35,—	.....	75,—60,—
Kleine iek — Petite	52,—30,—	55,—40,—	54,—30,—	55,—38,—	.....	65,—35,—
Iek 3e slag — 3e sorte	58,—52,—	52,—38,—	50,—30,—	60,—40,—	.....	42,—30,—
Platjes — Toute petite	55,—8,—	38,—8,—	38,—8,—	50,—12,—	.....	42,—28,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	32,—	32,—24,—	34,—20,—	48,—20,—	30,—20,—	40,—25,—
Middel — Moyen	46,—36,—	46,—28,—	38,—20,—	36,—24,—	30,—18,—	36,—24,—
Kleine — Petit	48,—18,—	46,—8,—	36,—8,—	36,—10,—	28,—16,—	28,—16,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	12,—	16,—8,—	12,—	12,—8,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	70,—30,—	65,—30,—	76,—27,—	100,—35,—	140,—48,—	176,—66,—
Gullen — Petit cabillaud	45,—15,—	40,—18,—	42,—24,—	50,—16,—	52,—24,—	70,—30,—
Hozemondhamme — Baudroie	100,—	.....	54,—	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	28,—8,—	22,—8,—	26,—8,—	28,—8,—	28,—18,—	25,—18,—
Schar — Limande	28,—8,—	26,—8,—	24,—8,—	30,—10,—	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	44,—11,—	44,—6,—	44,—6,—	21,—11,—	34,—8,—	28,—8,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	40,—32,—	30,—24,—	30,—26,—	29,—26,—	34,—32,—	48,—44,—
Schartong — Cardine	35,—20,—	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	19,—11,—	20,—11,—	19,—11,—	20,—10,—	16,—12,—	18,—12,—
Maringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
teenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
eilbot — Flétan	3,50-2,20	2,80-2,40	3,40-2,40	3,50-2,—	.....	.....
koolvis — Colin	24,—12,—	18,—12,—	22,—16,—	30,—22,—	32,—26,—	34,—25,—
teur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	38,—	21,—	34,—30,—	40,—34,—	46,—44,—	54,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....

“Van de NEDERLANDSE Visserijgolt”

TACHTIG PERCENT VAN DE NEDERLANDSE VISDETAILHANDEL HEEFT HET MOEILIJK

B. HARTENSWAARDIGE opmerkingen zijn maandag 11. gemaakt op de volkshogeschoolbijeenkomst voor de vishandel op de volkshogeschool de Zandhoeve te Bergen, N.H. Want uit die opmerkingen was wel duidelijk te destilleren, dat het van elke jonge detailist bijzonder onversandig zou zijn thans een vishandel te openen. Een omzet van f 100.000 is zeker nodig om het bedrijfje rendabel te laten zijn, waarbij dan een winstmarge van 30 procent beslist nodig zou zijn al waren de deelnemers aan deze bijeenkomst van mening dat deze marge niet evenredig is met het vele werk, dat in de detailhandel in vis moet worden verzet. Er kwam nog een belangrijk cijfer voor de dag. Zeker tachtig procent van de Nederlandse detailhandelaars haalt deze omzet van een ton niet. En dhr. Kabboord merkte naar aanleiding van de inleiding door de IJmuidense groot-handelaar dhr. J.L. Uitzinger op, dat nog geen drie procent van elke 100 geïmporteerde visdetailisten in het vak blijven en een zaak stichten.

Is een viswinkel nog wel rendabel te exploiteren, dat was het uitgangspunt voor de inleiding door dhr. Uitzinger. Hij vertelde iets over de wijze, waarop een zaak wordt begonnen. De goede omgeving wordt uitgezocht, er wordt een middelgrote zaak gezocht en de omzet wordt geraamd. Goede service is van groot belang. Voor een dergelijke middelgrote zaak is een kapitaal van f 60.000 voor de start nodig, aldus meende dhr. Uitzinger. De jaarlijkse kosten beraamde hij op f 22.000. Tot een jaarlijkse omzet van f 100.000 zal men volgens hem moeten komen wil men een inkomen voor de vishandelaar blijven bestaan van een kleine f 9.000.

De f 100.000 was daarna de kern van vele opmerkingen. Hoe haal je met twee jonge knechten een dergelijke omzet, stelde een van de sprekers. Er zijn ervaren krachten voor nodig en die vragen meer loon. De inrichtingskosten werden door anderen veel hoger geraamd; er zal een koelcel moeten komen. En dan: de winst van 5 cent inkoop, gaat voor 18 marge voor de detailhandel is te klein op dit moment. Een haring cent de deur uit. En dat is te begrijpen. Een knecht verwerkt bij het schoonmaken ongeveer 100 haringen per uur; er komt papier bij, uitjes en... er zal tot besluit iets verdiend moeten worden door de handelaar.

De diepvriesgedachte heeft nog niet erg aangeslagen bij de Nederlandse detailhandel in vis. Sommigen meenden, dat velen hier de boot hebben gemist. Weliswaar komt de meeste diepvriesvis thans nog uit het buitenland, maar in Nederland zal nu ook een begin met de aanvoer van deze vis worden gemaakt. En andere

produkten kunnen ook uit deze diepvrieskast verkocht worden. Dhr. Uitzinger had tenslotte dan ook een konklusie voor de hand: de kosten zijn hoger dan ik aanvankelijk raamde, de omzet van een ton is moeilijk te halen en ik kan dan ook niemand aanraden een dergelijke zaak onder deze omstandigheden te beginnen. Beter is het een bestaande zaak het beste te maken. De voorzitter van het Produkschap, drs. D.J. van Dijk merkte nog op, dat het goed zou zijn, wanneer men zich gaat afvragen op welke wijze de jonge detailhandelaar geholpen kan worden.

N.B. Op deze uiteenzetting valt wet het een en ander te zeggen.

VISSERIJSNIPPERS

— **TWEETAL.** Aan de kottervloot zijn twee nieuwe eenheden toegevoegd. Voor de rederij IJmond komt in de vaart de IJM.16 «Maria Lovisa», terwijl L. van der Plas uit Katwijk aan Zee de kotter KW.164 «Helena» naar de visgronden heeft gestuurd.

— **DE «DELFT».** De nieuwe trawler voor de n.v. Visserijonderneming v.g. J.C. Pronk, die in aanbouw is bij de Scheveningse Sleephelling Maatschappij en die 48,28 meter lang wordt, zal «Delft» gaan heten. Ook in vroeger is de VEM-Pronk-vloot een «Delft», een zusterschip van de laatste (opgelegde) Nederlandse stoomtrawler «Haarlem» IJM.9, rijk geweest. De nieuwe «Delft», de IJM.37, komt omstreeks 1 juni in bedrijf onder kommando van schipper Klaas Korbee. Het schip is uitgerust met een 1.000 pk motor en zal voorzien zijn van een gekoeld visruim.

— **JUBELVIERING.** Bij de firma Van Zwieten, conservenfabriek te IJmuiden, is vorige week donderdag het veertigjarig bestaan gevierd. Van het personeel ontvingen de beide directeuren ieder een stoel voor het prive kantoor. Bedrijfsleider A. van Leeuwen heeft daarbij gesproken en de grote ervaring, bekwaamheid en prestaties van dhr. Th. van Zwieten ter sprake gebracht. Dhr. Van Zwieten jr. heeft vervolgens een dankwoord jegens het personeel uitgesproken.

— **NIEUWE «VOORLOPER».** De NV Dogger Maatschappij te Vlaardingen heeft vorige week zaterdag aan haar vloot de nieuwe trawler «Voorloper» VL.16 kunnen toevoegen, nadat een technische en officiële proefvaart op de Nieuwe Rotterdamse Waterweg was gehouden. Het 44 meter lange schip werd gebouwd bij de scheepswerf

De Dageraad te Woubrugge. De «Voorloper» is uitgerust met een 1.000 pk motor en krijgt al spoedig een zusterschip in de rederij naast zich, want de Doggermaatschappij heeft een dergelijk schip bij De Dageraad besteld. De trawler heeft een capaciteit van 2.000 kisten vis en 440 kantjes haring; er is akkomodatie voor 18 man.

— **URKER VLAGGETJESDAG.** Het staat thans officieel vast, dat de Vlaggetjesdag te Urk wordt gehouden op 9 april. 's Middags houdt de handel en industrie van 14 u. af een optocht. Verder wordt een vlootshow georganiseerd. De gehele IJsselmeer- en Noordzeevloot neemt aan dit feestelijk deel. De dag wordt besloten met een groot vuurwerk.

— **GESTRAND.** «Dit kan je alleen maar in Scheveningen overkomen», zelden enige visers, toen de grote trawler «Alie» SCH.210 van de VVM dinsdag na de verkoop van de vis op de visafslag in de haven strandde. Het schip moest van de nieuwe haven naar de oude haven. Het steekt ongeveer 3,5 meter, maar er stond slechts 2,60 meter water in de haven. Het liep vast voor de ingang van het verbindingskanaal tussen oude en nieuwe haven. Bij hoogwater kwam het schip in de middag weer vlot. Het leverde het zoveelste bewijs, dat de Scheveningse haven niet geschikt is voor de moderne schepen van de Scheveningse reders...

— **TEGENVALLER.** De verkoop van 2.000 kantjes haring, die na Vlaggetjesdag door de reders uit de markt waren genomen, omdat zij de door hen vastgestelde minimumprijzen niet haalden, is allesbehalve een succes geworden. De koelmaatjes bleken zo slecht van kwaliteit te zijn, dat slechts 60 kantjes geschikt werden bevonden voor de menselijke consumptie. De overige kantjes werden aan de vismeelfabrieken toegewezen. In de komende weken zullen nog enige duizenden kantjes van deze haring in Scheveningen aan de markt worden gebracht...

W. Brouwer te Schiedam overleden

De bekende reder Willem Brouwer oprichter en tot 1957 directeur van de n.v. visserijmaatschappij Piscator te Rotterdam, is eind vorige week in een ziekenhuis te Schiedam overleden. Dhr. Brouwer werd in 1880 te Vlaardingen geboren en was een van de eerste reders, die een motortrawler in de vaart bracht. Dhr. Brouwer was na 1957 commissaris van de maatschappij «Piscator» welke maatschappij thans de trawlers Dirkje RO.53 en Claesje RO.46 in de vaart heeft. De begrafenis heeft woensdag plaats gehad op de Algemene Begraafplaats te Vlaardingen.

TEKORT AFSLAGRUIMTE MAAKT MARKTSPREIDING ZEER GEWENST

Het tekort aan afslagruimte in Scheveningen maakt marktverspreiding zeer gewenst.

Vorige week beëindigden niet minder dan 9 kustloggers en 8 Noordtrawlers de visserij tegelijk. Dit zou voor Scheveningen hebben betekend, dat op één dag 50 procent van de Scheveningse trawler-vloot aan de markt zou komen. Wanneer al deze trawlers werkelijk naar Scheveningen waren gegaan, zou de laatste pas donderdag voor een losbeurt in aanmerking hebben kunnen komen.

Men is het er over eens, dat een nieuw afslaggebouw dringend noodzakelijk is in Scheveningen. Ook raadsliden hebben daarop thans bij B. en W. van Den Haag aangedrongen. De uitrodding van de vloot leidt er toe, dat er steeds meer schepen naar IJmuiden moeten uitwijken om daar hun vangst te lossen. Dit betekent een aanzienlijk verlies aan omzet voor de Scheveningse visafslag.

Marktspreiding zou ertoe kunnen leiden, dat het prijsverloop op de afslag regelmatig wordt en bovendien, dat de konsument dagelijks een goed vers produkt zou kunnen kopen.

MARKTOVERZICHT SCHEVENINGEN

De afgelopen twee weken zijn de besommingen van de kustloggers sterk teruggelopen. Hiervoor zijn twee oorzaken aan te wijzen: de schrale scholvangsten en het snel teruglopen van de prijzen voor tong. In vergelijking met drie weken geleden is de prijs voor de tongen I en II in Scheveningen met maar liefst 50 procent gedaald.

De prijzen voor rondvis waren de afgelopen week in Scheveningen redelijk. Schelvis noteerde f 20 tot f 43 per 40 kg.

De prijzen voor haring zijn niet erg lonend te noemen voor de grote trawloggers De SCH.225 en de SCH.101 besloten een 12-daagse reis om haring naar de noord met de magere besommingen van onderscheidelijk f 6.500 en f 8.700.

De aanvoer van verse vis en haring is overigens zeer ruim geweest in Scheveningen. Vrijwel de gehele week moest elke vierkante meter halruimte worden bezet. Veel trawlers moesten naar IJmuiden uitwijken om aldaar hun vangst te lossen. Over het algemeen kan men over de resultaten van de afgelopen week in Scheveningen niet erg tevreden zijn.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

3-31 Belgische kust

Wrak — Lichtboeien verplaatst
Volgende wraklichtboeien werden lichtjes verplaatst:

a. positie wrak «Empire Path»: 51°21'38"N 2°50'29"E.

De lichtboei bevindt zich op ca 200 m N in plaats van ca 400 m;

b. positie wrak «Washaba»: 51°22'24"N 2°54'36"W.

de lichtboei bevindt zich op ca 200 m SE in plaats van ca 400 m;

c. positie wrak «Fr. Ashbury»: 51°21'25"N 3°02'08"E.

de lichtboei bevindt zich op ca 360 m N in plaats van ca 150 m;

d. positie wrak «Samselbu»: 51°25'02"N 3°11'28"E.

de lichtboei bevindt zich op ca 400 m W in plaats van ca 200 m.

De naam «Raan» moet in de Lichtenlijst 1957 vervangen worden door «Samselbu».

e. positie wrak «Anton Hammerbacher»: 51°15'57"N 2°53'10"E.

de lichtboei bevindt zich op ca 200 m NW. Zij moet in de Lichtenlijst aangebracht worden onder Nr 48a — (stompe boei — groen licht gevende 2 schitteringen elke 10 sec — zichtbaarheid 5 M).

B.a.Z. 25-12-1955 vervalt.

Zie Belg. kaart «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1957 — Nrs 85, 90, 93 en 97.

3-32 — SCHELDE — LILLO

Op de zeedijk te Liefkenshoek werd een vast licht ontstoken dienende als hoog licht hetwelk met het overlicht (nr 264 van de Lichtenlijst) als laag licht, een geleidelijk vormt in 283°, gevende aanduiding opwaarts voor het ankeren onder de linkerover.

a. Hoog licht (Nr 264a van de Lichtenlijst).

Op zeedijk linkeroever 60 m afwaarts van het laag licht.

Positie: 51°17'49".5N 4°17'02".5E.

Electrisch licht: wit.

Lichtsterkte in 1.000 I.K.: 0.9.

Karakter: vast.

Hoogte lichtbron boven gem. HW: 10,50 m.

Gem. zichtbaarheid in zeemijl: 9.

Rode ijzeren paal, rode lantaarn.

Zichtbaar van 210° tot 290°.

b. Laag licht (onderbroken oeverlicht Liefkenshoek nr 264 van de Lichtenlijst, te nummeren 264b).

De opwaartse rode sector in dit licht schijnt nu van 289° tot onder de wal bovenwaarts, dekkende de zwarte spitse ton nr 95. Voor het overige ongewijzigd.

Zie Belg. kaart «Schelde» en Lichtenlijst 1957 — Nrs 264a en 264b.

NEDERLAND

3-33(P) — Westerschelde — Zuidergat — Wijzigingen betoning

Positie: a. ca 51°23'.7N 4°02'E — b. ca 51°22'.5N 4°03'.5E.

In verband met het verdwijnen van de ondiepte tussen Bocht en Schaar van Walsoorden zal de betoning tussen (a) de berm van Walsoorden en (b) de zwarte lichtboei nr 59 dezer dagen ingrijpend worden gewijzigd.

Het vaarwater wordt meer naar de Bocht van Walsoorden verplaatst, waartoe aan SB zijde een nieuwe lichtenboeienlijn wordt gelegd.

De blinde betoning van de Bocht van Walsoorden zal worden opgenomen.

Nader bericht volgt.

Zie Belgische kaart «Schelde».

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 10-2-60

191. Westhinder — Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groen-zwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

4-35 — Officiële radioberichten bestemd voor de Belgische koopvaardij schepen Het BELMAR-SYSTEEM

BELANGRIJK: De commandanten der koopvaardij schepen zullen

(i) Bestemming Belgisch Kongo.

Tijden GMT (1)	Zenders (2)	Taal (3)	Frequenties(4)
			Khz
10.00-12.00	O R U 3	Frans	21.510
	O R U 5	Nederlands	21.730
10.00-13.00	O R U 4	Frans	17.845
	O R U 3	Nederlands	21.510
(x) 13.30-16.45	O R U 4	Frans	17.845
	O R U 5	Nederlands	21.730
(xx) 17.00-21.00	O R U 4	Frans	17.845
	O R U 3	Nederlands	17.860
(xx) 18.00-21.00	O R U 5	Nederlands	15.285
	O R U 4	Frans	9.705
23.15-01.00	O R U 5	Nederlands	9.745

(x) Alleen 's zondags
(xx) Enkel de dinsdag OC 4 Nederlands OC 3 - OC 5 Frans vanaf 1930 GMT.

(ii) Noord Amerika

17.00-17.45	O R U 3	Nederlands	15.335
	O R U 4	Frans	15.335
21.15-23.00	O R U 4	Nederlands	15.335
	O R U 3	Frans	11.855
23.15-01.00	O R U 3	Nederlands	11.855

(iii) Zuid Amerika

21.15-23.00	O R U 3	Frans	11.850
	O R U 3	Nederlands	11.850

(iv) Zuid Europa

12.15-13.00	O R U 5	Frans	15.280
	O R U 5	Nederlands	11.720
17.00-17.45	O R U 5	Frans	11.720
	O R U 5	Nederlands	6.000

NEDERLAND

5-44(T) — Monding Schelde Westkapelle. «Ramark»

Positie: ca 51°31'.8N 3°26'.9E.

Op de lichttoren van Westkapelle werd sedert 4 maart 1960 voor de duur van ca 6 maanden een «Ramark» voor proef in dienst gesteld ten dienste van de schepen uitgerust met een 3 cm (X-band) radar.

De «Ramark» is een radarbaken bestemd om zeevarenden in staat te stellen ee nradarpeiling te verkrijgen van het punt waar de «Ramark» is geplaatst.

De peilingslijn is een lichtstreep op de P.P.I., vanuit het centrum door het baken tot aan de rand van het scherm. De lichtstreep wordt automatisch op het scherm zichtbaar gedurende de volle minuut van uitzending.

Gegevens van de «Ramark»:
Frequentiebereik: 3 cm radarband (X-band).

Werkingssector: van ca SE door S tot in ca N (gerekend vanuit de «Ramark»).

Reikwijdte: ca 20 zm.

Zendtijd: het gehele etmaal, elke 3 minuten gedurende 1 minuut.

Verdere details zijn vermeld op de questionnaires die aan gezagvoerders worden uitgereikt en

er voor zorgen dat deze mededeling ter kennis wordt gebracht aan de officier-radiotelegrafist.

1. Het verbindingsplan omschreven in para. 7 van het Bericht aan Zeevarenden nr 1/2-1960 reeds veranderd door het bericht nr 4/35-1960, zal als volgt gewijzigd worden en zal vanaf 1 maart 1960 tot 30 april 1960 geldig zijn.

C. Radiooproep.

i. Nationaal Belgisch Instituut voor Radio-omroep (NIR).

b) Korte golf.

De bestaande tabel doorhalen en door volgende tabel vervangen:

Nauw van Bat

Licht Westketel verplaatst

1. Het licht Westketel verplaatst naar 51°23'40"N 4°10'12"E.

2. Het is is thans zichtbaar: rood van 229° tot in 245°; wit tot in 253°, over zwarte lichtboei Nr 75;

groen door W tot in 271°, nabij zwarte lichtboei Nr 73; wit door N tot in 037°; rood tot in 051°; overigens.

Zie Belg. kaart «Schelde» en Lichtenlijst 1957 — Nr 233.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 9-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

BELGIE

6-48(T) — Lombardsijde Zeevaartse schietoefeningen

Zie B.a.Z. 1/13-1960.

Gedurende de weken van 28 maart tot en met 9 april 1960 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sector.

Deze oefeningen worden gehouden op de werkdagen van 0700 tot 1030 GMT (0800 tot 1130, plaatselijke tijd) en van 1230 GMT (1330, plaatselijke tijd) tot zonsopgang. Zij worden 's zaterdags geschorst om 1130, plaatselijke tijd.

De schikkingen van B.a.Z. 1/12-1960 zijn van kracht.

NEDERLAND

6-49 — Westerschelde Zuidergat — Betonning gewijzigd

Walsoorden Oost Bermlicht Groenendijk Lage Licht Licht Baalhoek

Sectoren gewijzigd

1. Betonning

Schrappen op:

a. 51°24'.6N 4°01'.4E ZWHS lichtboei met Ra Refl. Z.G.-G.v.O.

Aanbrengen op:

b. 51°24'35"N 4°01'25"E zwarte lichtboei met Ra Refl. «Nr 55» (Afk.: Isof);

c. 51°24'21"N 4°01'11"E ZWHS bolton met ruit «Z.G.-G.v.O.»;

d. 51°22'39"N 4°02'43"E zwarte lichtboei «Nr 57b» (Afk.: Isof).

Verplaatsen naar:

e. 51°24'59"N 4°01'09"E zwarte spitse ton Nr 53;

f. 51°24'01"N 4°01'43"E zwarte spitse ton met kegel Nr 57;

g. 51°24'31"N 4°01'44"E rode lichtboei Nr 46;

h. 51°23'06"N 4°02'07"E zwarte lichtboei Nr 57a;

i. 51°22'23"N 3°59'56"E zwarte lichtboei Nr 59;

j. 51°22'45"N 4°03'15"E rode lichtboei Nr 50;

k. 51°22'34"N 4°04'08"E rode lichtboei Nr 52.

2. Verlichting.

a. Ligging licht (Fl gn r en w): ca 51°23'.7N 4°01'.9E.

Het licht is thans zichtbaar: rood van 123° tot in 161°; wit door S tot in 250°; groen door W tot in 325°; wit tot in 349°; rood tot in 354°; overigens wit.

b. Ligging laag licht Groenendijk: ca 51°22'.4N 4°02'.5E.

Het licht is thans zichtbaar: rood van onder de wal (147°) tot in 162°; wit door S tot in 207° (nabij zwarte lichtboei Nr 57b); groen tot in 232° (nabij rode lichtboei Nr 50); wit tot in 273°; overigens ongewijzigd.

c. Ligging licht Baalhoek: ca 51°22'.2N 4°04'.7E.

De grens van de benedenwaartse rode sector is gewijzigd van 147° in 110°; overigens ongewijzigd.

(Zie Belg. kaart «Schelde» en Lichtenlijst 1956 - Nrs 209, 210, 216, 218a, 219, 222, 223, 223a en 224.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 23-3-60

191. Westhinder - Vlissingen route — Positie 51°22'00"N 3°13'00"E. Groenzwarte wrakparboei «Gorm» tijdelijk opgenomen.

5-47 — Westerschelde

waarin hun medewerking gevraagd wordt om hun opmerkingen over het nut en werking van het baken kenbaar te maken.

Zie Belg. kaart «Vlaamse Banken».

5-45 — Westerschelde Terneuzen — Oeverlicht

Sectorgrens verlegd

Positie: ca 51°20'.6N 3°49'.5E.

In het Oeverlicht van Terneuzen de grens tussen de groene en de oostelijke witte sector verleggen van 252° naar 249°.

Zie Belg. kaart «Schelde» en Lichtenlijst 1957 — Nr 180.

5-46 — Westerschelde Schaar van Valkenisse

Tonnen verlegd — Diepte

Verplaatsen naar:

a. 51°22'39"N 4°07'18"E RWHS bolton O.V.-S.v.V. met T;

b. 51°22'40"N 4°07'24"E rode stompe ton Nr 10;

c. 51°22'33"N 4°07'35"E rode stompe ton Nr 12 met cilinder.

De minste diepte, in dm bij gem. LLWS, bedraagt:

Middenvaarwaters 3;

Spitsetonskant 2;

Stompetonskant 3.

Zie Belg. kaart «Schelde».

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

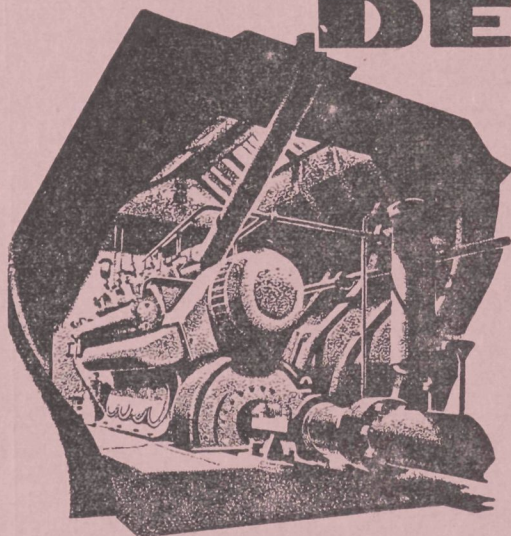
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE