

HET

VISSERIJBLAD

28e JAARGANG — Nr 14

VRIJDAG 8 APRIL 1960

PRIJS : 5 FRANK



Vanaf heden onze reportage :
« VISSERIJ IN HET HOGE NOORDEN »

Zie verder in dit nummer

VAKBLAD VOOR :

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

MAATSCHAPPIJ- BERICHTEN

SCHEEPSMETAALWERKEN
NAAMLOZE VENNOOTSCHAP
OOSTENDE

Handelsregister van Oostende
nr 14901

Algemene vergadering, op 16
april 1960, te 11 u, ten sociale zetel,
H. Baelskaai, Oostende.

Dagorde :

1. Verslag van beheerders en toezichters ;
2. Goedkeuring der balans en wijs- en verliesrekening ;
3. Otheffing der verantwoordelijkheid van beheerders en toezichters ;
4. Statutaire benoemingen. Neerlegging der titels, ten sociale zetel, ten minste vijf dagen vóór de vergadering.

De Beheerraad.
2218V

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.

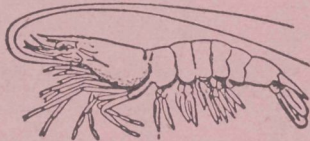
En 1500 stuks HARING-
FLESSEN 8/10 liter caps 83
mm. Koopje.

En 1.000 stuks HARINGFLES-
SEN 1 liter, caps 95 mm.
Koopje !

No 2213V bureau van dit blad.

TE KOOP

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



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.

★ IETS VOOR VISSERS : rub-
berboten voor maken van vellen
te verkrijgen bij MARKEY Al-
bert, tel. 197, LO.

2202V

ZOEK KLIENTEEL

Compagnie de pêche d'un
port d'Allemagne du Nord dis-
posant sur un grand choix,
cherche relations avec clien-
tèle française intéressée à la
pêche industrialisée.

2230V

★ Gevraagd : Goede meid, voor
Brussel center. Inslapen. Zondag
vrij. Hoog loon. Schrijven bureel
blad.

LEGERSTOCK

HAMRADIO

KAMMAKERSTRAAT 37
(bij Smedestraat)
BRUGGE

Dynamo's, dynamotoren, gel-
ijkstroommotoren, compres-
seurs, wissel- en gelijkstroom-
starters, tandwielpompen, on-
derdelen, echosounders,
scheepslampen, waterdichte
drukknopkoffers, spannings-
regelaars, scheepsbellen, go-
nioantennen, scheepsontvan-
gers. Ook nog veel radio- en
electriciteitsmateriaal.

AANDACHT !

Alleen open op zaterdag
van 9 tot 12 en van 14
tot 18 uur. Zondag van
9 tot 12 uur.

2211V

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

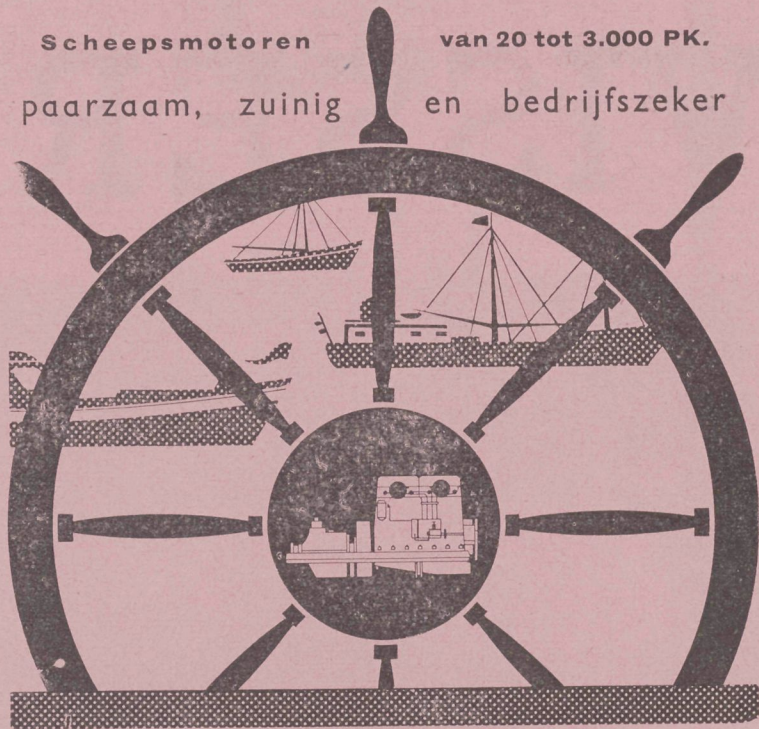
DIESEL



MERCEDES-BENZ

Scheepsmotoren van 20 tot 3.000 PK.

paarzaam, zuinig en bedrijfszeker



Rechtstreekse invoerders voor België — Agentschap in heel het land

MATINAUTO PVBA

1072, WAVERSE STEENWEG — BRUSSEL 16 — Tel. 35.20.20 (10 l.)
2217V

WAAROM ?

Ja, waarom veel geld betalen voor dure VLOTTERS ?

Koopt uw vlotters in plastic bij

“S.C.A.P., s.v.

H. BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

Praktisch onverslijtbaar

Grote drijfkracht

UITERST GOEDKOOP : 73,— F

En... ook hier telt de ristourne !

HOOGWATER OOSTENDE

7 do	1011	41	0411	12
	2236	41	1642	13
8 vrij	1105	43	0515	11
	2323	43	1738	10
9 za	1148	46	0602	8
			1818	8
10 zo	0000	46	0641	5
	1225	48	1854	6
11 ma	0032	48	0717	3
	1300	50	1928	4
12 di	0106	50	0754	2
	1334	51	2006	3

Het

VISSERIJBLAD

REDACTIE EN BEHEER : Vervaal, Druk-Gegeester
St Jorisstraat 18, Oostende Simonne BOLLINNE
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87. 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

vis visserij vispropaganda

We kunnen moeilijk beweren dat de officiële belangstelling voor de visserij niet toeneemt. Het ministerie van Landbouw volgt met steeds stijgende aandacht en belangstelling de evolutie van onze visserij. Nadat prinses Marie-Christine onlangs een treiler te water liet, mogen we binnen afzienbare tijd het bezoek van prinses Paola verwachten om de volgende gelijkaardige plechtigheid bij te wonen. Op de zeevaartconferentie te Genève worden onze belangen daadwerkelijk verdedigd door ambtenaren die van het bedrijf heel wat meer kennen dan de loutere theorie. Inmiddels geniet de werking van de rederscentrale een onverhoopte steun bij de bevoegde departementen en leverde ook de commissie voor toegepast wetenschappelijk onderzoek nuttig werk.

Het laatste verheugend feit dat we konden noteren, was de inrichting der «VEERTIENDAAGSE VAN DE VIS VAN DE BELGISCHE KUST» op initiatief van «Westtoerisme», maadag laatsleden te Brussel geopend. Bij de opening hiervan waren, zoals U verder in ons blad verneemt, niet minder dan twee ministers, een gouverneur en tal van parlementairen tegenwoordig.

Op zichzelf is dit een bemoedigend feit, zowel voor de handelaars als voor de reders, vissers en industrielen. Want rechtzinnig moeten we bekennen dat een degelijke propaganda in ons land dient gevoerd wil men de afzet onze visserij-produkten op eigen bodem verhogen. En die verhoging is een dringende noodzaak, want het eerder karig verbruik blijft beschamend laag.

Over het eventuele succes van deze veertiendaagse zullen we niet vooruitlopen en kunnen we thans alleen, van harte, wensen dat de bijval aanmoedigend weze, zo naar het aantal der belangstellenden als naar de oprechtheid der belangstelling zelf. Maar bij deze gelegenheid zouden wij graag een wens uiten die ons reeds lang op het hart ligt : DAT DE VISPROPAGANDA NIET BIJ ENKELE, LOFWAARDIGE, DOCH ALLEENSTAANDE EN VER VAN ELKAAR VERWIJDERDE POGINGEN BLIJFT. Want dergelijke pogingen kennen al te dikwijls een te snel voorbijgaand succes. In alle publicitaire pogingen van grote firma's zien we dat de gevoerde reklame nooit stopt, doch dat de verbruiker steeds elke dag de grote merken weer voor ogen krijgt. Deze werkwijze heeft tot gevolg dat de verbruiker tenslotte bepaalde merken vraagt zonder er verder bij te denken, dat de naam zodanig in zijn hoofd verankerd zit dat het méér wordt dan een merk : sommige merken zijn vergroeid tot courante woorden in onze woordenschat, vooral dan wat keuken en huishouden betreft.

Tot een dergelijk resultaat zouden we moeten kunnen opklimmen in de vispropaganda en bepaalde slogans waarin het woord «VIS» regelmatig weerkeert dusdanig dikwijls voor ogen van de huisvrouw moeten brengen dat het een geleidelijke obsessie wordt en het verbruik van vis tenslotte even normaal geacht als dit van vlees, brood, boter, suiker en andere produkten. Bij de vispropaganda zijn trouwens nationaal-ekonomische en sociale belangen betrokken.

Laat ons even de cijfers onderlijnen die minister Baron de Vleeschauwer tijdens zijn rede kon aanhalen : Het visserijbedrijf vertegenwoordigt een kapitaal van minstens 3,5 miljard, waarbij 22.000

arbeiders betrokken zijn, vierhonderd veertig schepen een bedrijvigheid kunnen ontwikkelen. Deze schepen alleen reeds veretegenwoordigen een investering van negenhonderdvijftig miljoen frank en 9 miljoen aan vistuig. En dit alles moet in stand worden gehouden met de ongeveer 9 kilogram vis die elke Belg zich tot nogtoe verwaardigd in de loop van een VOL JAAR te verbruiken !

Een andere direkte konklusie is deze : elke visser (er zijn er ongeveer tweeduizend) verschaft aan elf andere personen werk, niet medegerekend de handelaars en transporteurs !

THEORETISCH EEN BELANGRIJK BEDRIJF, maar praktisch vechten onze reders en vissers sinds jaren met moeilijkheden die hen boven het hoofd groeien en wij hier tot vervelens toe hebben herhaald. Het bedrijf zou, in normale omstandigheden nog voor aanzienlijke uitbreidingen vatbaar zijn, maar... wanneer het eigen verbruik zo laag blijft en de uitvoer, ingevolge de Euromarkt-overeenkomsten en de sterke organisaties in het buitenland, steeds even moeilijk blijven, dan zal deze uitbreiding wel nog lange jaren alleen maar een droom blijven.

Wij willen hier evenwel niet alleen klagen en kniezen : we achten het heel wat belangrijker praktische voorstellen te doen en we vragen ons af of het niet aangewezen ware om met de nationale biaden een overeenkomst te treffen bijv. éénmaal in de week een slogan (dezelfde) in alle bladen te doen verschijnen. Anderzijds zijn er niet zo enorm veel vishandels dat onmogelijk zou zijn deze gedurende enkele weken of maanden elke week een opvallende aanplakbrief te bezorgen, kort maar goed opgevat, doch met de verplichting deze uit te hangen. Dit zouden ze trouwens heel graag doen, vermits het in hun belang ware. Verder zouden wij voorstellen om — met de medewerking der bevoegde departementen — in de huishoudscholen speciale aandacht op de visbereidning te vestigen, zodat onze toekomstige huisvrouwen deze bereidingen even vlot en natuurlijk zouden toepassen als het klaarmaken van andere spijzen.

Het seizoen staat voor de deur... zou het werkelijk heel moeilijk zijn om in de restaurants die gekend zijn om hun goede visbereidingen de aandacht der toeristen hierop te vestigen en hen een brochure te laten aanbieden waaruit ze leren dat ze ook thuis verse vis smakelijk kunnen klaarmaken en nuttigen ?

De vispropaganda biedt enorm veel mogelijkheden, maar de resultaten die bereikt kunnen worden lonen werkelijk de moeite. De mensen die trouwens de VEERTIENDAAGSE TE BRUSSEL hebben ingericht verdienen een zeer ruime en actieve steun van allen die bij het bedrijf enig belang hebben, maar ook van allen die om sociale of ekonomische overwegingen nog iets willen doen om de visserij voor het langzaam doodbloeden te behoeden en de geleidelijke kentering die er de laatste maanden blijkt te zijn, willen aktiveren. Hopelijk blijft de hele zorg niet steeds op de schouders van enkelingen rusten maar komt er ruimere en betere samenwerking. Anderzijds mag het niet dat de krachten verdeeld worden.

«Westtoerisme» heeft ditmaal goed werk geleverd. Maar er is ook een propagandavereniging voor vis. Die «oude matante» bestaat sedert meer dan 30 jaar, beschikt over ondervinding maar weinig geld ! (500 duizend frank). Wat kan men daarmee aanvangen ?

Krachtinspanningen van gemeenten, een Westtoerisme, enz., dienen gebundeld onder één en dezelfde leiding. Nu zijn het ambtenaren die elk wat van hun vrije tijd nemen om te helpen organiseren. Maar dat is onvoldoende en daaruit spruit een wanordelijke organisatie voort. Het ministerie van Landbouw doet veel propaganda voor de landbouwprodukten. Waarom zou zij ook de vispropaganda niet organiseren ?

Een paar miljoen frank per jaar zouden toelaten veel, zeer veel te doen.

Visserij in het Hoge Noorden

Onze medewerker Dick Schaap heeft onlangs een bezoek gebracht aan het visserijbedrijf in Noorwegen. Hij bezocht zowel Zuid-Noorwegen, waar de winterharingvisserij zich afspeelt, als de Lofoten, waar in het voorjaar het grootste kabeljauwseizoen ter wereld kan worden gadegeslagen. Voor ons blad schreef hij artikelen met inrukkende van het Noorse visserijbedrijf.

Een bedrijf, dat voor de bewoners van Noorwegen 3.200 km lange en grillig gevormde met fjorden doorsneden kust nog altijd van overwegend belang is, hoewel het aantal vissers ook in Noorwegen is teruggegaan - van 85.000 in 1948 tot 62.000 in 1959.

Een bedrijf dat evenals het Nederlandse en Belgische visserijbedrijf op een knooppunt van wegen staat: voortgaan op de oude voet, de visserij dicht onder de wal, of overstappen op het moderne bedrijf met grote trawlers en fabrieksschepen.

Behalve over de bedrijvigheid van de vissers op zee, vertelt hij ook het een en ander over het leven van de Noorse vissers en de steden, waarin zij wonen.

Stavanger, maart. — Een vuilgrijze mist ontrok de massieve bergen, die anders een prachtig decor vormen voor de moderne havenplaats aan de ingang van de Boknasund en de Lysfjord, geheel aan het gezicht.

Witte houten vissersvaartuigen lagen stil voor de kade. En uit de hoge schoorstenen van de vismeefabrieken kwamen geen stoomwolken, die op een koortsachtige activiteit in deze fabrieken zouden kunnen wijzen.

«Begrijp je nu wat ik bedoelde, toen ik zei, dat het beslist niet alles goud is wat er blinkt in de Noorse visserij, zei Per Oglund, de visserij-expert van Stavangers toonaangevende avondblad «Natuurlijk, wij Noren kunnen met recht trots zijn op de soliede coöperatieve organisaties, die de vissers voor de uitoefening van hun bedrijf hebben geschapen. Maar alles staat of valt ten slotte met de opbrengst, met hetgeen de zee wil geven. En daaraan mankeert al een paar jaar heel wat».

Het was beslist geen opwekkend verhaal, dat Per Oglund vertelde. En de man, die een bloeiend en levendig haringvisserijbedrijf wilde zien in Zuid-Noorwegen kwam bedrogen uit. Per Oglund sprak zelfs van een catastrofe. «De haring heeft opnieuw de Noorse kust gemeden».

Normaal levert de haringvisserij vlak onder de wal meer dan 8 miljoen hectoliter haring op. Dit seizoen slechts 2,8 miljoen hectoliter en in 1959 niet veel meer.

De haring kwam dit jaar te laat en de verlenging van het seizoen door de regering heeft niet veel geholpen, want de haring verdween precies op tijd.

De vissers hebben grote zorgen. Zij hebben schulden moeten maken voor de uitrusting van hun vaartuigen, nadat ze vorig jaar geen cent winst hadden kunnen boeken. Dit jaar zijn zij gaan vissen in de hoop, dat 1960 goed zou maken wat 1959 had nagelaten. Niets van dit alles. Nog minder haring



Zo was de haringvisserij... vroeger. Dit jaar meed de haring de Noorse Fjorden Alesund en Stavanger, hetgeen voor heel wat vissers bittere armoede betekent.

dan vorig jaar werd er binnengebracht...

REGERING HELPT

Per Oglund had juist die morgen een gesprek gehad met de Noorse minister voor visserij Nils Lyse. En deze bewindsman had hem verzekerd, dat de regering de haringvissers (ongeveer 22.000) niet in de steek zou laten. Vorig jaar heeft men de vissers van het Zuiden in de gelegenheid gesteld om hun kost te verdienen met de aanleg van wegen. Dit jaar hoopt men hiertoe niet te hoeven overgaan. Men wil de vissers zoveel mogelijk bij hun «stiel» laten, omdat het weghalen van de vissers uit de visserij tot ontvolking van de visserij vloot leidt.

«Het Noorse visserijbedrijf kampt met een groot probleem. Men wil dat hier nog niet graag erkennen. Het is een zeer oud bedrijf, dat van oudsher op de seizoenen is ingesteld. Als de haring bij de fjorden komt, onderbreekt de boer zijn arbeid op het land en stapt met zijn zoons in een houten boot

om de buit binnen te halen. Zo is het met de jacht op de kabeljauw bij de Lofoten eigenlijk precies hetzelfde.

De Noor, uitgezonderd dan de vissers, die bij Groenland met grote schepen de visserij uitoefenen vist dicht bij huis. Hij blijft vasthouden aan de seizoenen. Maar vlak voor zijn deur vissen Nederlandse, Duitse, Engelse, Poolse, Franse en ook grote vloten Russische trawlers het hele jaar door op alle mogelijke vissoorten.

Moeten wij nu blijven vasthouden aan de seizoensvisserij met de kans, dat een mislukte seizoen een catastrofe langs de kust veroorzaakt? Of moeten wij ook mee gaan doen aan de trawlervisserij? Is het eigenlijk niet vreemd, dat wij al die anderen maar rustig voor onze deur rijkdom uit zee laten halen en er zelf niet aan meedoen?

Per Oglund vertelt hoe hij laatst in Stavanger een vergadering van vissers heeft bijgewoond, waarop dit probleem werd besproken. «Ik ben overtuigd, dat het voor de tweede keer mislukken van 't winterharingseizoen de ontwikkeling

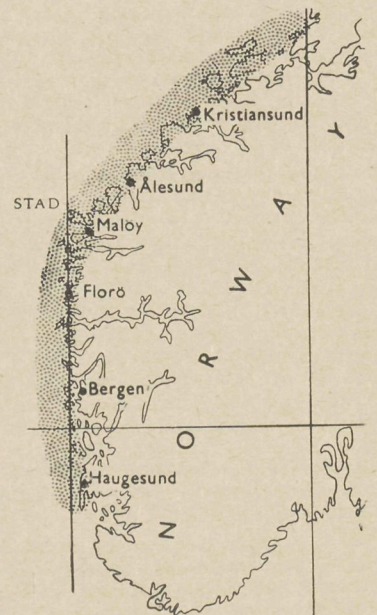
van 't Noorse visserijbedrijf in de door mij geschetste richting aanmerkelijk zal versnellen. Waar het ons aan schort is het ontbreken van de geschikte schepen. De houten kotters zijn te klein voor de Noordvisserij en onze Groenlandschepen zijn er weer te groot voor. We moeten snelle, handige, moderne trawlers hebben. Dan zullen we erin slagen om de economische basis van ons visserijbedrijf weer te verstevigen».



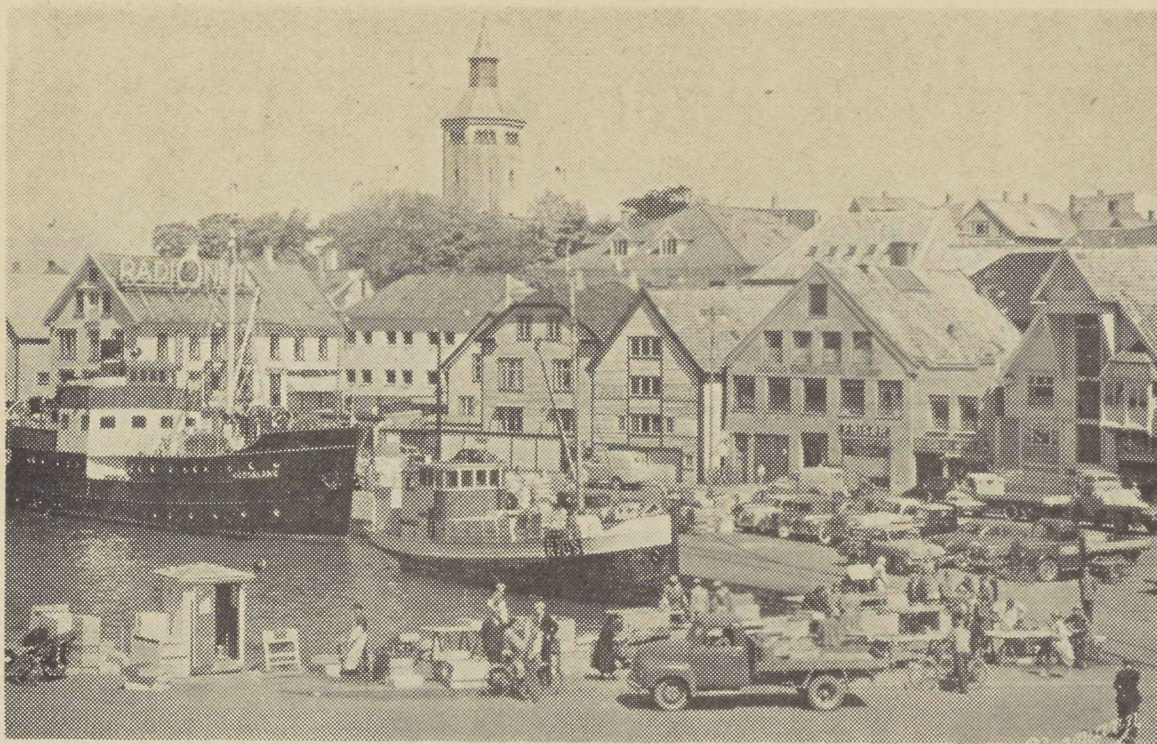
Per Oglund heeft wel een zeer somber beeld geschetst van de Noorse visserij in het jaar 1960. Toch doet dit weinig af van het feit dat het Noorse visserijbedrijf in zijn soort wel het boeiendste bedrijf ter wereld is. Het is rijk aan evenementen, waarbij twee zeer grote. De jacht op de winterharing bij de fjorden in Zuid-Noorwegen en de grote kabeljauwslag boven de poolcirkel in het planktonrijke water van de Westfjord bij de Lofoten. Meer dan 50.000 vissers en 8.000 schepen zijn bij deze evenementen betrokken.

De jacht op de winterharing, een zeer vetrijke haring, die in zijn soort afwijkt van de gewone Noordzeeharing, biedt elk jaar opnieuw van begin januari tot half maart een boeiend schouwspel. De haringvissers komen uit vrijwel alle plaatsen en gehuchten langs de kust van Noorwegen naar het gebied tussen Haugesund en Bergen. Vol spanning wachten zij op het sein, dat de haring uit het noorden in grote scholen de fjorden is genaderd.

Vroeger was het de vuurtorenwachter van het eiland Sviney, 12 mijl ten noorden van de stad, die met de waarneming van de enorme haringscholen was belast. Hij had daarvoor speciale methoden, waarbij vooral het gedrag van de vogels, die in grote zwermen de haringscholen vergezellen, van belang was. De vuurtorenwachter gaf het sein dat de haring gekomen was. En op dit moment liepen de duizenden grote en kleine kotters en open sloepen de talrijke haventjes van Zuid-Noorwegen uit.



Voor dit gedeelte van de kust speelt de haringvisserij zich af van begin januari tot half maart.



De haven van Stavanger met zijn echt « intiem » Noors karakter. Op de kleine vismarkt waarrond zich typisch houten pakhuizen bevinden kan men zich levende kabeljauw kopen.

« O.G. SARS » HELPT

Tegenwoordig spelen wetenschap en techniek een grote rol bij de verkenning van de haringscholen. Het Noorse onderzoekingsvaartuig «O.G. Sars» werkt in de haringtijd nauw samen met de duizende vissers. Het schip kiest begin januari ligplaats even boven stad en de fijn afgestelde echoloden aan boord van dit vaartuig veraden de komst van de haring. Ook de kotters zelf zijn met moderne visopsporingsapparaten uitgerust.

De jacht op de winterharing is een visserij, die de Belgische vissers niet kennen. Hij wordt uitgevoerd met groepen van vaartuigen. Een kotter of een drifter, die als de leider van de groep optreedt en een drie- tot viertal open sloepen, waarmee ringnetten in een cirkel worden uitgevaren en steeds nauwer te zamen worden getrokken, zodat de haring tenslotte in een kleine ring is gedreven en niet meer kan ontsnappen.

Met behulp van een enorm schepnet wordt de haring aan boord van de kotter of drifter gehaald. Als de visserij goed is, heeft men de haring letterlijk voor het opscheppen. Vangsten met een waarde van 500.000 frank op één dag zijn dan geen zeldzaamheid. Het is een bijzonder hard bedrijf. Het speelt zich af in het slechtste jaargetijde aan de Noorse kust. Zwarte stormen bedreigen de vissers, die met tien man in een open sloep op de zee heen en weer worden gesmeten. Deze open sloepen kunnen zich niet ver op zee wagen. Daar wordt het werk gedaan door de zeer zeewaardige kotters.

De winterharingvisserij heeft veel welvaart langs de kust van Noorwegen gebracht, dank zij de uitstekende wijze, waarop de vissers zich hebben georganiseerd. Zij hebben coöperaties voor de aankoop van boten en netten en zij kunnen van de Staat op gemakkelijke voorwaarden geld lenen voor hun investeringen. Zij heb-

ben eigen verkooporganisaties en zijn aan het begin van het seizoen reeds verzekerd van een vaste prijs voor de haring. Vooral dit laatste heeft veel onzekerheden uit hun bestaan weggenomen. Bovendien is meer dan de helft van de grote vismeelfabrieken in handen van de vissers zelf.

De helft van de hoeveelheid voor verwerking tot olie en meel in aanmerking komende haring gaat naar de eigen fabrieken van de vissers.

De vissers hebben geen vast salaris op de schepen, maar een percentage van de vangst. De opbrengst van de vangst wordt volgens vaste regels verdeeld tussen de bij de vangst betrokken schepen. De helpers (nettenboten met tien man aan boord, die worden geroepen, zodra de kotters de haringscholen hebben gelokaliseerd) krijgen, wanneer zij alleen zijn 8 percent van de opbrengst, met twee boten ieder zeven percent en met drie boten ieder zes percent.

Daarnaast bestaan er nog aparte waarderingen voor speciaal werk, dat door de helpers wordt verricht. De capaciteiten van de industrie, die tijdens het seizoen vanzelfsprekend op volle toeren draait, is zeer groot. De moderne vismeelfabrieken, die eigendom zijn van de coöperatieve organisatie van de vissers, hebben per fabriek een capaciteit van 160.000 kilo haring per etmaal...

◆◆◆

Stavanger, maart. - Het na de oorlog in een Rotterdamse tempo weer opgebouwde Stavanger hoeft gelukkig niet uitsluitend van de visserij te leven. Het zou er anders na de mislukte haringvisserij slecht hebben uitgezien voor de bevolking. Stavanger is het centrum van handel en nijverheid van het naar Noorse begrippen vruchtbare Rogaland. Bovendien kan Stavanger, dat thans een prachtig centrum rijk is, bogen op een druk

ëxporteerd, is een export van 30- tot 35.000, ton viskonserven ter waarde van 100 tot 145 miljoen kronen per jaar toch zeker niet te vermaden. En de Noren doen alles om deze export aanzienlijk op te voeren. Daarvoor is echter één meer konstante aanvoer van haring en andere vissoorten noodzakelijk.

De perschef van Bjelland, Frederik Knudsen, een gemoedelijke Noor, die weet hoe hij zijn produkt moet verkopen, heeft mij een van de fabrieken in Stavanger laten zien. Bjelland beheerst thans zestien van deze fabrieken en heeft 2.500 werknemers, hoofdzakelijk vrouwen in dienst. De fabriek in Stavanger was oud, maar de inrichting zou menige vrome wens van een konservefabriek in België of Nederland kunnen vervullen.

Vrijwel alles gaat machinaal, van het roken van de machinaal gefileerde haring tot aan het conserveren. Voor alle afdelingen is de lopende band ingevoerd. Er hoeft niet heen en weer geopen te worden met kisten en blikken. Alles gaat met de lopende band van afdeling naar afdeling. Er heerst een voorbeeldige rust in deze fabrieken, die een hoge produktie haien dank zij de vergaande mechanisering.

Het inpakken van de haring in de blikjes gaat niet machinaal. Dat lukt niet, zegt Frederik Knudsen. Met sommige kleine vissoorten gaat het wel. Maar elke haring moet nu eenmaal worden gecontroleerd, voordat hij in een blikje wordt gestopt.

Alle cliché's uit deze reportage werden ons bereidwillig afgestaan door het foto-archief van de « Haagse Courant ».



Het onderzoekingschip « O.G. SARS » keert terug van een speurtocht.

REGELING VAN HET ZEEVAARTONDERWIJS

Wet tot wijziging van de wet van 11 juli 1957 tot regeling van het zeevaartonderwijs.

Het Staatsblad van 31 maart 1960 maakt een wet bekend, de wet van 11 juli 1957 inzake het zeevaartonderwijs wijzigend.

Artikel 1. De bepalingen van artikel 2, eerste, tweede en derde lid, van artikel 3, tweede lid, van de artikelen 6, 7 en 8, van artikel 9, eerste, tweede, vierde, vijfde zesde en zevende lid, van artikel 10, § 11, tweede lid, en § 2, van artikel 24, §§ 2 en 3, van de artikelen 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 41, 42, 43, 44, 45 en 47 van de wet van 29 mei 1959 tot wijziging van de wetgeving betreffende het bewaarschoolonderwijs het lager, middelbaar, normaal-, technisch en kunstonderwijs zijn van toepassing op het zeevaartonderwijs.

Voor de toepassing van deze wet moeten de termen «technisch onderwijs», «Minister van Openbaar Onderwijs» en «Ministerie van Openbaar Onderwijs» echter worden verstaan als onderscheidelijk betrekking te hebben op het zeevaartonderwijs de «Minister van

Verkeerswezen» en het «Ministerie van Verkeerswezen».

Art. 2. De inrichtingen of afdelingen van inrichtingen voor zeevaartonderwijs zullen, na een jaar werking, in de toelagerekening kunnen opgenomen worden op advies van de inspectiediensten.

Art. 3. Jaarlijks worden forfaitaire werkingstoelagen verleend om de kosten te dekken, die verbonden zijn aan de werking van de inrichting zoals verwarming, verlichting, drijfkracht, water- en gasvoorziening, bevoorrading, grondstoffen, bureaustkosten, prijsuitdeling, huur, vernieuwing, onderhoud en schoonmaken van lokalen, van meubilair, van materieel, van gereedschap, van bibliotheek en van laboratoria, vervoer en verzekering der leerlingen, schoolreizen.

Het bedrag van de toelage, verleend per regelmatige leerling, wordt door de Koning vastgesteld. Het gaat van 3.250 tot 4.250 F voor het onderwijs met volledig leerplan en mag voor het onderwijs met beperkt leerplan niet hoger zijn dan 900 F. Het bedrag van deze toelagen, dat overeenstemt met het indexcijfer der kleinhandelsprijzen

108,34, wordt volgens schommelingen van dit indexcijfer verhoogd of verminderd, onder de voorwaarden bepaald bij koninklijk besluit.

Art. 4. Artikel 35, vierde lid, 2e, van de wet van 11 juli 1957 tot regeling van het zeevaartonderwijs, wordt door de volgende bepaling vervangen :

«2e Advies uit te brengen over de ontwerpen van bijzondere besluiten ter uitvoering van artikel 11, derde lid, en in de gevallen die de Koning bepaalt.»

Art. 5. Het eerste artikel, tweede, derde en vierde lid, de artikelen 18, 24 tot 34, 38, 39 en 42, tweede lid, van de wet van 1 juli 1957 tot regeling van het zeevaartonderwijs worden opgeheven.

Art. 6. De Koning kan de van kracht zijnde wetsbepalingen betreffende het zeevaartonderwijs coördineren met de uitdrukkelijke of impliciete wijzigingen welke deze bepalingen hebben ondergaan of

zullen ondergaan op het tijdstip van de coördinatie.

Daartoe kan hij :

1. De volgorde en de nummering der titels, hoofdstukken, afdelingen en artikelen van de te coördineren wetten wijzigen en ze volgens andere indelingen hergroeperen ;

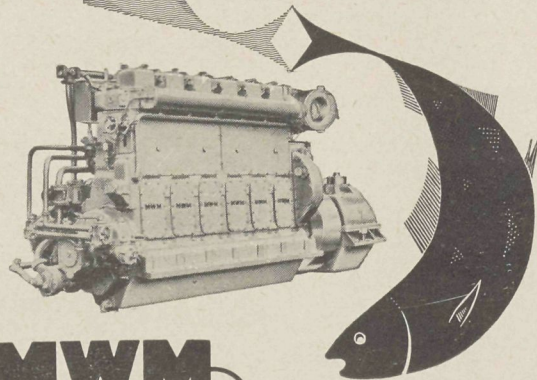
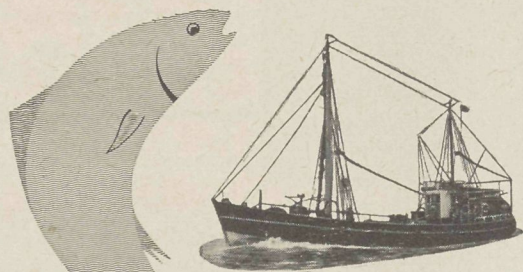
2. De verwijzingen die voorkomen in de te coördineren wetten wijzigen, ten einde ze met de nieuwe nummering in overeenstemming te brengen ;

3. Zonder afbreuk te doen aan de beginselen van de te coördineren bepalingen en met inachtneming van de impliciete wijzigingen die zij mochten hebben ondergaan, de redactie ervan wijzigen om onderlinge overeenstemming en eenvormigheid van terminologie te bereiken.

De coördinatie zal als opschrift dragen :

«Wet op het zeevaartonderwijs, gecoördineerd op...»

Art. 7. Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 september 1958, met uitzondering van de in het eerste artikel vermelde artikelen 40 en 47, die op 1 september 1959 in werking treden



MWM
DIESEL

Scheepsdieselmotoren en hulpgroepen
VAN 3 TOT 2.000 PK

N. V. ANC. ETABL. F. A. SANSSENS - DIESEL MOTOR IMPORT C^o

28, Kasteellaan, Gent - Telef. 251730/256881 - Telegr. : Benzdiesel 2232V

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

BRAND AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIG

De Z.454 van schipper mede-eigenaar Maurice Van Torre, was uit Zeebrugge vertrokken naar de Noordhinder om aldaar de visvangst te beoefenen. Toen zij op de visserijgrond aangekomen waren, en 's nachts het vaartuig voor de koralag stelde de matroos van wacht vast dat er brand uitgebroken was in de machinekamer. Terstond blaaste hij alarm en riep de overige bemanningsleden die in het logiesleepen wakker om de brand te bestrijden. Met behulp van de blusapparaten werd de brand bestreden, terwijl eveneens de lenspomp in werking werd gesteld. Na enkele uren blussen kon men gelukkig de brand overmeesteren zonder dat er S.O.S. seinen dienden uitgezonden te worden. Daar de motor nog werkte besloot men onmiddellijk de terugreis aan te vatten. — Z.

VLIEGTUIGMOTOR OPGEVIST

Het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.732 «O.L. Vrouw van Vlaanderen», van reder R. Vercouter, dat onder bevel van schipper K. Christiaens viste in de omgeving van Falls, is dinsdag in de thuishaven toegekomen met aan boord een reuze vliegtuigmotor, voorz. en van zijn drie chroeven, met een totaal gewicht van ruim 1.000 kg. De onfortuinlijke vangst, die in de netten vast sloeg, veroorzaakte heel wat schade aan de korreboe. Zich steunend op de aanwijzingen die op de motor nog te lezen zijn, is men van oordeel dat het een vliegtuigmotor betreft van het type Stuka, tijdens de laatste wereldoorlog veel in gebruik. Het aan wal brengen van de motor, wat niet zonder moeite ging, werd gagedeslagen door heel wat kijklustigen, die gissingen opperden omtrent deze Stuka. — N.

Vergadering van de Propaganda Kommissie van vis te Oostende

Maandag vergaderde deze kommissie onder voorzitterschap van dhr Devos om de werking voor het jaar 1960 te bespreken, alsook de inkomsten en uitgaven van deze kommissie met de beperkte middelen waarover deze kommissie beschikt.

Deze kommissie beschikt over ongeveer 550 duizend frank, waarvan 350 duizend frank als staats-toelage en twee toelagen van 50 duizend frank van de staat.

Deze inkomsten kunnen moeilijk een grootscheepse propaganda toelaten als men ziet dat er een lesgeefster in visbereidingen er dient op na gehouden te worden en om deze demonstraties te houden er reeds 80 duizend visleveringen nodig zijn.

Daarbij komen kookboekjes, plakbrieven enz... zonder te spre-

ken van de onkosten van beheer. Zolang hier geen grote financiële middelen voorhanden zijn en dat deze kommissie haar werking niet kan uitbreiden en reorganiseren, kan er van een grootscheepse propaganda geen sprake zijn.

Hier dient vooral onderlijnd dat het enig nuttig werk welke geleverd wordt, bestaat in de prijskamp in scholen voor de beste vis-schotel en het geven van kooklessen in scholen en gemeenschappen.

Moeste nvishandelaars hiervan willen gebruik maken om hier kliënteel te maken, ze zouden het kunnen.

Mevrouw De Rycke, inspektrice en haar knappe lesgeefster dienen geluk gewenst voor hun werking ten voordele van een groter visverbruik in ons land.

10 jaar geleden

UIT «HET VISSERIJBLAD» VAN 7 APRIL 1950
ONZE VISSERIJ EN BENELUX

Menen de invoerders dat zij geroepen zijn
om dit vraagstuk op te lossen ?

We vernemen dat vrijdag 11. te Oostende een vergadering plaats had van meerdere afgevaardigden van de vishandel, hoofdzakelijk invoerders van het binnenland en de kust, om de problemen te bespreken welke zich stellen in het vooruitzicht van Benelux.

Het blijkt dat een Belgische delegatie van visinvoerders eerlang naar Den Haag gaat om er de vertegenwoordigers van de Nederlandse Vakgroep Visgroothandel te ontmoeten.

Het voornaamste punt aan de dagorde was de «vestigingswet» zoals ze tegenwoordig in Holland bestaat.

De besprekingen bleven echter niet bij dit punt, daar het alras bleek, dat de geheel kwestie een veel groter omvang heeft.

De vestigingwet is maar één zijde van de zaak, al is ze van belang.

Er is echter aan de basis van het produktie-apparaat en het samenvoegen van de twee vloten die in beide landen reeds overproduktie kennen. Dit stelt problemen die niet gemakkelijk op te lossen zijn.

Wij zullen ook niet kunnen aannemen dat onze vis op eigen markt verdrongen wordt ten bate van deze van onze Noorderburen.

Hetzelfde zal gelden voor onze rokerijen en visconserverfabrieken.

We hebben al te vaak ondervonden dat de Hollanders hier met tamelijk veel vrijheid hun handel kunnen drijven, maar er geen de minste reciprociteit bestaat voor onze produkten, althans wat vis betreft.

Er kan geen sprake zijn dat onze visserij en vishandel, evenmin als onze landbouw, zouden het slachtoffer worden van een mooie gedachte maar die geen rekening zou houden met de werkelijkheid.

Anderzijds menen wij dat de problemen van de visserij en vishandel in verband met Benelux niet door verschillende takken en elk afzonderlijk kunnen behandeld worden, doch dat al de belangen zo nauw verbonden zijn, dat ze samen moeten ingestudeerd worden.

En in dit opzicht komt de belangrijkste rol zeker toe aan de produktie, die de basis is van het ganse visserijbedrijf.

Het ware best dat men het in sommige kringen van invoerders niet vergete, daar het in deze aangelegenheid zoals in andere, niet de ingevoerde vis is die de hoofdrol te vervullen heeft.

In dit opzicht zal de produktie een waakzaam oog hoeven te behouden, want eens en voor altijd moeten de invoerders begrijpen, dat zij niet meer zullen doen wat er reeds te lang geduld werd.

Wij zullen eerlang op dit gewichtig probleem terug komen, daar het onze bedoeling is, de verdedigingen der belangen onzer eigen visserij op te nemen tot het uiterste.

RAMARK LANGS DE NEDERLANDSE EN BELGISCHE GRENS

Het zopas in gebruik gestelde RAMARK-baken op de vuurtoren van Westkapelle (Walcheren) draagt de goedkeuring weg van vrij wel alle gezagvoerders en radar-navigators. Het enige bezwaar is het optreden van de wel zeer storende en praktisch niet weg te werken «interference» op afstanden variërend van 2 tot 7 «Normel» mijl. Om hieraan te ontsnappen zal het bij vele apparaten nodig blijken de «rainswitch» op te zetten, waarbij echter ook de peiling verdwijnt. Zeer bevredigende resultaten werden bekomen op de kleinere Decca toestellen : zuivere peilingslijn en weinig storing. Het is onmogelijk algemene richtlijnen te geven : elk fabrikaat heeft zijn eigen, soms zeer uiteenlopende, reactie. Het zal daarom wel enig eksperimenteren kosten voor men de voordeligste instelling gevonden heeft.

Voor hen die met dit experiment — want dit is het nog — nog niet mochten kennis maken een enkel woordje uitleg.

Op een periode van 3 minuten wordt gedurende 1 minuut uitgezonden op de 3 cm band. Het resultaat is een meestal onregelmatig gebroken, tamelijk grove, lichtende streep van het centrum tot de rand van het scherm in de richting van Westkapelle. Na enige oefening is een vrij nauwkeurige peiling (op ongeveer 1° na) te verkrijgen en dit op een afstand van 25 of meer mijlen. Nu heeft men aan één zo'n peiling niet veel, maar het ligt in de bedoeling met de tijd meerdere bakens op te richten. Vuurschepen en loodsboten, plaatsen waar de scheepvaart zich concentreert, zouden als eersten hiermede moeten uitgerust worden.

Alle gezagvoerders krijgen van de zeeloods een vragenlijst ter invulling aangeboden en op hun welwillende medewerking wordt door het «Nederlands Radar Proefstation» gerekend.

Indien de proef ten volle mocht slagen, zouden we dan niet een stapje verder kunnen gaan en ons zo'n verkleind toestel wensen aan boord van alle met radar uitgeruste schepen waarbij een periodieke uitzending zou dienen als mistsignaal. Een der grote moeilijkheden bij mistvaren is immers toch dat men niet weet of «die andere» ook een (werkende) radar heeft en onze bewegingen volgt. Eenmaal deze moeilijkheid overwonnen zal het ook mogelijk blijken aanvullende reglementen in overweging te nemen i.v.m. het uitwijken in mist voor twee met radar uitgeruste schepen.

Wat de beveiling van mensenlevens op zee betreft, zou dit een mooie stap vooruit betekenen !

J. Cornelissen
Zeeloods

WIE VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
OP DE HOOGTE
WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD

IN HET ZEEMANS- TEHUIS « PASTER PYPE »

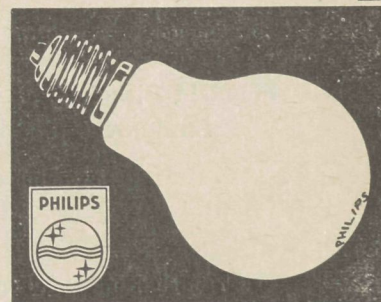
Zoals op onze laatste filmavond werd aangekondigd, hebben we een buiten reeks avond, waarop U eveneens allen vriendelijk wordt uitgenodigd. De avond wordt U aangeboden door de petroleum firma Total Belgique, en dit op dinsdag 12 april om 20 uur, in de zaal van het Zeemanstehuis «Paster Pype», St Petrus en Paulusplein 6.

We krijgen een prachtige kleurenfilm over de 32e breedtegraad in de Sahara, waar de petroleumvelden van de toekomst worden gevonden. Er wordt eveneens een korte, maar interessante inleiding gegeven door een ingenieur van de firma, dhr Van Langenhoven.

Wie technische raadgevingen of andere uitleg wenst zal dit kunnen. Dhr ingenieur zal bereid zijn na de vertoning alle mogelijke vragen te beantwoorden.

Het zal vast en zeker, zoals telkens, een leerrijke avond worden. Allen hartelijk welkom!

Zo aangenaam !



Vraag niet zo maar een lamp... Vraag een Super Lucia - haar licht is zo aangenaam en zo zacht voor uw ogen

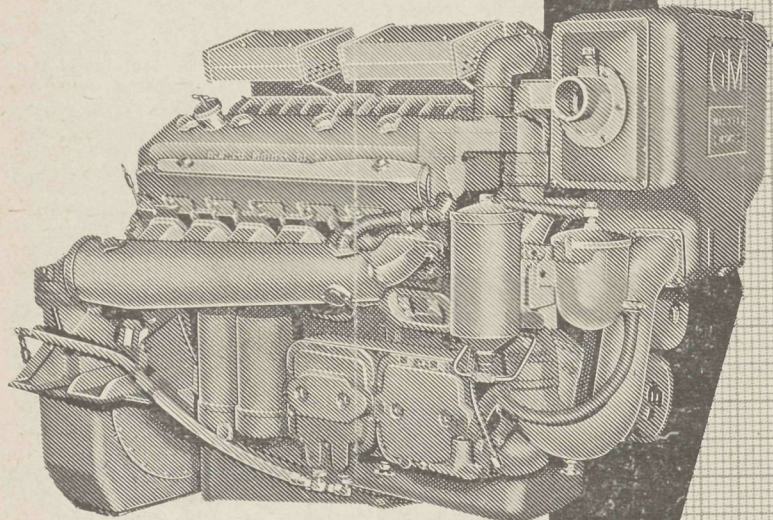
Super Lucia
PHILIPS
steeds betrouwbaar !

VANPEDE-TECHNIQUE

2112V

De **GM** Diesel

produktie gaat de hoogte in!



*De tweetakt
GM Diesel motor
hoort overal
thuis*

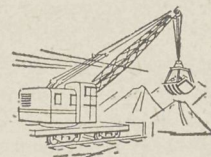
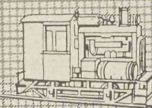
- Motoren voor de industrie
- Motoren voor de scheepvaart
- Dynamo-aggregaten
- Motoren voor automobielen

Met GM Diesel krijgt U het hoogste rendement in elke toepassing.

- Gering gewicht per PK.
- Zuinig
- Draairichting naar rechts of links, naar keuze
- Zelfde basiselementen voor alle modellen
- Vermogen : van 20 tot 2.800 PK.

... en volgende voordelen :

- Volledige voorraad wisselstukken
- Service en revisie ter plaatse of in de werkplaats door geschoolde verdelers.



**De GM Diesel
is de Diesel
die U nodig hebt !**

De GM Diesel Dealers verstrekken graag alle gewenste inlichtingen.

GENERAL MOTORS CONTINENTAL N.V. - ANTWERPEN



over "OOSTENDE-RADIO,"

DE TOESTAND VAN DE JONGE VISSER IN DE HUIDIGE VISSERSVLOOT

MAATREGELEN GEWENST

Van dag tot dag wordt het tekort aan personeel in de vissersvloot groter en groter, dit is gedeeltelijk te wijten aan zekere wan toestanden waaronder wij het volgende willen aanstippen :

1. de brutale overschakeling van de schooljongen die nog nooit gevaren heeft tot het ruwe vissersleven, zonder geleidelijke aanpassing tot het zeeleven en... de zeeziekte ;

2. het midden waarin de scheepsjongen terecht komt is hem totaal vreemd en onverschillig, zo niet vijandig. Dit is een gevolg van de industrialisatie van de visserij : de bemanningen zijn veel talrijker en aan elkaar onbekend. Eertijds werd de jongen ingescheept met vader of broer of oom en dikwijls om te beginnen op een kustvissersvaartuig.

3. het totaal gemis aan maatschappelijke zin bij veel schippers. Zelfs de beste onder hen schijnen niet verantwoordelijk te zijn voor het zedelijk welzijn van de bemanning ; als er maar tucht is aan boord en werklust, het overige gaat hen niet aan. De oorzaak hiervan ligt in het totaal gemis aan opleiding en cultuur bij de schipper. Deze vaart zoals zijn mannen sedert zijn veertien jaar ; alleen zijn ondervinding, zijn technische kennis van de visserij, officieel erkend door enkele diploma's hebben hem tot schipper gemaakt ;

4. de geleidelijke verjonging van de bemanningen is ook niet van aard om deze toestand te verbeteren ;

5. de volledige afzondering van de bemanningen aan boord in volle zee maakt de wettelijke voorschriften ter bescherming van de scheepsjongens ondoeltreffend en nutteloos. De schipper is nog werkelijk alleenheerser aan boord.

6. de kostelijke uitrusting van de jongen en het schaars loon dat hij trekt, zijn in zulke verkeerde verhouding dat hij dikwijls een financiële last is voor zijn ouders in plaats van ze te kunnen helpen.

HOE HIERAAN VERHOLPEN ?

1. De overgang verzachten van school naar visser door een geleidelijke aanpassing aan het vissersleven. Moest de jongen zijn eerste zeetochten maken te midden een bemanning die hem genegen is en hem opleidt, hij zou gans anders aan boord komen van een visserschip waar hij nu reeds een handje zou kunnen toesteken en bestand zijn tegen zeeziekte. Dan zal hij ook meer gewaardeerd worden door de bemanning.

2. Een school stichten voor toekomstige kapiteins ter visserij die niet alleen de nodige technische vaardigheid zouden bezitten, maar ook, dank zij een meer uitgebreide algemene cultuur, zin zouden hebben voor hun verantwoordelijkheid en hun taak als leiders met meer fierheid zouden aanpakken. Dit zou de prestige van hun ambt merkbaar verhogen, en dan zouden de kapiteins er fier op gaan dat hun zonen, hun vaders voetstappen zouden volgen, wat nu juist omgekeerd is.

3. Die school zou moeten op een schip ingericht worden dat de gewone visgronden zou bevaren ten einde een contact en een zeer discreet toezicht uit te oefenen op onze vissers op zee. Maak er nu a.u.b. geen politie-boot van, maar een hulpschip voor de visserij met techniekers, geneesheer en aalmoezenier aan boord, waar onze vissers gaarne op beroep zouden doen, waar door geregelde bezoeken aan boord van de vissersvaartuigen werkelijk hulp geboden wordt aan onze vissers.

PRAKTISCHE TOEPASSING

1. Een schip is er nodig en niet een verlenging van de schooltijd aan de wal. Het is immers bewezen dat, zo de jongens niet beginnen varen als ze veertien - vijftien jaar zijn, zij het weldra opgeven. Immers, men leert niet zeeman worden aan de wal, evenmin als men er leert zwemmen.

2. Er zou een selectie moeten gedaan worden onder de leerlingen van het laatste jaar in de verschillende scholen, en slechts die elementen uitkiezen die stof bieden tot leiderschap. Zich niet uitsluitend tevreden stellen met louter intellectuele criteria ; ook rekening houden met de morele waarden van de kandidaten. Niets belet dan ook de andere jongens uit het laatste jaar der visserij scholen zouden opgenomen worden voor een louter aanpassingsproces aan het zeeleven.

Deze selectie zal ongetwijfeld vermoedelijk worden daar de kandidaten uit verschillende scholen komen, en iedere school zal wensen zoveel mogelijk toekomstige kapiteins aan te bieden. Wie zal er instaan voor die selectie ?

3. Dezelfde bemerking geldt voor het officierenkorps van dat opleidingschip. We behoeven daar zekerlijk echte en goede zeemannen, en meteen ook jeugdleiders, men-

sen die de jeugd verstaan en ervan houden en die weten hoe de jongens aangepakt en gevormd. Alles zal afhangen van een goede keus : geen « schoolmeesters » maar ook geen « misanthopische zeebonken ». Men hoede zich vooral voor administratieve regels waar slechts graad en ancienniteit in aanmerking komen.

4. Door een lichte wijziging in de programmas van het derde jaar in de visserij scholen ware het mogelijk de eindexamens voor de louter theoretische vakken wat te vervroegen, de praktische proeven overlatende voor de vaartperiode. Deze zou derhalve kunnen beginnen in de eerste dagen van juni voor een duur van vier maanden, wat zou toelaten misschien daartoe het opleidingschip van de Zeevaartschool van Oostende te gebruiken (dit om besparingsredenen).

De Heer Vandemoortel bevordeerd

Het Staatsblad van 29 maart heeft de benoeming bekend gemaakt van de heer Vandemoortel L.M., rijkslandbouwkundig ingenieur tot hoofdingenieur directeur in het departement van landbouw.

De heer Vandemoortel is op het huidig ogenblik kabinetssecretaris van de heer baron de Vleeshouwer, minister van landbouw en visserij en bracht onlangs nog een bezoek aan onze vissershaven.



Zijn belangstelling als attaché van de minister, gaat steeds meer en meer naar de moeilijke vraagstukken van ons bedrijf.

De heer Vandemoortel is geboren te Wolverthem op 15-9-1922. Hij is de zoon van een grote landbouwersfamilie, deed zijn middelbare studies aan St Louis te Brussel en behaalde in 1946 zijn diploma van landbouwkundig ingenieur aan de landbouwhogeschool van Gent. Hij trad in dienst van het ministerie

WELK SCHIP DAARTOE AANGEWEND ?

Het groot bezwaar tegen dit ontwerp is : « Dat kost te duur ». Veelvuldig zijn nochtans de mogelijkheden :

1. het beste ware die opleiding te laten gebeuren aan boord van een hulphospitaal-kerkschip zoals de Nederlanders en de Duitsers er bezitten.

2. Zoals hoger vermeld, daartoe het opleidingschip van de Zeevaartschool van Oostende gebruiken, binst vier maanden.

3. Een meteorologisch schip daartoe gebruiken. (Men spreekt van de « IJzer » staatscargos Oostende-Dover daartoe te gebruiken).

4. Een vaartuig van de Zeemacht waar de jongens terzelfder tijd een brevet van reserve-officier, onder-officier zouden bekomen voor in geval van mobilisatie.

5. Het vaartuig van de Zeevissersrijdienst (Hinders) daartoe aanwenden.

6. Zoals in Holland, een nationale oproep om een nieuw schip in de vaart te brengen.

7. Een overeenkomst sluiten met een eigenaar van een groot pleziervaartuig dat modern is ingericht (instrumenten)

8. Een vissersvaartuig aankopen en laten uitbaten om kosten te verminderen.

SCHADEGEVALLEN OPSLEPING

De O.10 van Salliau Robert moest de O.84 van Salliau Ed. met motordefect naar de haven van Oostende opslepen.

AAN DE KETTING GELEGD

De O.254 van reder John Lauweins werd bij het binnenvaren van Milfordhaven door een Engelse firma aan de ketting gelegd omdat naar het schijnt de O.254 in januari jl. schade zou berokkend hebben aan een te Milford vertoovend Engels vaartuig. Te Oostende was men in maritieme middens hiervan niet op de hoogte en ook de reder beweert nooit schade berokkend te hebben.

MOTORSCHADE

De Z.452 van reder Th. Degroote moest de visserij stopzetten en naar Newlyn varen daar de knal temper gebarsten was.

Zeelieden als oorlogsslachtoffers

OPROEP TOT DE OPENBARE DIENSTEN

Bij verscheidene gelegenheden hebben wij hier de heldendaden en opofferingen van de Belgische zeelui, uit de laatste oorlog, in herinnering gebracht.

Hun moed en uithoudingsvermogen hebben wij hierbij in een klaar daglicht gesteld. Het hoog aantal slachtoffers van torpedo-aanslagen en mijnontploffingen hebben wij meer dan eens vermeld en meteen hebben wij gewezen op het enorm aantal matrozen en officieren die in de golven zijn verdwenen of in reddingbootjes en op vlotten een hope-loze en nutteloze strijd leverden tegen de dood.

Onze erkentelijkheid en bewondering tegenover deze oorlogsslachtoffers, zullen wij nooit voldoende kunnen uitdrukken. Wij buigen nederig en eerbiedig het hoofd voor hen die in bevolen dienst zijn gestorven. Hun ouders, weduwen en wezen verdienen ons rechtzinnig medegevoel.

WOORDEN VOLSTAAN HIER EVENWEL NIET

Mooie redevoeringen hebben wij tijdens het verloop der gebeurtenissen al voldoende te horen gekregen vanuit Londen. Ze waren hartversterkend, vol lofbetuigingen en dankbaarheid tegenover onze zeelui.

Met ontroering en trots hebben we toen geluisterd. De bewoordingen waren zo mooi gekozen, dat we er, zeer naïef, geloof hebben aangehecht en het alles zeer ernstig opnamen. Overtuigd van de grote verdiensten onzer zeelui, bleven we vol vertrouwen wachten op de maatregelen die, na de oorlog, in hun voordeel zouden getroffen worden.

WAS HET IJDELE HOOP ?

Vraagt U zich af wat we daarbij hebben gehoopt ?

Een bijzonder statuut, waarbij de nationale dankbaarheid tegenover deze zeelui tot uitdrukking zou gekomen zijn, met een militair pensioen aan de invaliden, alsook aan de weduwen en wezen der gevallen, leek ook stellig gewettigd. Wij hoopten voor hen een volledig militair statuut.

IS HET WAARLIJK TE VEEL GEVRAAGD ?

Hun heldendaden hebben wij hier tot in den treure toe herhaald, maar ook de onschatbare diensten die zij de geallieerden, in de strijd tegen de gemeenschappelijke vijand, hebben bewezen. In geen enkel andere legereenheid heeft de medewerking aan de oorlog evenveel offe- fers gevegd, of even zware verliezen veroorzaakt, als bij onze koop- handelsvloot.

Na dit alles mogen wij zelfs niet verwonderd zijn te horen beweren dat onze zeelui geen militairen waren, dat zij enkel hun beroep hebben uitgeoefend en dat diensvolgens de schadevergoedingen slechts volgens het burgerlijk statuut kunnen geregeld worden !

Dit is werkelijk een sterk staaltje wanbegrip !

De gewapende weerstanders waren niet zo min gemobiliseerd. Toch heeft men voor hen méér begrip oetoonend. Hier volstond de wil.

Tegenover de gewettigde en bescheiden eisen van onze zeelui, blijkt men evenwel doof.

Het is trouwens helemaal niet moeilijk om te beweren : « In de wetgeving betreffende de militairen werd het geval dezer zeelui niet voorzien ». Wij antwoorden : « Wanneer de wet slecht, onrechtvaardig of onvolledig is, moet ze veranderd worden. Zo de wetgever iets wil bereiken, kan hij dit ook ».

Inmiddels vertiepen 15 jaar en staan we nog steeds op het dode punt.

Mogelijks is de wetgever dusdanig in beslag genomen door de problemen die oprijzen bij zijn pogingen om het lot der slechte Belgen te verzachten, dat er geen tijd meer blijft om het lot der goede Belgen en moedige zeelui te behartigen.

Misschien zijn er ook niet voldoende verkiezingsbelangen mede gemoeid om het probleem met de nodige ernst op te vatten ?

Onze indruk bij dit alles is, dat men de zeelui maar liefst zou vergeeten.

Zij die geleden hebben en nog lijden, vergeten evenwel niet zo snel en met hen ook niet de Belgen die het hart op de rechte plaats dragen. **WIJ DOEN HIERBIJ EEN DRINGENDE OPROEP TOT ONZE MACHTHEBBERS EN TOT DE PUBLIEKE OPINIE** — en dit in naam van onze zeelui en hun families — opdat de stem der rechtvaardigen gehoord zou worden en recht zou geschieden.

Uit « Nautilus »

EN DE VISSERS ?

NOTA DER RED.

Wij kunnen deze gedachten slechts beamen. Het is de eerste maal niet dat we moeten schrijven dat onze zeelieden en vissers in ons land als paria's behandeld worden. Meer dan 230 vissers verloren hun leven door oorlogsfeiten zonder te spreken van hen, die voor de rest van hun leven invalied zijn. Deze zeelieden en vissers zijn geen Belgen, al hebben ze veel meer voor het land gedaan, dan **ZOGEZEGDE** weerstanders voor wie het voor velen voldoende was op een lijst te staan, een bladje uit te delen enz, om thans als oorlogsheld bestempeld te worden, waar de werkelijke oorlogshelden op zee eens te meer vergeten werden.

Wij voegen daarom onze stem bij die van hen, die op zo'n onrechtvaardige wijze behandeld werden.

**PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !**

DE INVOER VAN VIS UIT DE E.E.G.-LANDEN GEREGELD

Het is elkeen bekend dat vorig jaar de invoer uit de E.E.G.-landen, zo ongeordend is geweest, dat het invoercontingent welke op 1.341 ton bepaald was, van niet minder dan 600 ton overschreden werd.

Voor 1960 zou dit contingent van 1.341 ton op 1.788 ton gebracht worden ingevolge de bestaande internationale akkoorden.

Door minister De Vleeshouwer werd, op voorstel van het comité voor invoer, voor het jaar 1960 dit contingent per kwartaal verdeeld en wel als volgt :

- 1e trimester 30 %
- 2e trimester 20 %
- 3e trimester 20 %
- 4e trimester 30 %

Wanneer in een bepaalde trimester het contingent zou uitgeput worden, dan zou 15 % voorbehouden aan de volgende trimester, er van afgenomen mogen worden.

Gedurende het eerste kwartaal van 1960, was het contingent van ongeveer 540 ton, na twee maanden reeds uitgeput, d't dank zij de ongeregelde en overtollige invoer van een paar Oostendse firma's, die er fier schijnen op te gaan de Belgische visserij schade te kunnen berokkenen en door deze onbezonnen en vaak nutteloze invoer soms op de markt zeer schadelijke prijsinzinkingen teweeg brachten.

In die omstandigheden drongen nieuwe maatregelen zich op in 't belang van de visserij en de vishandel zelf. Waar in de 2e trimester ongeveer 350 ton mag ingevoerd worden, waarvan praktisch reeds 50 ton vorige trimester werd ingevoerd, werd thans een maandelijks verdeling tot stand gebracht van 150 ton voor april, en 75 ton voor mei en juni. Daarenboven krijgen slechts een invoervergunning, zij die in 1959 invoerden.

Deze vergunningen worden zo verdeeld, dat zij d'e in 1959 meer dan 50 ton invoerden, invoervergunningen krijgen van 5 ton en zij die minder invoerden, krijgen invoervergunningen van 3 ton.

Men hoopt aldus de ondoordachte visinvoer te stuiten en meer stabiliteit in de markt te brengen.

We menen dat d't, welke opmerkingen en grieven door sommige belanghebbenden ook worden ingebracht, voorlopig het beste middel is om de visserij en vishandel niet te benadelen en we kunnen slechts deze maatregelen beamen.

De betrokken ambtenaars van het ministerie van Landbouw staan voor een delikate en ondankbare taak.

Het is aan de belanghebbende middens hen hierin te steunen, en

onmeedogend op te treden tegen hen welke menen voort te mogen knoeien, en grote schade te mogen berokkenen aan de grote aanvoer onzer visserij, en aan de regelmatige vishandel, die slechts invoert voor zover hun belangen het vereisen.

OOSTENDSE VISMIJNECHO'S

BETERE VANGSTEN VAN DE WITTE BANK

Slechts twee vangsten van de Witte Bank vandaag, maar dit waren er toch twee meer dan gisteren. Deze van de O.218 was wat tongen betreft zeer omvangrijk : 3000 kg zodat dit vaartuig ook een zeer mooie reis maakte en weer eens bewees tot de beste schepen van de vloot te behoren op de Witte Bank. Het is ook een van de enige schepen die deze visgrond trouw bleven en geen enkele reis naar het Kanaal hebben gedaan. De opbrengst vandaag 165.250 F is een mooie en verdiende beloning. De vangst van de Z.421 was veel kleiner maar toch ook beter dan deze verleden week aangevoerd. Voor platvis werd vandaag weer zeer veel geld betaald, deze vissoort blijft bepaald schaars. Er was trouwens ook maar één vangst van de Kreeftenput zodat er zeker zeer weinig platvis voorhanden was.

WESTVIS ZEER SCHAARS

In tegenstelling met maandag was er vandaag maar één vaartuig van de West aan de afslag. De vangst was dan ook niet bijster groot en bevatte vooral tongen. Roggen waren er dus weer weinig of niet te zien hetgeen de zeer hoge prijs in de hand werkte. Ook zeehonden, welke nog schaarser waren dan op de openingsmarkt, kregen weer zeer hoge prijzen. Tenslotte was het wel een knap reisje in de tijd dat het werd verwezenlijkt.

HOOGWATER

(Vervolgt)

13 wo	0143	52	0834	1
	1412	52	2046	3
14 do	0223	53	0916	1
	1452	52	2130	2
15 vrij	0308	53	0959	2
	1536	51	2213	5
16 za	0356	51	1042	3
	1623	50	2300	4
17 zo	0448	49	1132	5
	1716	47	2357	6
18 ma	0551	47	—	—
	1820	43	1229	8
19 di	0706	44	0107	7
	1941	41	1345	10
20 wo	0836	43	0232	8
	2108	41	1510	11
21 do	0957	44	0357	8
	2221	43	1629	10
22 vrij	1102	46	0510	6
	2315	45	1732	8
23 za	1150	47	0606	4
	2357	47	1820	6
24 zo	—	—	0650	3
	1231	48	1859	5

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

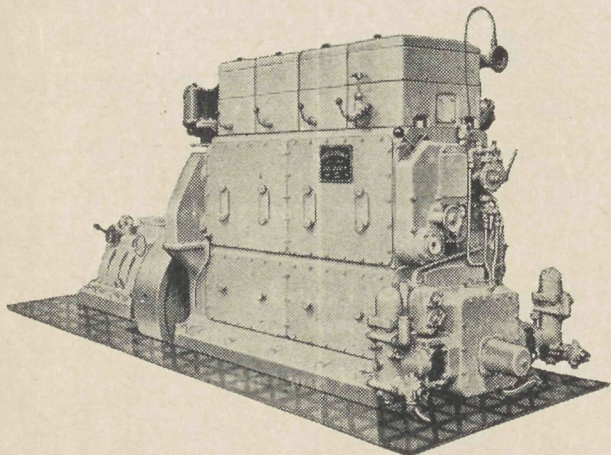
Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

h a n d
i n
h a n d

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

DIESEL MOTOREN A.B.C. VAN 4 TOT 750 PK



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.
Wiedauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)
AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56
P. De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66
2049V

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

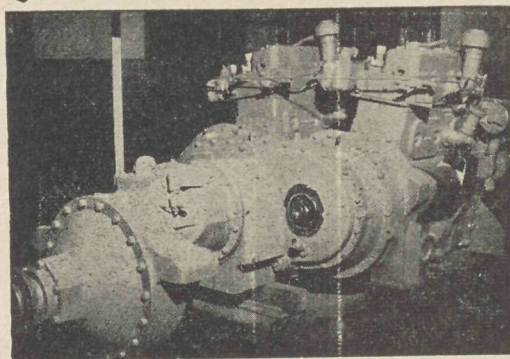
2129V

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.

BELIARD-CRUGHTON & C^o

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

Het meest opvallende feit van deze visweek is wel dit van de snel verminderende kanaalvangsten. Niet zozeer wat het aantal betreft dan wel wat de omvang aangaat. In plaats van drie- en vierhonderd bennen worden nog amper 200 en dikwijls amper 100 bennen meer binnengebracht. Daarbij komt dan nog dat de tongen aanvoer eveneens sterk verminderde. Dit belette nochtans niet dat de aanvoer van de ganse week deze van verleden week nog overtrof, dit vooral dank zij de grotere IJslandse aanvoer. Van die visgrond worden de laatste weken inderdaad omvangrijke vangsten binnengebracht die bovendien uit soorten bestaan die een grotere waarde hebben. De aanvoer van koolvis is sterk gedaald en deze van schelvis sterk gestegen. Dit had voor gevolg dat voor de eerste soort de prijs steeg en voor de andere soort veel minder werd be-

taald. Een andere visgrond van waar grotere vangsten worden binnengebracht is de Noordzee. Inderdaad na korte reizen kunnen omvangrijke vangsten geost worden. Deze zijn dan ook van eerste hoedanigheid en kregen deze week doorgaans bevredigende prijzen. Tenslotte heeft het er nog de schijn van dat de Witte Bank meer zal beginnen geven want de vangsten die dinsdag en woensdag werden binnengebracht bevatten inlink wat meer tong dan tot hertoe het geval was. Het zal dus wel weer zo zijn dat de kanaalvis zal verminderen en dat de tongen zullen toenemen. Niet dat er tot hertoe tongen te kort waren, integendeel, naar de prijzen te oordelen waren er weken dat er te veel waren. Wat er de laatste weken wel meer had mogen zijn, dat waren platvis en roggen. Beide soorten werden dan ook deze week weer erg duur verkocht. Voor de andere soorten werden prijzen betaald die vooral dinsdag en woensdag lager waren dan verleden week. Toch kreeg kabejauw nog een zeer behoorlijke prijs, wat niet altijd kan gezegd van schelvis, leng en wijting.

De prijzen vertoonden overigens weer een dalende lijn van maandag

naar woensdag, daling die sterkst uitgesproken was voor IJslandse ronde vissoorten. Wat er toekomende week zal gedaan worden als die IJslanders aan de afslag zullen komen die er normaal zouden moeten zijn, is iets dat er niet te best uitziet. De vraag naar v.s zal trouwens ook kleiner zijn, want scholen en pensionnaten zijn gesloten. Het is trouwens een feit dat elk jaar opnieuw terugkeert: de Goede Week is voor de visserij een van de slechtste weken van het jaar. Ook al kunnen we hopen dat zulks dit jaar niet eens het geval zal zijn, er bestaat toch weinig kans voor dat er zou verandering komen.

Wat de opbrengsten betreft, deze waren vooral maandag en dinsdag zeer goed voor de IJslanders en de Noordzeeschepen. Woensdag was dit niet meer het geval. Het is nu eenmaal zo dat we in ons land in de vastenperiode slechts twee verkoopdagen per week hebben. De woensdag is inderdaad al te laat voor de verkoop van de meeste ronde soorten die gebruikt worden om in filets getrokken te worden. Waar de meeste vis al de dinsdag en ten laatste de woensdag moet ter plaatse zijn om verkocht

te worden, is de woensdag al te laat om aan de afslag te zijn. In de zomerperiode zijn het de dinsdag en de woensdag en is de maandag te vroeg om te komen verkopen. Minder goede cijfers werden dit keer geboekt door de kanaalschepen. Toch konden de meeste van deze vaartuigen nog een bevredigende uitslag bereiken.

De totale aanvoer werd deze week door 55 vaartuigen binnengebracht. Ze betonden uit 13.790 bennen v.s en 37.000 kilo tongsortering.

Van IJsland kwam dit keer zes vaartuigen verkopen. De vangsten waren redelijk omvangrijk zodanig dat zelfs een van de grootste schepen van de vloot er in gelukte meer dan één miljoen te besommen. Het is het derde schip dat dit jaar de zeven cijfers te boven gaat. De vangsten werden ook na iets kortere reizen aangevoerd zodat de kwaliteit wel beter was dan gewoonlijk. De hoogste prijzen werden maandag betaald. In totaal 7.250 bennen vis.

Van de Noordzee verkochten vier schepen 1.450 bennen vis. Sterke prijsaaling op de woensdagmarkt. Alleen dank zij grotere vangsten konden renderende opbrengsten bereikt worden. In elk geval was de kwaliteit van deze vangsten uitstekend. De kanaalvarianten werden door 20 schepen aangevoerd. Er werden in totaal 3.820 bennen vis en 17.100 kilo tong geost, hetzij veel minder dan de voorgaande weken. De opbrengsten waren dan ook merkelijk lager alhoewel doorgaans nog wel bevredigend. Van de Witte Bank werden 220 bennen vis en 11.000 kilo tong aangevoerd. Verbetering van de vangsten, maar daling van de tongprijzen. De resultaten waren toch beter dan de voorgaande weken. Door vijf kreeftenputters werden 260 bennen vis en 3.600 kilo tong aangevoerd. Steeds weinig kreeftjes welke duur blijven. Platvis bekwam de ganse week goede prijzen, ook woensdag. Eerder weinig Westvarianten. Voor roggen worden dan steeds hoge prijzen betaald zodanig dat met middelmatige vangsten nog redelijke cijfers kunnen geboekt worden. In totaal dertien vangsten met 740 bennen vis en 4.000 kilo tong. Tenslotte nog een vangst van de Oost welke de markt voorzag van 50 bennen vis en zowat 1.200 kilo tong.

De kustvisserij kende een redelijke goede week vooral in die zin dat regelmatig kon worden uitgevaren. De garnaalvangsten blijven evenwel nogal klein terwijl de prijs goed blijft. Enkele schepen konden benevens hun garnaalvangst nog een mandje tongen vangen, hetgeen de opbrengst ietwat verbeterde.

Aanvoer Oostende per schip

Maandag 4 april

IJSLAND

O.331	16	850	—	398.987
O.250	19	750	—	324.760
O.294	22	2750	—	1.199.295

KANAAL

Tongen				
O.342	15	300	900	160.090

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	4-4-1960	5-4-1960	6-4-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	35,—45,80	37,—42,—	37,60-40,60
3/4 tongen — 3/4 sole	48,—53,—	41,20-49,20	43,40-46,60
Bloktongen — Sole moyenne	52,—58,80	44,40-54,80	44,—48,80
Voor-kleine — Toute petite	52,—59,20	48,—56,60	47,—51,—
Kleine — Petite	45,—53,—	40,—43,60	34,—39,—
Tarbot groot — Turbot, gros	47,50-54,—	42,50-54,40	47,—57,—
Middel — Moyenne	37,—40,—	32,—43,—	34,—48,—
Kleine — Petite	26,—32,50	28,—30,—	28,—29,—
Griet — Barbue			
Middel — Moyen			
Kleine — Petit			
Schol — Plie	8,20-12,—	12,—13,50	8,40-11,60
Grote iek — Grosse	14,50	15,40-17,—	11,—18,—
Kleine iek — Petite	16,—	17,80-20,—	16,40-19,50
Iek 3e slag — 3e sorte	15,60	18,—20,—	18,—19,90
Platjes — Toute petite	9,40	6,60-8,20	4,—6,40
Schelvis grote — Aiglefin, gros	17,—	13,—14,—	6,40-7,60
Middel — Moyen		5,50-9,80	5,—7,40
Kleine — Petit		5,—8,60	5,60
Heek, grote — Merlu, gros			
Middel — Moyen		10,50-16,—	
Kleine — Petit	6,20-7,20	7,—7,20	
Rog — Raie	7,60-17,—	8,—16,—	9,40-18,—
Rode poon — Perlon	6,40-6,60	10,—12,—	
Grauwe poon — Grondin	3,60-7,—	3,70-5,70	3,80-8,20
Kabeljauw — Cabillaud	13,80-20,—	11,40-21,60	7,60-15,40
Gullen — Petit cabillaud	4,60-16,—	5,80-15,60	4,20-9,20
Hozemondhamme — Baudroie	29,—33,80	19,—31,—	28,20-30,—
Wijting — Merlan	4,—9,—	4,—7,80	4,—7,80
Schar — Limande	4,20-5,—		4,—10,—
Steenschol — Sole limande	7,60-19,—	6,60-20,—	7,60-19,50
Zeehaai — Aiguillat	13,—		13,—
Hondshaai — Rousette	9,50-11,20	10,20-12,20	12,50-13,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	39,—		
Makreel — Maquereau			
Horsmakreel — Saurel			
Rode knorhaan	5,40-18,—	6,20-17,—	10,—17,—
Keilrog — Raie radiée	9,20-21,—	17,—19,20	19,—20,50
Zeekeeft — Langoustine			9,30-38,—
Schaat — Flotte		18,—	15,—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.			
Lom — Brosme			
Kongeraal — Congre	4,80-6,50	4,—5,50	
Leng — Lingue	9,—9,40	5,60-8,40	5,80-6,—
Schartong — Cardine	18,—	13,—24,—	
Volle haring — Hareng			
IJle haring — Hareng guai			
Haringshaai — Latour			
Steenholk — Tacaud	2,—2,20	2,—2,40	2,—
Heilbot — Flétan		53,20	39,—56,—
Koolvis — Colin		10,20-13,20	7,—
Steur — Esturgeon			
Zeewolf — Loup de Mer	12,50	15,—15,80	11,—
Pollak — Lieu jaune	10,80-14,40	6,80-13,80	6,60-9,20
Zonnevis — St Pierre	7,50-23,—	7,50-24,50	17,50
Koningsvis			
Hondstong — Plie cynoglosse			

O.135	13	160	700	141.540
O.119	14	250	400	160.330
O.235	16	430	1600	210.420
O.279	15	130	600	101.720
O.191	15	100	1600	139.844
OOST				
Z.554	14	50	1200	97.490
WEST				
N.715	8	100	—	41.880
O.184	7	60	—	41.250
O.185	8	90	100	73.810
O.77	6	60	—	36.430
N.762	8	80	700	85.440
O.532	4	35	100	23.190
O.225	8	90	200	61.710

Eerder geringe aanvoer vooral wat Kanaalsoorten betreft. Grotere vangsten van IJsland. Gunstiger prijzen voor de meeste vissoorten, vooral ronde vis en tongen. De rest blijft op het hoge peil van verleden week. Bevredigende opbrengsten.

Dinsdag 5 april

IJSLAND

O.92	16	1300	—	529.379
------	----	------	---	---------

KANAAL

O.457	16	230	300	113.615
O.289	12	170	800	93.280
O.109	15	180	800	128.180
Z.543	13	200	500	124.590
Z.562	16	100	2000	143.380
Z.222	17	150	1700	157.530
O.165	15	150	600	58.770
O.247	12	200	300	114.600
O.345	12	140	400	94.084
O.300	10	100	—	52.720
Z.537	14	100	700	100.220
O.256	16	150	1100	126.140

WITTE BANK

O.218	15	50	3000	165.250
Z.421	12	70	1500	103.750

NOORDZEE

O.335	11	550	—	362.420
Z.425	10	350	—	206.370

KREEFTENPUT

Z.583	11	50	700	71.810
-------	----	----	-----	--------

WEST

N.737	5	25	700	51.250
-------	---	----	-----	--------

Minder vis dan gisteren, vooral van IJsland. Toch dalende prijzen voor de meeste ronde vissoorten. Tongen zijn eveneens goedkoper. Voor roggen en platvis worden hoge prijzen betaald. Niet alle opbrengsten zijn renderend. Mooie vangsten en opbrengsten voor de Noordzeeschepen.

GENT

VAN 26 TOT 1 APRIL 1960 per kg.

Tongen, 3/4 in kg. 72-80 fr. en v/kleine 62-80 fr., kleine tongen, 60 fr.; Tarbot, midd. 80 fr.; Griet kleine 55 fr.; Grote iek 30-40 fr.; Iek derde slag 18-22 fr.; Schelvis, grote, 60 fr. en midd. 40-44 fr.; Rog 48-55 fr.; Kabeljauw 45-70 fr.; Gulden 20 fr.; Hozemondhamme 50-55 fr.; Wijting 12-18 fr.; Steenschol 50 fr.; Makreel 14-22 fr.; Rode knorhaan 2 Ofr.; Zeebaars, repen 36-50 fr.; Schartong 36-35 fr.; IJle haring 16-20 fr.; Haringshaai, gepeld, 38-50 fr.; Koolvis, 24-32 fr. en verse garnalen, 75-80 fr.

BRUSSEL

VAN 26 TOT 1 APRIL 1960 per kg.

Tongen 3/4 in kg., 85-90 fr. en v/grote 75 fr.; Tarbot, grote 110 fr., midd. 86 fr. en kleine 55 fr.; Griet, kleine 53 fr.; Grote iek 32-45 fr.; Platjes 20 fr.; Schelvis, midd. 65 fr.; Rog, vlerken 60-65 fr.; Kabeljauw 55-75 fr.; Gullen, repen 54-60 fr.; Hozemondhamme 60 fr.; Wijting 22-28 fr.; Arend (Pieterman) 45-60 fr.; Makreel 24-29 fr.; Rode Knorhaan 32 fr.; Zeebaars, repen 55-70 fr.; IJle haring 20-28 fr.; Koolvis 28-35 fr.

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
4-4	17	523.650	3.298.186			
5-4	19	228.850	2.797.338			
6-4	19	173.900	1.924.645			
Tot.	55	726.400	7.020.169			

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
30-3	14	611	32.773	47,—	58,—	53,31
31-3	34	1.424	56.221	36,—	47,—	39,48
Tot.	437	15.209	651.890	...	...	42,88
1-4	38	1.381	5.024	36,—	47,—	39,84
2-4	32	1.126	46.119	37,—	47,—	40,94
4-4	34	1.186	48.558	36,—	45,—	40,94
5-4	33	1.215	52.077	36,—	50,—	42,85

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
4-4	17	23.782	385.777			
6-4	13	25.130	443.211			

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
31-3	15	546	20.976	36,—	43,—	38,41
1-4	17	610	22.742	35,—	42,—	37,28
2-4	11	319	13.100	37,—	47,—	41,06
4-4	16	265	12.306	39,—	50,—	46,43
5-4	13	408	17.097	39,—	45,—	41,90
6-4	18	482	21.292	40,—	47,—	44,17

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
31-3	5	3.595	80.030			
2-4	6	6.500	105.050			
4-4	17	30.440	518.220			
5-4	14	30.050	499.250			
6-4	18	32.550	624.170			

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
1-4	11	884	96.857	44,—	60,—	...
31-3	24	1.840	42.038	44,—	58,—	...
2-4	27	1.736	88.737	45,—	56,—	...
4-4	22	1.216	55.488	41,—	51,—	...
5-4	24	1.886	65.935	29,—	57,—	...
6-4	23	1.922	58.467	34,—	48,—	...

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.			
Zaterdag 2 april									
Z.264	2	200	15	16.600	Z.523	10	400	40	30.790
Z.506	2	200	20	21.320	Z.524	2	300	20	20.030
Z.60	2	200	20	16.210	Z.785	4	500	35	34.090
Z.518	3	200	25	23.910	Z.530	8	600	40	45.740
Z.430	2	200	15	20.540	Z.466	2	200	12	19.690
Z.52	1	50	5	6.470	Z.504	10	600	40	55.860
Maandag 4 april									
Z.777	6	—	40	21.760	Z.501	5	350	20	23.940
Z.407	12	1300	60	75.810	Z.22	4	300	20	21.830
Z.520	3	150	15	12.290	Z.525	4	350	25	23.060
Z.438	2	200	15	14.440	Z.406	5	350	30	24.310
Z.817	3	200	15	16.910	Z.408	4	500	60	59.280
Z.47	4	300	25	21.600	Z.52	5	300	30	22.950
Z.53	3	200	15	15.380	Z.274	5	500	30	38.800
Z.400	10	200	80	64.170	Z.495	10	500	40	48.980
Z.63	3	200	15	14.760	Z.553	5	300	35	36.170
Z.764	4	350	30	31.670	Z.233	5	450	40	55.870
					Z.545	10	600	70	40.870

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT ZEEBRUGGE

	4-4	6-4	4-4	5-4	6-4
Grote tong — Grosse sole	39-42	36-38	33-37	36-37	36-40
Bloktong — Sole moyenne	43	42-38	39-43	39-43	36-42
Fruittong — Sole 3/4	46-51	50-53	44-52	46-50	42-47
Schone kleine tong — Petite sole	48-52	50-46	46-56	52-56	49-54
Kleine tong — Toute petite sole	41-43	40-36	44-56	51-56	48-52
Grote tarbot — Turbot gros	52	52	48-55	47-51	57-63
Middelm tarbot — Turbot moyen	45	45	40-46	42-47	47-54
Varia — Divers	35	35	28-32	27-33	28-34
Griet — Barbue	30	28	28-32	29-35	27-34
Pieterman — Grande vive	...	...	...	...	...
Grote pladijs — Grosse plie	10	9	7-9	7-10	7-10
Middelm. pladijs — Plie moyenne	15	13	10-13	12-16	14-16
Kleine pladijs — Petite plie	8-10	9-4	15-17	18-21	19-21
Deelvis — Portion	...	...	11-14	12-15	14-17
Kabeljauw — Cabillaud	...	...	17-21	18-22	19-21
Gul — Petit cabillaud	14-18	16-10	6-14	4-17	4-16
Keilrog — Raie radiée	20	19	18	...	...
Rog — Raie	15	15	13-14	15-16	16
Tilten	12-10	14	11-12	13-14	14
Scherpstaarten	11-10	10-9	10-12	14-15	13
Halve man	...	...	9-10	10-12	12
Grote wijting — Gros merlan	10-12	9-11	6-9	6-11	4-7
Kleine wijting — Petit merlan	5	4-5	...	...	...
Bet — Flet	2	2	2-3	2-5	2-3
Schar — Limande	12	12-4	7-10	9-11	6-9
Zeehaai — Aiguillat	...	...	8-9	...	...
Zeehond — Chien de mer	10-11	10	8-9	...	12
Robaard — Grondin rouge	20-16	20-16	18	...	...
Knorhaan — Grondin	8-9	6	...	...	...

Z.550	5	400	45	37.640
Z.517	5	400	30	39.610
Z.68	2	100	10	5.910
Woensdag 6 april				
Z.605	3	250	15	19.040
Z.449	5	400	25	37.680
Z.480	6	400	35	32.240
Z.437	10	600	50	52.560
Z.538	6	500	30	37.810
Z.508	6	500	30	42.800
Z.30	6	400	40	45.890
Z.474	5	350	20	39.210
Z.561	5	350	20	28.420
Z.409	6	350	20	31.770
Z.530	4	400	30	43.350
Z.454	4	200	20	23.530
Z.506	3	150	15	25.220
Z.515	4	250	25	31.890
Z.438	2	300	20	21.000
Z.240	10	600	50	52.480
Z.60	2	200	20	15.900
Z.251	5	250	15	37.370
Donderdag 7 april				
Z.467	5	350	30	28.860
Z.555	3	300	20	22.700
Z.557	6	550	30	20.320
Z.524	3	250	15	23.330
Z.63	3	300	20	23.330
Z.764	3	200	15	16.430
Z.512	5	450	30	37.860

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Maandag 4 april
Grote schelvis 7,60-18,20 ; midden schelvis 5,80-10 ; kleine schelvis 5-7 ; kabeljauw 12-16,40 ; gullen 10-12,20 ; wijting 5-9 ; schaat 8,50-14 ; zeebaars 9-13 ; leng 7,80-15,20 ; schartong 8,50-15 ; heilbot 21,50-41,40 ; koolvis 7-9,20 ; hondstong 7-16 ; zeewolf 9-10,50 ; platen 10,20-11,30 F.

Dinsdag 5 april
Grote schelvis 10-15,80 ; middelmatige schelvis 5,40-7,40 ; kleine schelvis 5-5,60 ; kabeljauw 10-14,20 ; gullen 9,20-10,80 ; wijting 5-6,60 ; schaat 11,80 ; zeebaars 7,60-9,20 ; leng 7,40-10,50 ; heilbot 50 ; koolvis 9,20-11,40 ; hondstong 6,80-16 F.

Woensdag 6 april
Grote schelvis 7,40-13,80 ; middelmatige schelvis 6,50-7 ; kleine schelvis 4-5 ; kabeljauw 5,80-8,20 ; gullen 4,40 ; wijting 4-6 ; schaat 10-11,60 ; zeebaars 6,50-10 ; leng 5,80-7 ; schartong 11,50 ; heilbot 19,50-53 ; koolvis 5,60-8,20 ; hondstong 4,50-13,40 ; zeewolf 4-8,80 ; platen 12-13,40 F.

lichten en dagmerken op treilers

Door R. DECLEER

(Vervolg van vorige week)

—lichten en dagmerken op treilers
(h) Indien een vaartuig, tijdens het vissen, met het vistuig vast-raakt achter een steen of ander beletsel, moet het overdag de onder (c), (d) of (e) voorgeschreven mand neerhalen en het sein, beschreven in artikel 11 onder (c) tonen. Des nachts moet het de in artikel 11 onder (a) of (b) beschreven licht of lichten voeren. Gedurende mist, nevelachtig weer, sneeuwval, zware regenbuien of elke andere toestand, welke op soortgelijke wijze de zichtbaarheid vermindert, moet het zowel overdag als de nachts het sein, voorgeschreven in artikel 15 onder (c) (v) geven welk sein ook bij goed zicht moet worden gebruikt, indien een ander vaartuig dicht nadert.

TOELICHTING

Een werktuiglijk voortbewogen, vissende treiler moet dus bij nacht voeren :

1. Een driekleurige lantaarn, het zogenaamde «karnavallicht», dat vooruit een wit onder een hoek van 45°, aan stuurboordzijde een groen licht onder een hoek van 90° en aan bakboordzijde een rood licht onder een hoek van 90°, doet schijnen.

2. Minstens 1,83 m (hoogstens 3,65 m) onder de driekleurige lantaarn een rondschilderend wit licht.

3. Een heklicht (zie artikel 10).

Deze lichten staan bekend als de «vislichten».

Alhoewel de officiële naam drie kleurige lantaarn is, wordt bij ons, en ook in Nederland, dit licht karnavallicht genoemd. Vermoedelijk omdat de veelkleurigheid doet denken aan de bonte karnavalstem-

Bij dag voeren :
ming.

1. Een mand, daar waar deze het best kan gezien worden (zie figuur 3).

Wanneer dergelijk vaartuig met het slepende net achter een beletsel vasthaakt, dan moeten :

— bij nacht : de driekleurige lantaarn, het rondschilderend witte licht en het heklicht gedoofd worden en het ankerlicht ontstoken (zie artikel 11) ;

— bij dag : de mand vervangen
Stakelichten zijn lichten waar- worden door de ankerbal.

Stakelichten zijn lichten waarmede de aandacht van naderende vaartuigen wordt getrokken, voornamelijk met betrekking tot het uitstaande vistuig. Een stakelicht kan rood omrand of rood zijn.

ARTIKEL 10

(a) Een vaartuig, dat varende is, moet op het achterschip een wit licht voeren, hetwelk zodanig is ingericht, dat het over een boog van de horizon van 12 kompasstreken (135°) ononderbroken schijnt en

zodanig geplaatst, dat het licht werpt van recht achteruit over 6 streken naar elke zijde van het vaartuig en van zodanige lichtsterkte, dat het op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is. Dit licht moet zoveel mogelijk op dezelfde hoogte als de borodlichten worden gevoerd.

TOELICHTING

Het heklicht hoeft niet noodzakelijk op de uiterste rand van het dek gevoerd te worden. De plaats «achterschip» laat verschillende mogelijkheden toe. Op vissersvaartuigen is dit licht gewoonlijk achter op de bovenbouw opgesteld.

ARTIKEL 11

(a) Een vaartuig met een lengte van minder dan 45,75 m (150 voet) moet, ten ankel liggende, op het voorschip daar waar dit het best gezien kan worden, een wit licht voeren in een lantaarn zodanig in-

gericht, dat zij een helder gelijkmatig en ononderbroken licht verspreidt, hetwelk over de gehele horizon op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar is.

(b) Een vaartuig met een lengte van 45,75 m of meer moet, ten anker liggende, op het voorschip op een hoogte van niet minder dan 6,190 m (20 voet) boven de romp, zulk een licht voeren en aan of bij het hek van het vaartuig op een hoogte van tenminste 4,57 m (15 voet) lager dan het voorste, een tweede dergelijk licht. Beide lichten moeten over de gehele horizon op een afstand van tenminste 2 zeemijlen zichtbaar zijn.

(c) Tussen zonsopkomst en zons- ondergang moet elk ten anker liggend vaartuig vooruit, daar waar zeze het best kan worden gezien, een zwarte bal met een middellijn van tenminste 0,61 m (2 voet) voeren.

WANNEER BETER WETENSCHAPPELIJKE VOORLICHTING

Vooruitzichten Engelse walvisserij opnieuw slecht

De Haagse Courant schrijft hieromtrent het volgende

Als de voortekenen niet bedriegen zal de Engelse walvisserij dit jaar minstens even slecht zijn als het vorige jaar. De maatjes-visserij zal waarschijnlijk behoorlijke resultaten geven. Dit zijn de indrukken, die de bioloog J. J. Zijlstra van de visserij laboratorium te IJmuiden zich heeft gevormd tijdens zijn reis met de «Willem Beukelsz». Dit onderzoeksvaartuig heeft samen met onderzoekingschepen uit Engeland, Schotland en Duitsland een speurtocht naar haring ondernomen.

Men heeft overal haring gevonden, maar daarbij heeft men kunnen konstateren, dat de nieuwe jaarklasse klein van stuk is en bestaat minder sterk dan die van vorig jaar, die op één na de sterkste of misschien wel de sterkste van na de oorlog is geweest. Ook de vangsten van de Denen en de Duitse Bocht wijzen die kant uit.

Daar men echter wel flinke aantallen vierdejaarsharingen van de sterke klasse van vorig jaar terug zal zien, is er een goede kans dat de maatjesvisserij niet slecht zal zijn. Men kan echter niet aannemen, dat die vierdejaarsharing de Engelse wal zal opzoeken. De enige mogelijkheid voor de Engelse walvisserij is dan ook, dat vorig jaar grote aantallen derdejaarsharingen nog niet hebben gepaaid, en nu als vierdejaars aan de Engelse wal zullen gaan paaien. Die kans kan vooral-

nog niet groot worden genoemd.

Het kleine formaat van de nieuwe jaarklasse wordt grotendeels veroorzaakt door de weer kleiner geworden groeisnelheid. Men houdt er echter rekening mede, dat de groeisnelheids-curve spoedig om zal buigen, omdat men na de piek van enkele jaren nu weer nagenoeg op het oude peil is. Dit houdt in, dat er in de toekomst nog veel van de haringvisserij kan worden verwacht.

De moeilijkheid bij de Engelse wal is, dat de opbouw van de haringstand er geheel anders is dan vroeger. Toen was de hoeveelheid vierjarigen het grootst, zodat men aan de hand van de driejarigen een voorspelling kon maken van de te verwachten vangsten. Nu hangt alles af van de driejarigen, waarvan men het aantal niet goed kan voorspellen.

Verleden jaar is ook de kleine haring voor het grootste deel naar het noorden getrokken, waardoor de Engelse walvisserij mislukte.

Het hoofddoel van de internationale onderzoekingsactie is nagaan hoe de trek van de haring in zijn werk gaat. Waarom gaat 'n bepaald deel naar het hoge noorden, een deel naar de midden-Noordzee en een deel naar Sandetti? Men wil gegevens over jonge haring verza-

melen om zo betere voorspellingen te kunnen doen. Pas over enkele jaren, als een goede basis is opgebouwd, kan men hier echter ten volle profiteren van trekken.

ENKELE BEMERKINGEN

Dat de Nederlandse, Engelse en Duitse biologen dergelijke nlichtingen kunnen geven aan hun landgenoten, is niet van belang ont- doot.

Het wordt voor onze visserij hoog tijd dat ook onze zvisseris meer praktisch en wetenschappelijk in- gericht worden.

Het werk door directeur-generaal Lievens in de commissie voor toe- gepast wetenschappelijk onderzoek begonnen, dient voort uitgereid.

We hopen dat er een dag zal komen dat dank zij zijn dynamis- me, hij ook de Belgische reders op visserijgebied zal weten te helpen.

Aan ons het woord, aan de kom- missie de daad het begonnen werk verder uit te stippen en te be- nutten.

Tijdschriften

Wandelaer et sur l'eau

Het nummer van april van dit maandtijdschrift is opnieuw ver- schenen en bevat niet alleen de gewone rubrieken en prachtige fo- to's van schepen; maar ook een uitgebreid artikel over het grootste Belgische schip «Esso Brussels», nieuws van de Kust, tonijnvisseris en yachting.

Het is te verkrijgen in «Noord- zee» boekhandel, Oostende. Prijs 20 F.

Nautilus

het maandschrift van het
Kon. Belg. Zeemanscollege
VOOR DE MAAND APRIL
IS VERSCHENEN

Het bevat een artikel over onze oorlogsmarine, over het vernieten van de koopvaardij door jonge zeeleden, een artikel over de «Andrea Doria» de Italiaanse pakboot, die van Genua varende naar New York, met de Zweedse pakboot «Stockholm» in aan- vaarting kwam.

Verder krijgen we erin te lezen «Hebben passagiersschepen nog een toekomst?» en een rechts- kundige studie van het Zeegebied. Dit zeer interessant tijdschrift is te verkrijgen voor 25 F in «Noordzee Boekhande», Oosten- de.

REDERS, LEEST
UW VAKBLAD !

Oostendse vismijnecho's

MINDER GARNAAL IN MAART 1960 DAN IN MAART 1959

Alhoewel dit niet zo zeer tot uiting komt als men de totale aanvoertijers vergelijkt, was er toch beduidend minder garnaal te vinden in de voorbije maand dan in dezelfde periode van 1959. Het aantal vangsten was immers bijna eenheden groter en toch bleef de aanvoer nog 31 kilo kleiner. In totaal werd dit jaar maart 15.209 kg garnaal aangevoerd tegenover 15.240 kg in maart 59. De prijs die bekomen werd was dit jaar flink wat hoger zodat uiteindelijk de opbrengsten nog niet zo veel lager uitvielen. De vangst per schip daalde van 43 naar 34 kg terwijl de gemiddelde prijs per kg steeg van 50,28 F naar 42,88 F. Het aantal vangsten vermeerderde van 348 naar 437.

Alhoewel de totale aanvoer dus wel kleiner was waren er toch meer schepen die uitvoeren. Men moet dan ook vooral de reden van deze lagere aanvoer zoeken in het feit dat er vele dagen werd uitgevaren bij ongunstig weer, waardoor de visserij sterk werd bemoeilijkt. Het is dan ook vooral na half maart dat er meerdere schepen opnieuw zijn begonnen uitvaren. Alles laat dat ook voorzien dat de garnalaanvoer tijdens de komende weken sterk zal toenemen, dit op voorwaarde natuurlijk dat de weersomstandigheden gunstig blijven.

De totale opbrengst van de aangevoerde garnaal beliep dit jaar 651.890 F, waar dit cijfer in 1959 : 598.863 F bedroeg.

LICHTE ACHTERUITGANG NA EERSTE DRIE MAANDEN

Ook hier valt dit niet zo bij het eerste zicht op. Wel was er minder garnaal maar de opbrengst er van was hoger dan in 1959. Wat echter vooral achteruitgang waren de vangsten en de opbrengsten per schip. Hierdoor waren de uiteindelijke resultaten dan ook veel minder goed dan in de eerste trimester van 1959. Zo werden er nu 570 uitvaarten geteld tegenover slechts 487 in 1959. De aanvoer van garnaal verminderde niettegenstaande dit toch nog van 20.671 kg naar 20.166 kg ging. Dank zij een hogere gemiddelde prijs werd toch een hogere totale opbrengst bereikt en wel een cijfer dat steeg tot 883.074 F tegenover 838.169 F in 1959. De gemiddelde prijs steeg van 40,54 F naar 43,79 F terwijl de vangst per schip daalde van 42 naar 45 kg. De opbrengsten tenslotte verminderden van 1721 naar 1549 F. Alles bijeen moet er dus na deze eerste periode niet veel geboft worden door onze kleine vissers, te meer dat ook de sprot veel vroeger weg bleef dan verleden jaar. In maart 1959 werd inderdaad nog 82.0802 kg sprot aangevoerd die weliswaar slechts 376.000 F opbrachten, wat echter toch nog altijd 376.000 F meer is dan dit jaar.

Het is dan ook te hopen en te wensen dat in de komende maanden

deze weliswaar niet zo grote achterstand volledig zal worden ingelopen. Zoals het echter thans gaat ziet het er niet naar uit dat dit zo rap zal gaan. De meeste van deze kleine schepen varen immers met verlies.

MILJOENENOPBRENGST VOOR DE O.294

Nadat reeds een paar maal door een vaartuig van de Pêcheries à vapeur de zeven cijfers werd bereikt, was het van de week de oeuert aan de O.294 van de NV Motorvisserij om deze prestatie te stellen. Het blijft immers nog altijd een prestatie, ook al zijn de schepen nog zo groot. De uitbreiding van de territoriale grenzen rond IJsland heeft immers veel van de visgronden doen wegvallen. Als er dus een vaartuig in gelukt nog ongeveer 2800 bennen vis op de markt te zetten dan is dit ongetwijfeld een prestatie. Ook de markt zelf heeft meegewerkt om de 1.199.295 F te doen bereiken. Er werd voor kabeljauw immers heel wat meer betaald dan enkele weken geleden terwijl ook de grote vangsten koolvis vervangen werden door een soort van grotere waarde : schelvis. Voor deze schelvis werd trouwens niet zoveel betaald als de voorgaande weken. Het is nu eenmaal zo dat de prijs voor deze soort bij een redelijke aanvoer nogal rap daalt. Ondertussen hebben onze IJslanders vandaag wel een goede dag gekend want ook de minder aangevoerde soorten als hondstong, zeebaars, koolvis en platen werden aan renderende prijzen verkocht. Zo was de laagste opbrengst vandaag nog : 324.760 F dit voor de O.2500.

VEEL MINDER KANAALVIS DAN VERLEDEN WEEK

Er waren vandaag slechts zes Kanaalschepen hetgeen nog niet de helft is van verleden week. Waar ook de vangsten nogal eens kleiner waren was de aanvoer ook merkkelijk kleiner. Alleen de O.235 loste nog een zeer omvangrijke vangst van meer dan 400 bennen. De meeste vangsten echter schommelden rond 200-250 bennen. Ook de tongenvangsten waren lang niet meer zo groot en geen enkele vangst bevatte 2000 kg tong. Een rechtstreeks gevolg van deze veel kleinere aanvoer was dat de prijzen voor alle soorten zonder uitzondering gingen stijgen. Meest van al steeg de prijs voor tongen en tarbot. Ook ronde vissoorten en roggen kenden een gunstiger markt. Het euvel van de kleinere vangsten werd dan ook volledig weggenomen want men noteerde vandaag dezelfde opbrengsten voor vangsten die 1000 kg tong minder bevatten dan verleden week. De hoogste besomming was vanzelfsprekend voor de O.235, dit schip overschreed zelfs nog de 200.000 F en besomde 210.420 F. De laagste opbrengst was dit keer voor de O.279 die er slechts in slaagde 101.720 F te besommen. Naar het schijnt zullen ook de vangsten van de volgende weken nog kleiner

worden want er heerst nogal slecht weer in het Kanaal waardoor het vissen zeer wordt bemoeilijkt.

TEGENSLAG VOOR DE O.184

De O.184 had van de reis af te rekenen met tegenslag. Tijdens het vissen werd plots vastgesteld dat men een korre in de schroef had. Het was dan nog niet de eigen korre maar deze van een Frans vissersvaartuig. Deze moet zijn korre verloren hebben aan een wrak waar het tenslotte van af geraakt is en terecht kwam in de schroef van de O.184. De O.185, van dezelfde eigenaar, die in dezelfde oourt viste, sleepte het schip in een haven waarna terug werd zee gekozen. Hierdoor gingen kostbare uren verloren en werd minder vis binnengebracht dan men normaal mocht verwachten. De opbrengsten voor beide schepen waren echter ook wel bevredigend vooral dan voor de O.185 die een reis van een week een opbrengst van 73.810 F bereikte. De O.184 moest het doen met 41.250 F.

GEEN ENKELE WITTE BANKER

Vandaag weer eens een dag zonder Witte Bankers. Alleen van de Oost werd één vangst binnengebracht, deze van de Z.554. De vangst van dit schip was niet bijzonder groot en bevatte amper een 60-tal bennen vis en een 1200 kg tongsortering. Toch werd hiervoor nog een mooie opbrengst bereikt welke 97.460 F beliep. De tongen waren immers bij die beurt het duurste, het waren de laatste tongen van de markt. Ook het weinig platvis dat werd gelost ging aan zeer hoge prijzen van de hand. Zelfs platjes kregen daverende prijzen die tot 470 F per ben beliepen. De tongenprijs steeg tot bij de 60 F per kg, dit voor de duurste sortering.

WESTVIS WEER NOGAL SCHAARS

Alhoewel een zevental schepen van de West hun vangst kwamen verkopen was de aanvoer van deze visgrond weer niet bijzonder groot. Een 550 bennen vis kan men inderdaad niet veel noemen in deze tijd van het jaar. Zeehonden en vooral haaien waren dan ook weer zeer schaars en kregen zeer hoge prijzen. Voor roggen werden zoals gewoonlijk hoge noteringen geboekt, terwijl ook voor de andere soorten aardige prijzen geboekt werden. De uitslagen schommelden tenslotte van 23.000 F voor de O.532 naar 85.000 F voor de N.762.

Alles bijeen dus wel een gunstige markttag dit wat prijzen en opbrengsten betreft.

MEER SCHEPEN OP DE DINSDAGMARKT

De aanvoer was weliswaar kleiner dan deze van gisteren maar er werden veel meer vangsten verkocht. Vooral van het Kanaal was

de aanvoer merkkelijk groter, de vangsten zelf evenwel waren merkkelijk kleiner. Van IJsland werd vandaag maar een vangst geïost dewelke aan iets lagere prijzen dan gisteren werd verkocht. Van de witte Bank was er wel vis vandaag en men kon opmerken dat de vangsten tong minner weer begonnen groter worden. Het zal dan ook niemand verwonderen dat we de meeste vis van het Kanaal genad hebben en dat verschmiedde schepen wel opnieuw naar de Witte Bank zullen trekken. Niet alle opbrengsten waren vandaag renderend, vooral sommige van het Kanaal niet.

MINDER VIS VAN IJSLAND

Slechts één IJslander, de O.92 met iets meer dan 1300 bennen vis, waren lager dan gisteren, vooral de prijzen voor de meeste soorten voor kleine schelvis. Een deel er van moest zelfs worden opgevangen. Ook kabeljauw werd minner duur verkocht maar kreeg toch nog altijd een renderende prijs. De opbrengst was dan ook nog wel bevredigend en beliep 527.000 F. Eens te meer kon men vaststellen dat er voor IJslandvis praktisch maar één dag is in de vasten om te verkopen en dat dit de maandag is. De beide IJslanders die nog voor woensdag verwacht worden zullen heel zeker nog meer schade doen.

MOOIE VANGST VAN DE NOORDZEE

Deze werd aangevoerd door de O.335 na een nogal korte reis. De vangst bevatte ongeveer 600 bennen vis meestal kabeljauw en schelvis. Voor kabeljauw werd een alleszins renderende prijs betaald. Deze steeg zelfs tot 980 F per ben. De meeste werden verkocht aan prijzen boven de 700 F. Voor schelvis waren de prijzen eerder laag zodat dit wel een tegenvaller was. De opbrengst was dan ook niet in evenredigheid met de vangst en bedroeg 362.000 F, voor zulke kwaliteitsvis is dit nog niet zo veel. Ook de Z.425 bracht na een korte reis een mooie en omvangrijke vangst in de afslag.

VEEL MEER KANAALVIS

Vandaag kregen dubbel zoveel Kanaalschepen de beurt. De aanvoer evenwel verdubbelde niet en was in evenredigheid merkkelijk kleiner. De vangsten van de Kanaalschepen zijn inderdaad veel kleiner geworden en bevatten nog zelden 200 bennen. Ook de tongen begonnen achter te blijven en zo werd vandaag de hoogste opbrengst van de middenslagschepen niet door een Kanaalschip bereikt maar wel door een Witte Banker, de O.128. De prijzen voor de tongen gingen merkkelijk dalen terwijl ook de meeste soorten ronde vis goedkoper van de hand gingen. Alleen rog kreeg nog steeds zeer goede noteringen dit door zijn schaarste. De opbrengsten van de Kanaalschepen schommelden tenslotte van 58.000 F voor de O.165 naar 157.530 F voor de Z.222.

Markten IJmuiden

Bijna 36.000 kisten vis hebben van vorige week donderdag tot en met de woensdag in deze week in de IJmuidense vishallen gestaan. Daarbij was veel makreel en haring, maar de kwaliteit was nog steeds niet al te best, zodat de noteringen over het algemeen laag waren en de besommingen voor de meeste trawlers rond de f 15.000 lagen. De aanvoer van 36.000 kisten bestond uit 3.300 kisten tong, 2.500 schol, 9.500 verse haring, 7.200 makreel, 3.600 schelvis, 3.500 wijting, 1.200 kabeljauw, 1.275 koolvis. De haringprijs varieerde op de meeste dagen van slechts f 10 tot f 15 per kist van 50 kg. Makreel ging weg voor de zeer uiteenlopende prijzen van f 35 tot f 10 per kist. Enkele trawlers zijn nog ter Westkustvisserij, waar men op beter soort makreel in de netten hoopt.

Voor de kotter- en loggervloot bleven de resultaten in de hallen goed. De tong ging vlot van de hand. De export nam hier veel af. Zo waren er zaterdag en zondag ruim 2.000 kisten: de noteringen lagen tussen f 4 en f 250 voor de verschillende soorten. Ook grove schol en middel schol bleef de

grens overgaan: Engeland kocht za voor f 70 tot f 40 per kist van 50 kg, al was de aanvoer van deze soort aan de geringe kant. Er schol in de hallen, waarvoor het stond meest kleinmiddel en kleine binnenland met f 50 tot f 20 betaalde. De schelvisprijs varieerde van f 50 tot f 8, eveneens naar kwaliteit. In doorsnee was deze kwaliteit niet al te best.

AANVOER EN BESOMMINGEN

DONDERDAG: 4.200 kisten vis, waarbij 300 tong, 225 schol, 1400 verse haring, 350 makreel, 300 wijting, 465 wijting, 425 kabeljauw en gul en 350 koolvis. Besommingen: IJM 35 28.000 IJM.211 15.100, KW.99 16.800, VL.84 17.100.

VRIJDAG: 1.400 kisten vis, waarbij 600 tong, 600 schol, 100 haring.

ZATERDAG: 5.800 kisten vis, waarbij 925 tong, 600 schol 1.550 schelvis, 1.000 wijting, 225 kabeljauw en gul en 125 koolvis. Be-verse haring, 625 makreel, 650 sommingen: KW.121 16.400, KW.80 11.300, HD.108 13.800.

MAANDAG: 7.200 kisten vis, waarbij 1.000 tong, 675 schol, 2.050 haring, 1.700 makreel, 500 schelvis,

625 wijting, 125 kabeljauw en gul en 175 koolvis. Besommingen: IJM.28 22.000, KW.32 21.050, IJM.54 12.300.

DINSDAG: 7.500 kisten vis, waarbij 400 tong, 275 schol, 2.500 verse haring, 2.200 makreel, 825 schelvis, 600 wijting, 275 kabeljauw en gul en 175 koolvis. Be-

sommingen: IJM.10 16.000, KW.49 14.300, Sch.117 20.300, VL.190 11.700.

WOENSDAG: 7.500 kisten vis, waarbij 125 schol, 1.850 verse haring, 2.200 makreel, 1.300 schelvis, 750 wijting, 150 kabeljauw en gul en 400 koolvis. Besommingen: IJM.18 14.100, RO.46 15.000, IJM.97 10.700, KW.82 13.200.

Brief uit Yerseke

Nr 787 YERSEKE 2-4-60

« Wil het geval dat U een leidende positie bekleedt beseft dan dat macht in handen van iemand die dit niet beseft een gevaarlijk in-argument is. »

Ir. J.W. Coenen in « Elsevier » 19-4-60

xxx

In het nummer van 14 dagen geleden gaven we antwoord op de ons gestelde vraag waarin wij de

leiding en/of sommige ambtenaren nogal eens in de haren zitten. We hebben reeds lang geschreven we toen een vooringenomenheid tegen de meeste ambtenaren. We gaan nu eens zoals we beloofden verder en willen onder meer zeggen hoe die wrevel of hoe het nog anders genoemd kan worden ontstond. Del eerste instantie met de ambtenaar waarvan we ervaringen opdeden was reeds lang geleden « Het Bestuur der Visserijen op de Zeeuwse Stromen » en dan wel bepaaldelijk met de toenmalige sekretaris - penningmeester daarvan. We waren toen een heel kleine oesterkweker die met moeite (en dan eigenlijk nog niet) met een groot gezin aan de kost wist te komen. Moest dus nog al eens in gebreke blijven om de pacht op tijd te betalen moest wel eens (meer dan eens) om uitstel van betaling vragen enz. Geen ideale situatie. Maar in ieder geval geen reden om een zo groot verschil in bejegening (zo al ooit!) hierom op rug en een goed op tijd betalende pachter toe te passen. Waaron moest zo'n vent tegen mij tegen op HANDS AF ZIJN? terwijl hij de grotere en grote broeders met de meeste voorkomendheid en beleefdheid behandelde? Ja waarom? Dit maakte op mij een blijvende en onaangename pijnlijke indruk. Met politie douaniers had ik geen last en met de belasting ambtenaars evenmin want daar ging ik nooit op 't kantoor en werd alles schrijvende behandeld. En reken maar een ambtenaar is uiteraard voorzigtiger met zijn geschreven dan met zijn gesproken woorden. Maar toen kwam de Mosselcentrale die meer op verlangden van een groep achteraankomende mosselkwekers tot stand gekomen is. Wij hadden daar direct zo weinig mee te maken dat we de eerste directeur helemaal niet hebben gekend. Doch de oorzog kwam en « die leiding » meende dat tot kintingentering van de voor uitvoer bestemde mossels moest worden overgegaan. Of dit nodig was of niet laten we in het midden maar de wijze en de basis de grondslag waarop ze werd ingesteld was helemaal willekeurig. Er werd namelijk toegewezen op grond van hetgeen was afgewonnen in een bepaalde periode (in het najaar van 1940). Oorlogstijd en oorlogsomstandigheden dus. Wordt overal gekontingenteerd op basis van de gemiddelden van de drie laatste voooroorlogse jaren (1937 - '38 en '39 dus) bij de mossels werd op stuitende wijze van deze goede regel afgeweken. Waarom? Het werd nooit vlakaf gezegd maar men meende te moeten aannemen dat druk van de bezetter een aan en ander niet vreemd was. (Vervolgt)

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

	31-3-1960	1-4-1960	2-4-1960	4-4-1960	5-4-1960	6-4-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	3,30-3,—	3,10-3,—	3,30-3,—	3,20-3,—	5,30-3,—	3,30-3,10
3/4 tongen — 3/4 sole	3,— 2,80	3,10-2,90	3,10-2,80	3,20-2,80	3,10-2,90	3,30-3,10
Bloktongen — Sole moyenne	3,80-3,40	3,— 2,90	3,10-2,80	3,60-2,90	3,40-3,10	3,60-3,40
Voor-kleine — Petite	3,80-3,30	3,30-3,10	3,60-3,20	3,70-3,30	3,60-3,10	3,90-3,40
Kleine — Toute petite	2,90-2,50	2,90-2,70	3,30-2,80	3,30-2,80	2,90-2,50	3,10-2,80
Tarbot groot — Turbot, gros	4,— 3,40	4,20-3,70	3,90-2,40	3,50-3,—	3,50-3,—	—
Middel — Moyenne	—	—	—	—	—	—
Kleine — Petite	67,— 61,—	—	55,— 46,—	100,— 57,—	92,— 50,—	—
Griet — Barbue	—	—	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—	—	—
Schol — Plie	—	54,— 42,—	56,— 53,—	47,— 46,—	46,—	—
Grote iek — Grosse	—	58,—	58,— 55,—	52,— 48,—	45,—	—
Kleine iek — Petite	—	44,—	56,—	61,— 60,—	62,— 57,—	—
Iek 3e slag — 3e sorte	—	56,— 40,—	65,— 61,—	72,— 56,—	69,— 57,—	60,— 52,—
Platjes — Toute petite	64,— 32,—	40,— 27,—	48,— 22,—	63,— 22,—	59,— 13,—	44,— 27,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	41,— 25,—	—	37,— 23,—	46,— 32,—	40,— 27,—	33,— 27,—
Middel — Moyen	42,— 24,—	—	38,— 24,—	46,— 30,—	38,— 22,—	31,— 25,—
Kleine — Petit	46,— 20,—	—	38,— 8,—	48,— 13,—	37,— 8,—	29,— 13,—
Heek, grote — Merlu, gros	—	—	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—	—	—
Rog — Raie	—	—	—	—	—	—
Rode poon — Perlon	—	—	—	—	—	—
Grauwe poon — Grondin	14,— 8,—	—	12,— 10,—	18,— 8,—	20,— 8,—	84,— 34,—
Kabeljauw — Cabillaud	80,— 42,—	—	90,— 35,—	105,— 41,—	112,— 40,—	46,— 30,—
Gullen — Petit cabillaud	57,— 26,—	—	47,— 32,—	47,— 31,—	56,— 28,—	46,— 30,—
Hozemondhamme — Baudroie	—	—	—	—	124,— 112,—	—
Wijting — Merlan	26,— 8,—	24,— 16,—	24,— 8,—	36,— 8,—	32,— 8,—	17,— 12,—
Schar — Limande	29,— 23,—	—	26,— 8,—	28,— 12,—	25,— 10,—	—
Steenschol — Sole limande	94,—	—	86,—	—	—	—
Zeehaai — Aiguillat	—	—	—	—	—	—
Hondshaai — Rousette	—	—	—	—	—	—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	—	—	—	—	—	—
Makreel — Maquereau	27,— 6,—	—	38,— 4,—	43,— 11,—	36,— 10,—	34,— 11,—
Horsmakreel — Saurel	—	—	—	—	—	—
Rode knorhaan	—	—	—	—	—	—
Keilrog — Raie radiée	—	—	—	—	—	—
Zeekeeft — Langoustine	—	—	—	—	—	—
Schaat — Flotte	—	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	—	—	—	—	—	—
Lom — Brosme	—	—	—	—	—	—
Kongeraal — Congre	—	—	—	—	—	—
Leng — Lingue	43,— 42,—	—	30,—	33,— 30,—	34,— 32,—	32,— 29,—
Schartong — Cardine	35,—	—	—	—	52,— 48,—	—
Volle haring — Haring	—	—	—	—	—	—
IJle haring — Haring guai	20,— 11,—	—	19,— 11,—	16,— 11,—	14,— 11,—	15,— 11,—
Maringshaai — Latour	—	—	—	—	—	—
teenholk — Tacaud	—	—	—	—	—	—
eilbot — Flétan	4,— 2,80	—	3,50-2,50	3,70-2,80	4,10-2,30	—
koolvis — Colin	30,— 161,—	—	28,— 20,—	35,— 28,—	35,— 24,—	33,— 29,—
teur — Esturgeon	—	—	—	—	—	—
eeewolf — Loup de Mer	—	—	40,—	40,— 38,—	65,— 44,—	—
Pollak — Lieu jaune	42,— 40,—	—	37,— 36,—	—	44,— 32,—	—
Zonnevis — St Pierre	—	—	—	—	—	—
Koningsvis	—	—	—	—	—	—

“Van de NEDERLANDSE Visserijgolf”

DRIJFNETVISSERIJ IN NOOD !

Reders vragen steun aan regering voor loggervloot

De redersverenigingen hebben de regering om financiële steun gevraagd voor de uitoefening van de drijfnetvisserij. Tijdens een besloten vergadering van het Produktschap voor Vis en Visprodukten. Met een vloed aan argumenten hebben de reders aangevoerd, dat de drijfnetvisserij als gevolg van het opnieuw mislukken van de Engelse walvisserij thans noodlijdend is geworden.

Vele rederijen, die uitsluitend op de drijfnetvisserij zijn aangewezen en geen trawlers in de vaart hebben, zijn gedwongen geweest om het jaar met een gevoelig verlies af te sluiten.

Het is nog niet bekend, hoe de Nederlandse regering op het verzoek van de reders zal reageren. Er is een tendenz in het beleid van de regering de Quay, die wijst op het afschaffen van subsidies. Ook de meerprijs is in Nederland als gevolg van deze politiek weer verhoogd. Het is dus maar de vraag of de regering thans zal kunnen besluiten om een nieuwe subsidie toe te staan.

De ontvangst van het bezoek van de reders is echter in de vergadering van het Produktschap, zo vernemen wij uit goede bron, niet ongunstig geweest. Men was het erover eens, dat de drijfnetvisserij, thans inderdaad noodlijdend is. Inmiddels worden de stemmen in

de Nederlandse visserij, die de drijfnetvisserij verouderd noemen, luidder. De voorstanders van de drijfnetvisserij wijzen dan echter op de Polen en de Russen, die na de oorlog pas zijn begonnen met de opbouw van grote drijfnetvloeden.

Het Produktschap heeft zich in verband met de positie van de drijfnetvisserij ook bezig gehouden met het probleem van de onverkoopbare kleine maatjesharing. De reders beleden zich in eigen kring over een mogelijkheid om deze kleine maatjes, die zij een delicatessen noemen, toch bij de verbruiker op tafel te kunnen brengen. Dit zou de drijfnetvisserij belangrijk kunnen steunen.

VISSERIJSNIPPERS

— WEER NIEUWBOUW. — De rederij Jaczon in Scheveningen heeft besloten tot de bouw van twee moderne motortrawlers. Een van de trawlers zal bij de Scheepeling mij. « Scheveningen » worden gebouwd.

— WEINIG MAKREEL. — De trawlers in de Ierse Zee hebben tot nu toe weinig makreel aangetroffen. De « Noorderkroon » Sch.55 heeft in een week 500 kisten makreel gevangen. De trawlers zijn naar de Ierse Zee gegaan naar aanleiding van berichten over grote makreelvangsten van Britse vissers.

— WEER HARING. — Langs de kust op 50 mijl ten noorden van Scheveningen wordt door de koters weer kleine haring gevangen. De Sch.10 voerde 200 kisten aan, waarbij 130 haring en 70 wijting en besomde 1.200. Een mooie besomming voor dit kleine schip.

— NIEUW KOELHUIS. — De rederij Jaczon heeft dezer dagen een begin gemaakt met de bouw van een nieuw koelhuis voor maatjesharing op het erf van de rederij in Scheveningen. Bij de « Frigo » is een grote geïsoleerde ijsbunker voltooid.

Opvangfondsen voor haring thans onder Visserijgolf

Het bestuur voor het produkt-

schap voor vis en visprodukten heeft bepaald, dat de opvangfondsen voor haring in het vervolg onder beheer zullen komen van het visserijgolf. De datum van ingang van de nieuwe regeling is nog niet vastgesteld, deze hangt af van het fiat van de minister van Landbouw en Visserij en de goedkeuring door de S.E.R.

Het Produktschap blijft de minimumprijzen vaststellen voor de haring, beneden welke deze vissoort niet meer voor consumptie mag worden verkocht. Het opvangfonds is ingesteld om het verschil te overbruggen tussen deze minimumprijs en de prijs, die voor de afgekeurde haring wordt betaald door de vismeelindustrie. Het produktschap had de opvangsten onderverdeeld in fondsen voor gezouten haring, voor verse haring die wordt gevangen ten noorden van de Waterweg en voor haring die gevangen wordt ten zuiden hiervan. Daar hierdoor haring van ongelijke kwaliteit in één fonds terecht kwam, heeft de visserijgolf thans verzocht de fondsen te splitsen in een voor de verse haring van de zeevisserij, en een voor de haring gevangen ter trawlvisserij. Het Visserijgolf is hiermede akkoord gegaan.

Tevens zal het Visserijgolf de reservefondsen, die kunnen worden benut wanneer zich ernstige moeilijkheden voordoen bij de haringvisserij, onder zich krijgen. De le-

den voor de commissie internationale zaken van het Visserijgolf en de commissie verdeling mossel percelen zijn gekozen, en aan de commissie vakopvoering werd een aantal deskundigen toegevoegd.

Waarschijnlijk geen goed jaar voor de

Engelse Walvisserij

Tijdens een onderzoekingsreis door de Nederlandse visserijonderzoekingsstrawler « Willem Beukelszoon VO 1, die werd ondernomen tezamen met Duitse, Engelse en Schotse onderzoekingschepen, is aan de biologen gebieken, dat de vooruitzichten voor de vangsten onder de Engelse wal dit jaar niet gunstig zullen zijn. De visserij zal daar vermoedelijk even weinig opleveren als verleden jaar. Voor de maatjesvisserij wordt wel een behoorlijk resultaat verwacht. Op de bekende gronden is wel haring aangetroffen, maar deze was van slechte kwaliteit, klein en veel minder sterk dan andere jaren.

SCHEVENINGEN

Scheveningen kan terugzien op een enigszins chaotische aanvoerweek. Donderdag bleef de aanvoer beneden het normale. Uit de Noord kwam de Sch.54 met 340 haring, 500 makreel en 220 rondvis voor een besomming van f 16.800. Een besomming, die er op wijst, dat de prijzen niet erg hoog waren in Scheveningen. De Sch.121 boekte donderdag een fraaie besomming van f 9.000 voor 2.400 kg tongen en 60 kisten schol.

Ook vrijdag bleef de aanvoer beneden de verwachting. De kustlogger Sch.302 kwam binnen met een matige vangst van 1.750 kg tongen en 40 kisten schol en schar. Het schip besomde daarvoor f 6.100, hetgeen niet tegenviel.

Zaterdag werd de markt door de Noordtrawler Sch.118 voorzien van een aanvoer van 650 kisten vis. Het schip besomde hiervoor f 11.000. Voorts waren er wat kustloggers.

Maandag was echter het hek volledig van de dam in Scheveningen. Men kon de aanvoer niet meer verwerken. Het heet tot donderdag geduurd, voordat alle schepen voor een losbeurt in aanmerking waren geweest. Uiteraard bleef deze grote aanvoer op één dag niet zonder gevolgen voor de prijzen.

Een paar Scheveningse trawlers, waarbij de Sch.16 met 1.500 kisten aan boord, weken uit naar IJmuiden. Maar ook hier kon de afslag de aanvoer niet verwerken. De Sch.16 moest daar wachten tot woensdag.

Van de maandagmarkt in Scheveningen bleven zes noordtrawlers en vijf kustloggers over. Dinsdag moest de handel maar liefst 9.000 kisten verwerken.

Deze overstelpende aanvoer op een dag heeft opnieuw de noodzaak van een goede marktspreiding aan het licht gebracht. De neiging om tijdens het weekeinde thuis te varen, die begrijpelijk is, sielt de visafslag en de handel vor onoplosbare problemen. Zelfs de bouw van een nieuw afslaggebouw en de uitbreiding van het oude gebouw, hegeen in overweging is, zal deze problemen niet kunnen oplossen. De reders zullen bij elkaar moeten komen om te bereiken, dat er een goede marktspreiding tot stand wordt gebracht. Een andere oplossing is er niet.

OVERSTELPENDE VISAANVOER ONTREDDER LOSAPPARAAT

In Scheveningen en IJmuiden wordt steeds meer vis bij de week-ends aangevoerd, zodat de markt vooral op maandag overstelpt wordt en het lossen van de aanvoeren niet meer regelmatig kan geschieden. Diensvolgens moest de trailer SCH.16 met 1.500 kisten verse vis maandag 11, naar IJmuiden uitwijken waar het vaartuig pas woensdag kon worden gelost.

In Scheveningen duurde het tot woensdag eer de aanvoer van het week-end volledig kon gelost worden.

Dit schijnt o.m. voor te komen uit het feit dat de verscheiden vlootenheden steeds meer hun schikkingen nemen om tijdens de week-ends aan huis te zijn.

Maar evenzeer stijgt de kritiek op deze handelwijze, want hoe prettig het wel kan zijn voor de bemanning om zaterdagavond en zondag aan huis te zijn, voor de handelaars is het een heel probleem om alle vis bij het begin der week te moeten opkopen en de andere dagen geen bevoorradingsmogelijkheden in verse vis meer te hebben.

Er komen dan ook steeds hogere stemmen om een marktspreiding uit te werken, zodat er meer regelmatige aanvoer van verse vis verzekerd blijft.

Ook de sortering lijdt onder het huidige systeem, want door de overhaaste werkwijze wordt de vis wel eens slordig gesorteerd terwijl het personeel onregelmatige werkuren krijgt en de lonen abnormal zwaar beginnen drukken. Het is duidelijk dat hier een dringende maatregel noodzakelijk wordt.

Voor Uw publiciteit: HET VISSERIJBLAD

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



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

★
BRUSSEL :
Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★
LUIK :
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

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

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

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

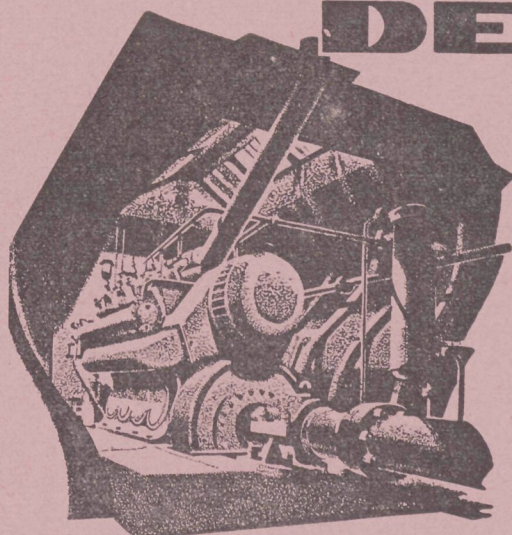
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V

NAEREBOUT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

werkt voor twee

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

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110

IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART

ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78